



INDKOMMET

10 JAN, 2007

Bejlingsstuen

Transport- og Energiministeriet
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
att: Jeppe Gaard

1/2

Sagsnummer
107706-1526
THECA

Sagsbehandler LTR
Direkte 36 13 14 57
Fax 36 13 17 99
LTR@movia.dk

SCANNET

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 579800016798

5. januar 2007

Bemærkninger til Forslag til lov om Jernbane.

Ifølge brev af 18. december 2006, fra Transport- og Energiministeriet, er Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) anmodet om at meddele eventuelle bemærkninger vedrørende Forslag til lov om ændring af lov om Jernbane, lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004, ændring af lov nr. 1422 af 21. december 2005.

Indledningsvis skal det bemærkes at Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) i konsekvens af kommunalreformen har indstillet sin virksomhed.

Det er fastsat ved lov, at Trafikselskabet Movia fra 1. januar 2007 indtræder i alle de rettigheder og forpligtigelser, som ved udgangen af 2006 henholdsvis tilhørte trafikselskaberne HUR, STS og VT.

Trafikselskabet Movia er derfor overordnet administrativ myndighed for lokalbanerne på Sjælland og Lolland-Falster. Nævnte lokalbanetrafik forvaltes pt. af Hovedstadens Lokalbaner A/S, Lokalbanen A/S, Vestsjællands Lokalbaner A/S og A/S Lollandsbanen.

Trafikselskabet Movia skal derfor meddele Transport- og Energiministeriet at den fremtidige korrespondance omkring hørings svar eller anden overordnet myndighedskontakt koordineres af Trafikselskabet Movia på vegne af lokalbanerne.

Trafikselskabet Movia har derfor på et fællesmøde 4. januar 2007, med ovennævnte parter, behandlet forslaget til ændring af lov om jernbane.

Hovedstadens Lokalbaner A/S vil ikke sende direkte hørings svar til Departementet, men i relation til lovforslagets §8d havde HL følgende bemærkninger:

stk 1 Tekstafsnit: ...og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre Jernbanen, ...

Skal dette afsnit forstås således at der allerede ved planlægning af nye anlægsopgaver skal tages hensyn til dette? Hvis ja, er spørgsmålet så hvor omfattende bliver dette? For det vil helt klart koste mere at sikre f.eks sikringsanlæg, fjernstyring, radiokommunikation ved nyanlæg end i forhold til i dag. Dette hænger bl.a sammen med stk 4 i samme § hvor ministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen.

Trafikselskabet TrafikSAMME
Movia J.nr. 500
Dok. 91

7. Kontor
- 36
B.

Gammel Køge Landevej 3 movia@movia.dk
2500 Valby www.movia.dk

Telefon 36 13 14 00
Fax 36 13 20 97

Disse regler er i bemærkningerne til den pågældende § 8d forudsat at reglerne overordnet vil indeholde bestemmelser om følgende emner: 107706-1526
b) Forebyggende foranstaltninger f.eks for at reducere risikoen for, at beredsskabsituationer og andre ekstraordinære situationer indtræffer eller for at give øget robusthed over for sådanne situationer. THECA
c) Konsekvensreducerende foranstaltninger i tilfælde af, at beredsskabsituationer indtræffer, ...

Begge eksempler kan tolkes i retning af, at der skal tænkes i disse retninger allerede ved projektering af nyanlæg, men er alle baner lige vigtige i den henseende?

Øvrige parter delte HLs betragtninger.

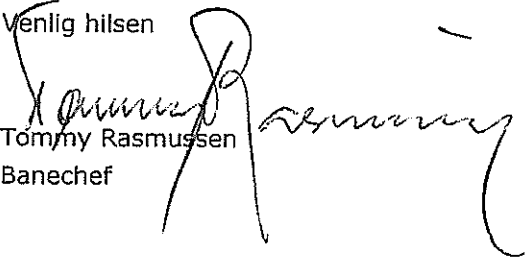
Trafikselskabet Movia og lokalbaneparterne er indforstået med de tilpasninger som lovændringen er udtryk for.

Det skal dog bemærkes at udgifter til beredskabsarbejde, med specielt fokus på terrorforebyggelse, skal være tilpasset en trusselsvurdering for de enkelte strækninger/områder.

Trafikselskabet er qua samarbejdet med Politiets Efterretningstjeneste (PET) i "Kontaktgruppen for Kontraterrorisme" oplyst om det til enhver tid gældende trusselsniveau. Trafikselskabet Movia vil følge de anbefalinger som Efterretningstjenesten og Trafikstyrelsen måtte udstikke i forbindelse med en ændring af trusselsbilledet for lokalbaneområdet.

Trafikselskabet Movia vil anbefale at der i Trafikstyrelsen afsættes midler til brug for trafikelskaberne/baneoperatørerne til afholdelse af øvelser og øvrige initiativer der skal sikre almenvældet og forøge samfundets robusthed.

Venlig hilsen


Tommy Rasmussen
Banechef

DANSK INDUSTRI

Confederation of Danish Industries Confederation des Industries Danaises Hauptverband der Danischen Industrie

INDKOMMET

06 JAN. 2007

Bojerisluen



Transport- og Energiministeriet
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

→ SHU M.

Ju 8/1

5. januar 2007
HBu/-

Vedr.: Forslag til lov om ændring af lov om jernbane, j.nr. 500-36

Dansk Industri har modtaget Trafik- og Energiministeriets høringskrivelse af 17. december 2006 og har følgende kommentarer til forslaget til lov om ændring af lov om jernbane:

Dansk Industri har helt overordnet forståelse for behovet for de foreslåede lovændringer. Derfor har DI ikke umiddelbart kommentarer til de foreslåede ændringer af lov om jernbane for så vidt angår jernbanesikring, implementering af EU-regler, certificeringsordning for entreprenører, justering af Trafikstyrelsens kompetencer samt indførelse af et sikkerhedsledelsessystem, nye klageregler m.v.

Dansk Industri har et ønske om, at få lovforslagets økonomiske konsekvenser for erhvervslivet belyst. Ministeriet skriver i sit udkast til lovforslag p. 15, at lovforslaget forventes at medføre begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. DI finder det ønskeligt at, at undgå at erhvervslivet pålægges nye økonomiske byrder.

Ligeledes fremgår det, at lovforslaget kan medføre negative administrative konsekvenser for jernbanevirksomheder. Da det er et vigtigt mål i erhvervspolitikken at undgå administrativt bøv, ønsker DI at lovforslaget og forenkles på en sådan måde, at virksomhederne ikke pålægges unødige udgifter til administration.

Med venlig hilsen

Helle Bundgaard

Helle Bundgaard
Chefkonsulent

Trafikmin. 7. Kontor
J.nr. 500 - 36
Dok. 93 B.

Sine Haldrup Kjeldsen
Att. Trafikministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Høring over ændring af lov om jernbane

Kommentarer til Transport- og energiministeriets forslag til lov om ændring af lov om Jernbane.

Vi har kun ganske få kommentarer, idet bemærkningerne til loven afklarer de få uklarheder i selve ændringsforslaget. Endvidere er detaljerne omkring jernbanesikkerhed (her Nr. 15) fastlagt i Trafikstyrelsens udkast til bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat, som Railion afleverede kommentarer til den 18. december sidste år.

Nr. 8 § 8d

Virksomheder og infrastrukturforvaltere pålægges at udarbejde beredskabs- og sikringsplaner.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der skal udarbejdes regler for dette område før virksomhederne kan udarbejde planerne. Det er ønskeligt, at berørte virksomheder inddrages eller høres i forbindelse med udarbejdelsen af disse regler.

Ved udarbejdelsen af reglerne for sikrings- og beredskabsplaner, bør man ved fastlæggelsen af kravet om koordinering være opmærksom på konkurrenceforholdet de enkelte operatører imellem.

Som transportør af farligt gods er man i forvejen underlagt kravet i RID 1.10 om sikringsplaner. Infrastrukturejerne skal ifølge RID 1.11 udarbejde beredskabsplaner for rangerbanegårde. Det må i lovgivningen tages højde for at disse krav til sikrings- og beredskabsplaner ikke kolliderer med kommende krav og at der ikke sker en "beredskabsforvirring".

Udarbejdelsen vedligeholdelsen og gennemførelsen af planerne er ressourcekrævende og dermed fordyrende for transporten. Derfor må det være et generelt krav til transportbranchen, altså også til landevejstrafikken, at der stilles tilsvarende krav til udarbejdelse af beredskabs- og sikringsplaner - ikke alene af hensyn til konkurrenceevnen, men også til samfundets beskyttelse generelt.

Nr. 10

Railion Danmark henholder sig til at Infrastrukturforvalteren eller Trafikstyrelsen giver en rimelig varsel, 14 dage, ved undersøgelser og lignende, der måtte forstyrre driften.

Sekretariat

8. januar 2007

Railion Danmark A/S
Sekretariat
Sydvestvej 21
DK-2600 Glostrup

Telefon 33541800
Direkte 33541831
Intern fax 33541854
E-mail pc@railion.dk
Internet www.railion.dk

Nr. 16
Se nr. 8.

Side 2/2

8. januar 2007

Nr. 17 og 18

Bemærkningerne til lovforslaget giver eksempler på anvendelse af ekstern ekspertise. Disse eksempler anses for retningsgivende for i hvilke få situationer sagkyndig bistand kan anvendes, da det må være et generelt krav til Trafikstyrelsen ligesom det til jernbanevirksomhederne, at der besiddes de nødvendige faglige kvalifikationer.

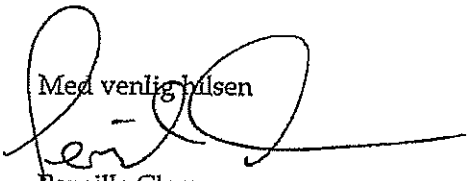
Jernbane og interoperabilitet

"De overordnede krav til sikkerhedscertificeringen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet fremgår af direktivets Art. 9-12 samt bilag III"

Efter Railions opfattelse bør disse være i overensstemmelse med ISO 9000 standarderne.

De øvrige ændringer har vi ingen bemærkninger til.

Med venlig hilsen



Pernille Clemen
Direktionsassistent
Railion Danmark A/S

Transport- og Energiministeriet,
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dato	Vores ref.	Deres ref.	Journal nr.
08.01.2007	HJH	500-36 SHK	11.01

Høringsvar vdr. forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

Vi har blot nogle enkelte bemærkninger til det til høring modtagne forslag til lovændring.

Det er selvfølgelig nærliggende, at man også ønsker at få organiseret beredskabsforholdene m. v. omkring jernbanerne i betragtning af de hændelser, der er indtruffet igennem de senere år på det europæiske jernbaneland. Men vi skal anmode om, at de nye bestemmelser i § 8d i terrorbeskyttelsessammenhæng administreres på fornuftig vis tilpasset de lokale forhold på den enkelte banestrækning. Der er næppe behov for de samme tiltag på sidebaner med et lavere passagertal, som der er på de større stationer og strækninger som f. eks. S-banen og Storebælts- og Øresundsforbindelsen.

I pkt. 17 gives der via en tilføjelse i lovens § 21 mulighed for, at Trafikstyrelsen ved gennemførelse af tilsyn kan stille krav om anvendelse af sagkyndig bistand for jernbanevirksomhedens regning.

Det er for så vidt i orden, at Trafikstyrelsen kan have behov for sagkyndig bistand, men det bør i så fald altid ske for Trafikstyrelsens egen regning, idet der jo er tale om komplettering af Trafikstyrelsens egne kompetencer for at kunne udføre de arbejdsopgaver, som påhviler styrelsen. Det er hverken hensigtsmæssigt eller forvaltningsmæssigt rimeligt, at Trafikstyrelsen frit kan vælte omkostninger over på jernbanevirksomhederne.

I pkt. 25 gives der via en tilføjelse i § 24a bemyndigelse til, at Trafikstyrelsen kan bemyndige tredje part til at udøve visse af ministerens beføjelser. Rent sprogligt virker det overraskende, at en styrelse kan bemyndige noget "væk" fra ministerens bord.

Med venlig hilsen

Henrik J. Henriksen

Sikkerheds- og planlægningschef

hjh@lokalbanen.dk Direkte telefon 48298808

Transport- og
Energiministeriet
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

SCANNET

DANSK
JERNBANEFORBUND

Deres ref.:

Vor ref.:

Dato: 5. januar 2007

Vedrørende høring af Forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

Dansk Jernbaneforbund har følgende indsigelse mod "Forslag til Lov om ændring af lov om jernbane".

Af forslaget fremgår, at Transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder.

Dette kræver, efter vores opfattelse, en ændring af BJ nr. 2-020.001 "Bestemmelser om krav til lokomotivførere", ændringen skal foretages i Kapitel 2, stk. 2.3, således, at det fremgår af BJen, at denne også er gældende for rangering og arbejdskøretøjskørsel.

BJen skal naturligvis tilrettes med de heraf afledte konsekvenser.

Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen

Søndermarksvej 16
2500 Valby

Phone: +45 3613 2500

Fax: +45 3613 2501

e-mail: dj@djf.dk

www.djf.dk

Trankmin. 7. Kontor
J.nr. 500 - 36
Dok. 92 B.



BrancheForeningen
Dansk Kollektiv Trafik

Transport- og Energiministeriet
Banekontoret
Frederiksholms Kanal 27F
1304 København K

Att.: Kontorchef Jeppe Gaard

(per mail til bane@trm.dk)

Dato: 8. januar 2007
Vores ref.: PEH

Vedr.: Høring vedrørende Forslag til ændring af lov om jernbane

BrancheForeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) takker for det fremsendte høringsmateriale.

Udkastet indeholder en række forslag til ændringer af jernbaneloven, herunder forhold vedrørende jernbanesikring og beredskab, forhold vedrørende markedsovervågning i forbindelse med liberaliseringen af jernbanemarkedet, forhold vedrørende aktørernes solidariske finansiering af lokomotivføreruddannelsen, forhold vedrørende adgang til certificeringsordning for andre aktører end jernbanevirksomheder samt bestemmelser vedrørende Trafikstyrelsens kompetencer og en række mindre ændringer vedrørende jernbanedirektivets udmøntning.

DKT er grundlæggende enig i forslaget, der på mange måder er vitalt for jernbanesektorens videreudvikling. Vi har dog på enkelte områder fundet anledning til spørgsmål og kommentarer, jf. nedenfor.

Vi forudsætter indledningsvis, at Privatbanerne omfattes af bestemmelsen i § 6, stk. 2.

Vi hæfter os også ved formuleringerne i forslagets nye § 8d, stk. 1, specielt brugen af, og ikke mindst definitionen på, ordet "*nødvendig(e)*" i "...skal foretage *nødvendig* planlægning og træffe *nødvendige* foranstaltninger for at sikre jernbanen,....". Vi er enige i det generelle sigte med at fremme beredskabs- og sikringsarbejdet, men ønsker at påpege, at den her anvendte brug 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*". Samme problematik er principielt gældende for formuleringen i § 21 i, stk. 1, nr. 4.

Vi henstiller derfor til, at denne potentielle retsløshed elimineres, f.eks. gennem relevante overvejelser om samme i bemærkningerne til loven. Dette berøres til en vis grad i de medsendte bemærkninger (side 20) i forbindelse med "proportionalitetshensyn" mellem krav, omkostninger samt operatørens eksponering og operationelle kompleksitet. Vi er i øvrigt helt enige i proportionalitetsbetragtningen, jf. ovenfor.

BrancheForeningen
Dansk Kollektiv
Trafik
Sundkrogskaj 20
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
dkt@hls.dk
www.dkt.hls.dk

Vi hæfter os endvidere ved bestemmelserne i § 21 i, ny stk. 3, hvor det præciseres at Trafikstyrelsen kan stille krav om, at der for operatørens regning anvendes sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn. Vi noterer, at det af bemærkningerne (side 24) fremgår, at der er tale om Trafikstyrelsens egne ressource- og kompetence-dispositioner. Vi mener derfor ikke, at det er en omkostning, der uden videre kan overvælttes til operatøren / infrastrukturforvalteren. Bestemmelsen vil også, som den er formuleret og tiltænkt her, efterlade operatøren / infrastrukturforvalteren i en retsløs tilstand i lighed med ovenstående kommentarer til forslaget nye § 8d, stk. 1.

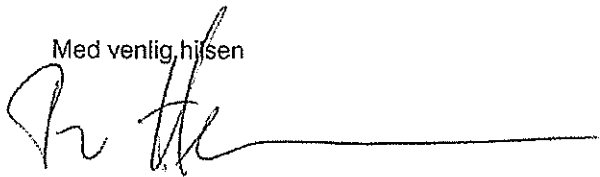
Til de foreslåede bestemmelser vedrørende markedsovervågning, er der i bemærkningerne (side 8 – 9) overvejelser om fremtidig placering af tilsynsorganet, der på nuværende tidspunkt er placeret i Transport- og Energiministeriets departement. Det fremgår, at tilsynsorganet på længere sigt påtænkes overdraget til Trafikstyrelsen. Vi finder det af principielle årsager vigtigt, at overvågning og tilsyn med markeds- og konkurrenceforhold helt friholdes fra det pågældende ressortministerium. Vi bemærker, at dette også er tilfældet i flere andre EU-lande.

I spørgsmålet om lokomotivføreruddannelsens finansiering, skal vi henstille til at der findes en løsning på refusionsspørgsmålet for perioden for uddannelsesordningens start (1. oktober 2005), og frem til nærværende lovs ikrafttræden.

Vi vil endelig påpege, at det er uklart hvorledes moms-spørgsmålet behandles i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens finansieringsordning. Vi forudsætter, at opkrævninger til operatørfinansiering såvel som efterfølgende refusion er momsfrie, men da det ikke fremgår af bemærkningerne, finder vi det nødvendigt at der skabes klarhed over spørgsmålet.

Vi vil i forlængelse heraf ikke undlade at påpege, at der under alle omstændigheder består en grundlæggende konkurrenceproblematik i relation til lønsumsafgiftspligtighed for den private operatør, hvorimod den offentligt ejede operatør er friholdt for lønsumsafgiftspligten.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
Direktør

08.01.2007

Ørestadsselskabet

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Att. Kontorchef Jeppe Gaard

Ørestad
Development
Corporation

Ørestadsselskabet I/S
Arne Jacobsens Allé 17
DK-2300 København S

T +45 3311 1700
F +45 3311 2301
E orestad@orestad.dk

Høring af Forslag til lov om ændring af lov om Jernbane

Ørestadsselskabet har modtaget udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane i høring. Ørestadsselskabet har kun følgende bemærkning til lovudkastet:

Ifølge § 1, nr. 7 indsættes i lovens § 6 et nyt stk. 2, hvorefter transport- og energiministeren kan fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service, skal indgå i en pligtig betalingsordning efter objektive kriterier i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del. Da Metroen er førerløs og derfor ikke anvender lokomotivførere, går Ørestadsselskabet ud fra, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse på Metrovirksomhederne.

Med venlig hilsen

Rasmus Warborg Larsen

■ Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Att.: Kontorchef Jeppe Gaard

Sendt pr. e-mail til bane@trm.dk

■ Dato: 8. januar 2007
Deres ref.:
Vores ref.: AMK

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Beredskab, herunder jernbanesikring, Trafikstyrelsens kompetencer m.v.)

Arbejdsgiver og erhvervsorganisationen HTS henviser til e-mail af 17. december 2007 fra Transport- og Energiministeriet vedrørende høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

HTS ønsker at koncentrere bemærkningerne om følgende punkter:

1. Lovforslagets bestemmelser om beredskab, herunder jernbanesikring på jernbaneområdet (lovforslagets punkt 8, kapitel 4b, § 8d)

Udviklingen i det internationale samfund og den til stadighed aktuelle risiko for terroranslag medfører et fortsat øget fokus på beredskab og sikkerhedstiltag mod terror inden for alle områder af transportinfrastrukturen.

Hjemmel til regulering af sikkerheds- og beredskabsforhold samt pålæg om udarbejdelse af sikkerheds- og beredskabsplaner findes allerede i dag på energiområdet samt på havne- og luftfartsområdet.

Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen 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.

Det er imidlertid af afgørende betydning, at de relevante myndigheder (Transport- og Energiministeriet samt Trafikstyrelsen) holder sig proportionalitetshensynet for øje ved administrationen af bestemmelsen.

HTS lægger med andre ord afgørende vægt på, at forholdet mellem omfanget og karakteren af de sikkerhedstiltag, som pålægges virksomhederne, og størrelsen af de omkostninger, som det enkelte sikkerhedstiltag påfører den enkelte

■
HTS
Handel, Transport & Service
Sundkrogskøj 20
Postboks 2598
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

virksomhed, altid undergives en særdeles grundig vurdering med henblik på at minimere administrations- og omkostningsbyrderne for en virksomhed.

2. Lovforslagets bestemmelser om markeds- og konkurrenceovervågning (lovforslagets punkt 8, kapitel 4c, § 8e)

Som liberaliseringsprocessen inden for jernbaneområdet skrider frem, strammer EU op på forholdsreglerne i relation til markedsovervågning og sikring af rammerne for en kommerciel, gennemsigtig og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed.

EU's prioritering af markeds- og konkurrenceovervågning er afspejlet i EU-direktiverne om henholdsvis udvikling af Fællesskabets jernbaner (direktiv 2001/12/EF) og om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og sikkerhedscertificering (direktiv 2001/14/EF).

EU's medlemslande er forpligtet til at oprette et særligt tilsynsorgan med en række nærmere definerede opgaver, herunder at sikre en kommerciel, gennemsigtig og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed samt at overvåge forhandlinger om afgiftsniveauet mellem en operatør og en infrastrukturforvalter.

HTS ser den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse som en adgang til at fastsætte supplerende bestemmelser i forlængelse af de nævnte to direktivers bestemmelser om markeds- og konkurrenceovervågning, herunder oprettelse af et særligt tilsynsorgan med en række nærmere definerede opgaver.

Når det gælder det danske tilsynsorgan og varetagelse af tilsynsfunktionen, er det særdeles vigtigt at sikre, at det danske tilsyn med (bl.a.) sikring af adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed udgør et reelt og proaktivt tilsyn med infrastrukturforvalter og operatører i overensstemmelse med de tilsynsopgaver, som er fastlagt i direktiverne.

Når det gælder organiseringen af det danske tilsynsorgan, finder HTS det også afgørende, at der henses til praksis for tilsynets organisering i de øvrige medlemslande. Dette ikke mindst for at sikre et ensartet tilsyn på tværs af EU's medlemslande, hvilket er en grundlæggende forudsætning for at nå i mål med den igangværende liberaliseringsproces på jernbaneområdet.

HTS mener endvidere, at Danmark bør spille en aktiv rolle i arbejdet med at sikre implementeringen af et ensartet tilsyn blandt samtlige EU's medlemslande, herunder gennem sikring af en ensartet organisering af tilsynet og tilsynsfunktionen i de enkelte medlemslande i praksis.

3. Betalingsordning for lokomotivføreruddannelsens praktiske del (lovforslagets punkt 6, nyt stk. 2 til § 6)

Etablering af den offentlige lokomotivføreruddannelse i oktober 2005 danner rammen om opfyldelse af et løbende behov for uddannelse af lokomotivførere.

Med den foreslåede bestemmelse åbnes der op for, at jernbanevirksomheder, som udfører offentlig servicetrafik, kan pålægges at indgå i en betalingsordning, hvor hver virksomhed betaler et forholdsmæssigt bidrag fastsat efter objektive kriterier, og hvor virksomheder, som har uddannet lokomotivførere, modtager refusion gennem denne betalingsordning.

HTS er positiv over for princippet om etablering af en forpligtende betalingsordning i den foreliggende situation, hvor det ikke inden for jernbanebranchen har været muligt at etablere en solidarisk refusionsordning for virksomheder, som uddanner lokomotivførere.


HTS forudsætter, at også privatbanerne er omfattet den foreslåede bestemmelse (i § 6, nyt stk. 2) og formuleringen "jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service".

HTS støtter op om det fremførte argument om, at der med den foreslåede betalingsordning ikke vil være noget økonomisk incitament for jernbanevirksomheder til ikke at lade lokomotivførere uddanne.

Afslutningsvis skal HTS opfordre til, at der bagudrettet findes en ordning for udbetaling af refusion til de jernbanevirksomheder, som har uddannet lokomotivførere under den offentlige lokomotivføreruddannelse i perioden siden uddannelsens etablering i oktober 2005 og frem til lovforslagets ikrafttræden.

HTS står naturligvis til rådighed for supplerende oplysninger og spørgsmål, som knytter sig til dette høringssvar.

Med venlig hilsen


Anne Mette Koch
Erhvervspolitisk konsulent



DSB

500-36

(94)

→ JLT
LW 10/11

SCANNET

Transport- og Energiministeriet
Att. Sine Haldrup Kjeldsen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Bemærkninger til Forslag om ændring af lov om Jernbane

Transport- og Energiministeriet har med mail af 17. december 2006 bedt DSB om bemærkninger til udkast til Forslag til lov om ændring af lov om Jernbane. Hermed følger DSBs bemærkninger.

Generel bemærkning:

Det er flere steder uklart, om bestemmelserne erstatter eksisterende bestemmelser eller alene er nye bestemmelser. Dette giver en usikkerhed i høringssvaret, der kunne være afhjulpet, såfremt DSB havde modtaget en korrekturmarkeret udgave af Jernbaneloven. DSB kan således have flere kommentarer, når dette er afklaret. Som eksempel henvises til pkt. 17 og 18.

Tilføjelse

DSB oplever på baggrund af erfaringer fra tilsyn og sikkerhedsmæssige hændelser, at der er behov for, at loven tilføjes:

"Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om, at infrastrukturforvalter skal sikre hegning langs jernbanen i bymæssige bebyggelser, samt hvor 3. person uforvarende kan få adgang til infrastrukturen med fare for jernbanesikkerheden til følge."

Kommentarer til de enkelte bestemmelser:

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

DSB's bemærkninger:

Ingen

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

"Stk. 1. Ret til at drive jernbanevirksomhed kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen).

Stk. 2. Ret til at forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerheds-godkendelse udstedt af Trafikstyrelsen."

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

DSB's bemærkninger:

Ministeriet anvender her og efterfølgende betegnelsen "tilladelse", med undtagelse af lovens § 4 stk.9, der refererer til "licenser". DSB anbefaler, at der sikres sproglig overensstemmelse mellem begreberne. Af hensyn til konformitet med EU-lovgivningen og øvrig international sædvane anbefaler DSB, at der generelt anvendes betegnelsen "licens".

Koncernsekretariatet

9. januar 2007

DSB

Koncernsekretariatet
Sølvgade 40, lok. 125
DK-DK - 1349 København K

Telefon 33 54 49 30

Mobil 24 68 49 30

taso@dsb.dk

www.dsb.dk

Afsender Tabita Sonne-Dalsø

I relation til stk. 1 og "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, til nr. 2" stilles der krav om opfyldelse af Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI). Dette krav omfatter "gennemgående international befordring", jf. Trafikstyrelsens "Bekendtgørelse af konvention af 9. maj 1980 om international jernbanebefordring (COTIF) med dertil knyttede akter", Afsnit 1, artikel 2, § 2. Endvidere nævner Jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/49/EF af 29. april 2004, Kapitel 1, Artikel 2, punkt 2, at "Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af direktivet, udelukke b) net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af jernbanelenet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net"

DSB vurderer derfor, at loven med hensyn til kravet til interoperabilitet bør indeholde en adskillelse mellem persontrafik på funktionsmæssigt adskilte net i lokalområder m.v. og øvrig trafik eller beskrive en entydig afgrænsning således, at persontrafik på adskilte net i lokalområder m.v. ikke omfattes af kravet til opfyldelse af TSI. Interoperabilitetskravet opleves endvidere som diskriminerende i forhold til DSB S-tog fordi:

- DSB's S-togstrafik er afgrænset til Københavns hovedstadstrafik, der afregnes efter antal passagerer i de enkelte selskaber med persontrafik (herunder bustrafik) i Københavnsområdet.
- Kravet om opfyldelse af TSI vil medføre en meromkostning for DSB, som de øvrige selskaber med persontrafik i København ikke vil blive pålagt.

3. I § 4, stk. 1, nr. 8, ændres "en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation" til: "et godkendt sikkerhedsledelsessystem".

DSB's bemærkninger:

Ingen

4. I § 4, stk. 2, nr. 1, ændres "en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation" til: "et godkendt sikkerhedsledelsessystem".

DSB's bemærkninger:

Ingen

5. Efter § 4 indsættes:

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

DSB's bemærkninger:

Ingen

6. I § 5, ændres "lov om jernbanesikkerhed m.v." til: "denne lov".

DSB's bemærkninger:

Ingen

7. I § 6 indsættes som nyt stk. 2:

"Stk. 2. Transport- og energiministeren kan endvidere fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service, jf. § 8, skal indgå i en pligtig betalingsordning efter objektive kriterier i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del."

DSB's bemærkninger:

DSB bemærker, at det er vigtigt at fastholde formålet med loven således, at der ikke er økonomisk incitament til, at virksomheder ikke uddanner lokomotivførere, således at diskriminerende vilkår undgås.

Denne bestemmelse indeholder imidlertid flere problemstillinger:

Bestemmelsen giver ministeren en beføjelse til at fastsætte regler alene for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik i henhold til lovens § 8. Det omfatter således hverken passageroperatører, der udfører fri trafik, eller godsoperatører. Der er således ikke ligestilling af de virksomheder, der anvender lokoførere. DSB anbefaler, at bestemmelsen skal gælde for alle jernbaneoperatører.

Bestemmelsen angiver derudover, at der skal anvendes "objektive kriterier". DSB foreslår, at der i loven fastsættes nogle klare retningslinier for ministeriets valg af disse kriterier, eller at loven i det mindste pålægger ministeriet at fastsætte kriterierne på en måde, der sikrer ligestilling af alle operatører.

DSB anbefaler, at der tilføjes en bestemmelse om, at der skal være en tydelig sammenhæng mellem den opkrævede betaling og de faktiske omkostninger.

I forbindelse med beregning af operatørernes omkostninger og refusionsbeløbet kan DSB med tilfredshed konstatere, at der tages højde for en løbende pris- og lønfremskrivning. DSB er også tilfreds med, at der i forbindelse med eventuelle ændringer af uddannelsesbehovet kan foretages en regulering. DSB går ud fra, at denne regulering kan medføre en op- eller nedregulering af de enkelte jernbanevirksomheders indbetaling af bidrag til nævnte ordning.

DSB anser det for væsentligt, at der i forbindelse med fastsættelsen af de objektive kriterier for jernbanevirksomhedernes betaling til ordningen og efterfølgende refusioner sikres, at der er dækning for de samlede gennemsnitlige omkostninger forbundet med den praktiske del af grunduddannelsen af lokomotivførere samt elevernes samlede løn i hele uddannelsesforløbet. Lovforslaget omtaler i denne forbindelse kun den praktiske del af uddannelsesforløbet. Dette bør udvides til at omfatte hele forløbet for en lokomotivfører i forbindelse med den offentlige uddanne; både den teoretiske og den praktiske del.

DSB vil også opfordre til nærmere vurdering af modellen for kompensationen til jernbanevirksomhederne i form af refusion med halvdelen efter endt uddannelse og resten, når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden et år. Der bør findes udveje således, at virksomhederne kompenseres ved uplanlagte situationer, som f.eks. elever, der ikke kan gennemføre uddannelsen eller lokomotivførere, som opsiges deres stilling inden ét år. Det bør også vurderes om refusionsmodellen vil kunne misbruges i forbindelse med øget lønpres el.lign.

DSB mener, at der bør fastsættes en beregningsmetode, som afspejler den enkelte virksomheds reelle behov for lokomotivførere; f.eks. ud fra den planlagte køreplan målt i togtimer.

DSB er indforstået med at indmelde behov for uddannelsespladser for lokomotivførere på grunduddannelsen én gang årligt til Trafikstyrelsen.

8. Efter *Kapitel 4 a* indsættes:

"Kapitel 4 b

Beredskab og jernbanesikring

§ 8 d. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen, og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægningen og udførelsen af beredskabs- og jernbanesikringsopgaver.

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

Stk. 3. Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende det i stk. 1 nævnte beredskabs- og jernbanesikringsarbejde samt fører tilsyn hermed.

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og varetagelse af det i stk. 1 nævnte beredskabsarbejde. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabs- og sikringsarbejdet, herunder om virksomhedernes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet, og om tilsynets beføjelser i forhold til virksomhederne.

Stk. 5. Personer, der deltager i det i stk. 1 nævnte beredskabsarbejde og jernbanesikringsarbejde er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. Oplysningerne kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser. "

DSB's bemærkninger:

Den foreslåede paragraf giver anledning til en række bemærkninger af såvel sproglig som materiel karakter. DSB vil indledningsvis bemærke, at "beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer" forekommer som en endog meget bred og udefinerbar ramme. Med baggrund i bemærkningerne synes der at være tale om alt fra ekstremt dårligt vejr til alvorlige ulykker og terrorhandlinger. Den brede beskrivelse giver endvidere anledning til betænkelighed i betragtning af straffebestemmelsen i det nye pkt. 6 i § 22 stk. 1.

På baggrund af stk. 3 anbefaler DSB, at der sættes klare rammer for, hvor tæt Trafikstyrelsens koordinerings- og tilsynsbeføjelser kan påvirke håndteringen af de almindelige driftsopgaver.

DSB bemærker yderligere, at en jernbanevirksomhed, der ved udbud er tildelt en kontrakt om passagertrafik som offentlig service, efter bestemmelserne i stk. 3 og 4 potentielt kan påføres omkostninger, som jernbanevirksomheden ikke kunne og burde have taget højde for ved afgivelse af sit tilbud. DSB mener derfor, at det bør sikres, at en jernbanevirksomhed fuldt ud kompenseres for sådanne meromkostninger.

I stk. 1 tredje linie efter "jernbane" er indsat et komma, der forekommer meningsforstyrende. DSB antager, at det er sikring af jernbanen og jernbanedriften, der tilstræbes i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. I forhold til stk. 1 vil det være hensigtsmæssigt at få konkretiseret, hvad transport- og energiministeriet mener, er "nødvendig planlægning" og "nødvendige foranstaltninger".

I følge stk. 2 ydes der "fuld erstatning" for den transportkapacitet, der stilles til disposition. Det fremgår imidlertid ikke, om dette omfatter indirekte tab. Er f.eks. tabt tjeneste, afledte bodsbetalinger og lignende omfattet? DSB vurderer, at der er en forskel mellem bestemmelsen i § 27 og den nugældende § 28, som med fordel kunne rettes således, at det i § 8 d stk. 2 blev angivet, at der ydes "fuld økonomisk kompensation".

Bestemmelserne i stk. 4 andet punktum refererer alene til virksomhederne, men der henvises også til sikring af jernbanen. DSB vurderer, at der derved er skabt usikkerhed om, hvorvidt de pågældende bestemmelser også finder anvendelse overfor infrastrukturforvaltere.

DSB er uenig i, at den økonomiske belastning af virksomheden er begrænset, idet gennemførelse af terrorsikrende tiltag i forhold til ændringer i trusselsniveauet kan blive meget omfattende; f.eks. i form af sikring af adgangsforhold til stationer (ombygning til lukkede stationer), sikring af adgangsforhold til depoter og værkstedsområder samt etablering af vagtværn.

DSB vurderer endvidere, at der er vigtigt, at der indarbejdes en tekst omkring sikring mod aktindsigt i virksomhedernes beredskabsplaner; herunder terrorsikring.

"Kapitel 4 c

Markedsovervågning

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

DSB's bemærkninger:

DSB er positiv over for forslaget om markedsovervågning på "jernbaneområdet og jernbaneydelser i forbindelse hermed". Allerede direktiverne 2001/12 og 2001/14 i første jernbanepakke fastlægger disse opgaver og rammerne for det tilsynsorgan (Regulatory Body), som er ansvarlig herfor.

I betragtning af emnets vigtighed for jernbanesektoren finder DSB den foreslåede nye § 8 e for åben og uafklaret, uægtet hensigts erklæringerne i bemærkningerne til lovforslaget. DSB foreslår, at man i stedet i loven giver en mere præcis beskrivelse af opgaver, beføjelser og organisering (ansvarsplacering) baseret på de allerede gældende bestemmelser i de ovennævnte EU-direktiver.

Den foreslåede lovttekst indeholder ingen bestemmelser om, hvor markedsovervågningsopgaven skal forankres. Af Ministeriets bemærkninger til lovforslaget fremgår det, at det påtænkes at lade Trafikstyrelsen være den ansvarlige instans. DSB er enig heri, idet det understreges, at opgaven forudsætter stor indsigt i jernbanesektorens situation og forretningsmæssige vilkår.

En gennemførelse af forslaget som påtænkt vil imidlertid gøre det påkrævet at revidere beføjelserne for Trafikstyrelsen og Jernbaneklagenævnet og klarlægge grænsefladerne herimellem. En af de væsentligste opgaver for tilsynsorganet i henhold til artikel 30 i direktiv 2001/14 er at fungere som klageinstans vedrørende "tildelingsprocessen og dens resultat" (artikel 30 stk. 2 c). Efter DSB's opfattelse vil det være naturligt og hensigtsmæssigt (også) at lade Trafikstyrelsen varetage denne opgave, dvs. være klageinstans vedrørende Banedanmarks kapacitetstildeling (køreplanlægning), idet denne opgave kræver en stor indsigt i jernbanefaglige forhold.

Dette ville da også være konsekvensen af umiddelbart at henlægge markedsovervågningsopgaverne som beskrevet i den nævnte artikel 30 til Trafikstyrelsen. Imidlertid er (i henhold til jernbanelovens § 24) klager over afgørelser i medfør af lovens § 9 direkte henlagt til Jernbaneklagenævnets kompetence. DSB finder ikke denne situation tilfredsstillende. Enten bør man som allerede nævnt lade Trafikstyrelsen være klageorganet eller - subsidiært - tilføre Jernbaneklagenævnet ekspertise også på såvel det drifts- som det planlægningsmæssige område.

9. i § 12, stk. 1, ændres "Banedanmark" til: "Trafikstyrelsen".

DSB's bemærkninger:

Ingen

10. § 21 e affattes således:

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

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

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

DSB's bemærkninger:

Til stk. 3 bemærkes, at indgrebene også kan have indflydelse i forhold til brugere af de pågældende arealer, og at der af samme grund bør ydes dem fuld økonomisk kompensation. Det anbefales derfor at ændre indledningen til bestemmelsen således: "Erstatning for skade eller tab, der måtte blive påført grundejeren eller brugeren ved de i stk. 1....."

11. Overskriften til "Kapitel 8 c" affattes således: "Jernbanesikkerhed og interoperabilitet"

DSB's bemærkninger:

Ingen

12. I § 21 h, 1. pkt., indsættes efter "sikkerhed": "og interoperabilitet".

DSB's bemærkninger:

Ingen

13. I § 21 h, 2. pkt., ændres "sikkerhedschefens" til: "sikkerhedsdirektørens" og "sikkerhedschefen" til: "sikkerhedsdirektøren".

DSB's bemærkninger:

Ingen

14. I § 21 h indsættes som stk. 2.

"Stk. 2. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om helbredsforhold for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbanelområdet".

DSB's bemærkninger:

Ingen

15. § 21 i, stk. 1, nr. 4, affattes således:

"4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har etableret og vedligeholder et sikkerhedsledelsessystem samt råder over de nødvendige sikkerheds- registrerings- og kontrolsystemer

DSB's bemærkninger:

Ingen

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

"6) at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere udarbejder handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer, jfr. § 8 d, stk. 3.

7) at gældende regler om interoperabilitet overholdes".

DSB's bemærkninger:

DSB vurderer, at nr. 6 indeholder en måske utilsigtet begrænsning i og med, at den alene refererer til katastrofesituationer. Der sigtes formentlig til alle de i § 8 d, stk. 1 nævnte ekstraordinære situationer.

17. I § 21 i, indsættes som stk. 3

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

DSB's bemærkninger:

DSB bemærker, at sagkyndig bistand vil kunne besidde og/eller modtage konkurrencefølsom information. DSB mener, at det derfor bør sikres, at den sagkyndige bistand er upartisk.

Endvidere rejses problematikken omkring sikring af habilitet, idet den sagkyndige bistand også anvendes i forbindelse med godkendelser, assessment samt tilsynsopgaver. Dette skal ses i lyset af, at der er begrænsninger i ressourcemængden af sagkyndig bistand i Danmark.

DSB ser med bekymring på, at der ikke er indarbejdet et incitament for, at Trafikstyrelsen begrænser anvendelsen af uvildig sagkyndig bistand. DSB mener endvidere, at der mangler væsentlighedskriterier for trafikstyrelsens brug af sagkyndig bistand.

DSB forudser, at dette forslag kan betyde nye ukendte udgifter for jernbanevirksomhederne. Forslaget vil derfor vanskeliggøre virksomhedernes muligheder for at udarbejde troværdige budgetter, idet omfanget af Trafikstyrelsens anvendelse af sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn ikke er afgrænset. DSB mener derfor, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal kompenseres for meromkostningerne.

18. I § 21 j, indsættes som stk. 2:

"Stk. 2. Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens tilladelse til eller godkendelse af regler m.v., skal anvende sagkyndig bistand, herunder assessorbistand i forbindelse med godkendelsen eller tilladelsen."

DSB's bemærkninger:

Det forekommer uklart, hvad "tilladelse til" refererer til. Bestemmelsen synes tilstrækkelig, såfremt der alene omtales godkendelser, jf. således det tidligere stk. 2.

DSB forudser, at dette forslag kan betyde nye ukendte udgifter for jernbanevirksomhederne.

19. § 21 k, stk. 4, affattes således:

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

DSB's bemærkninger:

Ingen

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

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

DSB's bemærkninger:

Ingen

21. § 24, stk. 2, affattes således:

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

DSB's bemærkninger:

Se bemærkninger til næste punkt

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

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

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

DSB's bemærkninger:

Forslaget overfører adgangen til at klage over afgørelser i medfør af lovens § 8 stk. 2, 3 og 4 fra *Jernbaneklagenævnet* til *Klagenævnet for Udbud*. Da Jernbaneklagenævnet ikke kan forventes at besidde samme ekspertise på det udbudsretlige område som Klagenævnet for Udbud, finder DSB det principielt hensigtsmæssigt at ændre klageadgangen som foreslået, for så vidt angår udbudsretlige spørgsmål som omhandlet i lovens § 8 stk. 2, andet punktum og § 8 stk. 3.

Imidlertid anser DSB bestemmelserne i § 8 stk. 4 for primært at vedrøre spørgsmål, der kræver jernbanefaglig frem for udbudsretlig indsigt, hvorfor DSB forestår, at det stadig bør være Jernbaneklagenævnet, der er klageinstans for afgørelser i medfør af lovens § 8 stk 4.

Yderligere finder DSB det generelt påfaldende, at ordlyden af lovens § 24 – både i den nuværende og den foreslåede ændrede form – giver adgang til at klage over Ministerens beslutninger om, hvorvidt kontrakter om passagertrafik udført som offentlig service skal bringes i udbud (bemyndigelsen i § 8 stk. 2, første punktum). DSB finder det tvivlsomt, om sådanne rent politiske beslutninger skal kunne påklages til en administrativ myndighed. Hvis lovgiver finder dette hensigtsmæssigt, bør klageinstansen for sådanne spørgsmål besidde jernbanefaglig indsigt og derfor være Jernbaneklagenævnet og ikke Klagenævnet for Udbud.

23. I § 24, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter "herunder": "om klagefrister eller om"

DSB's bemærkninger:

Ingen

24. I § 24 indsættes som stk. 6:

"Stk. 6. Jernbaneklagenævnet udarbejder en forretningsorden, der godkendes af transport- og energiministeren."

DSB's bemærkninger:

Ingen

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

"Stk. 3. Trafikstyrelsen kan bemyndige tredje part til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende farligt gods i denne lov, herunder at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods.

09.01.2007

Stk. 4. Trafikstyrelsen kan endvidere bemyndige tredje part til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger."

DSB's bemærkninger:

Ingen

26. § 28 ophæves.

DSB's bemærkninger:

Ingen

Med venlig hilsen



Tabita Sonne-Dalsø

Transport og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
bane@trm.dk

8. januar 2007
13912.7 PHC

Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om jernbane

StK skal i henhold til høringsbrev fra Transport- og Energiministeriet fra den 18. december 2006 vedrørende ovenstående meddele, at StK ikke som centralorganisation har bemærkninger til forslaget.

StK skal henvide til de af vores medlemsorganisationer, der som selvstændige høringsparter indsender høringssvar.

Med venlig hilsen



Per Christensen

Kopi til StK's medlemsorganisationer.

TRM Sine Haldrup Kjeldsen

Fra: Jens Brandorff [55JBR@hk.dk]
Sendt: 8. januar 2007 09:03
Til: Mail TRM Banekontoret
Cc: Andreas Schnell Hasle; ahasle@post11.tele.dk
Emne: Vs: Høring over ændring af lov om jernbane

HK Trafik & Jernbane har ingen bemærkninger til lovudkastet.
Bemærk venligst m.h.p. høringslisten, at vi ikke hedder "Brancheforeningen for trafik og jernbane under HK", men blot HK Trafik & Jernbane.
Med venlig hilsen

Jens Brandorff
HK Trafik & Jernbane
Weidekampsgade 8
Postboks 470
0900 København K.
Tlf. 3330 4300 - 3330 4640 (direkte)

"TRM Sine Haldrup
Kjeldsen"

<shk@trm.dk>

Til

<arf@arf.dk>, "Dansk Kollektiv
17-12-2006 22:20 Trafik" <dk@hts.dk>, <dj@djf.dk>,
<dsbpost@dsb.dk>, <hhj@hhj.dk>,
"Hovedstadens Lokalbaner"
<hl-post@hl-as.dk>, Hovedstadens
Udviklingsråd <hur@hur.dk>, "HTSI"
<hoeringssager@htsi.dk>,
<info@arriva.dk>,
<info@dansk-jernbane.dk>,
"Jernbanernes Arbejdsgiverforening"
<htsa@hts.dk>, "Lemvigbanen"
<vtj@lemvigbanen.dk>,
<lj@lollandsbanen.dk>, "Nordjyske
jernbaner A/S" <info@njba.dk>,
<post@lokalbanen.dk>,
<raillon@railion.dk>, <stk@stk.dk>,
<trafik-jernbane@hk.dk>,
Vestsjællandske Lokalbaner
<post@vlb.dk>,
<regioner@regioner.dk>, <KL@KL.dk>,
<di@di.dk>, <mes@hts.dk>,
<ae@aeraadet.dk>,
<noahtrafik@noah.dk>, <trf@trf.dk>

cc

Emne

Høring over ændring af lov om
jernbane

Vedhæftet fremsendes høringsbrev med bilag (gældende lov om jernbane med senere ændring) samt forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

Bemærkninger bedes afgivet senest mandag d. 8. januar 2007 til bane@trm.dk

<<Høringsbrev1.doc>>
<<UDKAST 151206h.doc>>

<<Scan fra Xerox WorkCentre Pro>>

Trafikforbundet

This footnote confirms that this email has been swept by MIME sweeper for the presence of computer viruses.

www.mimesweeper.com

[bilaget "Høringsbrev1.doc" blev fjernet af Jens Brandorff/Forbund/H_K] [bilaget "UDKAST 151206h.doc" blev fjernet af Jens Brandorff/Forbund/H_K]

Received: from trmnts01.trm.dk ([192.168.100.33]) by TRMNTS34.trm.dk with Microsoft SMTPSVC(6.0.3790.1830); Fri, 15 Dec 2006 11:49:31 +0100

Received: from 706-WCP3545.trm.dk ([192.168.3.205]) by trmnts01.trm.dk with Microsoft SMTPSVC(6.0.3790.1830); Fri, 15 Dec 2006 11:49:31 +0100

Subject: Scan fra Xerox WorkCentre Pro

Date: Fri, 15 Dec 2006 13:58:50 +0100

Message-ID: <hCCPqKeBGoUeo5jISUFB6IejE.1166187530.4@706-WCP3545.trm.dk>

From: <trm@trm.dk>

To: "TRM Sine Haldrup Kjeldsen" <shk@trm.dk>

Reply-To: "Mail trm" <trm@trm.dk>

Content-Type: multipart/mixed;

boundary="----_=_NextPart_003_01C72036.B61AD983"

X-MimeOLE: Produced By Microsoft Exchange V6.5

MIME-Version: 1.0

Content-class: urn:content-classes:message

X-MS-Has-Attach: yes

X-MS-TNEF-Correlator:

Thread-Topic: Scan fra Xerox WorkCentre Pro

Thread-Index: AccgNrYa+hnt7xPOR2KXFgD3w3Y93w==

Åbn det vedhæftede dokument. Det er scannet og sendt ved hjælp af et Xerox WorkCentre Pro.

Sendt af: Gæst [trm@trm.dk]

Antal billeder: 20

Vedhæftet filtype: PDF

WorkCentre Pro-placering: Vær 706

Maskinnavn: 706-WCP3545

Besøg <http://www.xerox.com> for at få flere oplysninger om produkter og løsninger fra Xerox

[bilaget "Scan001.PDF" blev fjernet af Jens Brandorff/Forbund/H_K]

TRM Sine Haldrup Kjeldsen

Fra: Jesper Højte Stenbæk [jhs@danskerhverv.com]
Sendt: 29. januar 2007 13:42
Til: TRM Sine Haldrup Kjeldsen
Cc: Helle Houth
Emne: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Kære Stine Haldrup Kjeldsen

Idet jeg henviser til høring af 18. december 2006 vedrørende ovennævnte, skal Dansk Erhverv i det hele henviser til høringssvar af 8. januar 2007 fra Raillon Danmark A/S, som vi kan tilslutte os.

Vi skal meget beklage det sene høringssvar, der skyldes en ekspeditionsfejl.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Chefkonsulent

Dansk Erhverv
Børsen
1217 København K
www.danskerhverv.com

Telefon: +45 3374 6000
Mobil: +45 4033 8877
Direkte: +45 3374 6723
Fax: +45 3374 6080
Mailto:jhs@danskerhverv.com

**DANSK
ERHVERV**

Med 20.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheorganisationer tilbyder Dansk Erhverv et ur fællesskab med fokus på politisk gennemslagskraft og dybdegående virksomhedsrådgivning. I Erhverv har mere end 200 ansatte, der tæller jurister, økonomer, konsulenter og andre medar tilbyder tre typer af medlemskab, som er målrettet erhvervslivets behov for differentieret råd og eventuelle ønske om overenskomster.

Denne mail er blevet scannet af <http://www.virus112.com>
