

## NOTAT

### DEPARTEMENTET

Dato 25. marts 2010  
Dok.id  
J. nr. 2010-486

Center for Kollektiv Trafik

David Klæsøe-Lund  
Telefon 33 92 43 72  
DKL@TRM.dk

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje og om ophævelse af lov om veteranbaner (Oprettelse af Jernbanenævnet, ophævelse af lov om veteranbaner m.v.)

Et udkast til lovforslag har fra den 2. oktober 2009 til den 27. oktober 2009 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt: Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva (inkl. Vestbanen), Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (Dansk Industri), Banedanmark, BAT-Kartellet, HK Trafik og jernbane, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Danmarks Rederiforening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk ErhvervsFremme, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Vejforening, Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation, Det Centrale Handicapråd, Den kooperative Arbejdsgiver- og Interesseorganisation i Danmark, Domstolsstyrelsen, Datatilsynet, DI – Transport, DSB, DSB S-tog, DSB First, DSB Museum, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Forbundet af Offentlige Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Fælles Fagligt Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forbrugerstyrelsen, Forenede Danske Motorejere, Friluftsrådet, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaser A/S, Håndværksrådet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (Dansk Industri), Jernbaneklagenævnet, Jernbaneklubben, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Landsforeningen af landsbysamfund, Landdistrikternes Fællesråd, LO, Landbrug & Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Metroselskabet I/S, Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen), Movia, NOAH Trafik, Nordjyske Jernbaner A/S, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), DB Schenker Rail Denmark Services A/S, Regionstog, Rådet for Større Færdselssikkerhed,



Sammenslutning af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger (SALA), Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab (SKAF), Sammenslutning af Danske Småøer, Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark.

## 1. Høringssvarene med bemærkninger

./ Transportministeriet har modtaget 15 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

I afsnit 2 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

### 1.1. Veteranbaner

Danske Veteranogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF) har foreslået følgende ændringer i forslaget vedrørende jernbanelovens § 5:

- "ikke erhvervmæssig jernbanedrift" ændres til "ikke kommerciel jernbanedrift", fordi kørsel med veteran tog kan udføres af jernbanemuseer,
- "der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives" ændres til "der fortrinsvis gennem en begrænset trafik drives", således at også andre kørsler er omfattet, eksempelvis til filmoptagelser og vedligeholdelse af egne anlæg
- og "tilgodese jernbanehistoriske formål og turistmæssige formål" ændres til "tilgodese jernbanehistoriske formål og formidling af kulturarven", fordi der bevares en historisk korrekt driftsform og fordi en større andel af passagerne ikke før har kørt med damp tog, og det kræver viden og evner til formidling hos personalet.

Forslaget til § 5, stk. 1, vedrørende veteranbaner svarer i det store og hele til den nuværende formulering i § 5, stk. 1, i lov om jernbane, idet det ikke er hensigten at introducere nye begreber.

På denne baggrund finder Transportministeriet det ikke hensigtsmæssigt at introducere et nyt begreb som "ikke kommerciel" i stedet for "ikke erhvervmæssig". Med hensyn til det andet forslag om at erstatte "personbefordring" med "trafik" er det blevet præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at og-



så andre kørsler som f.eks. kørsler ved filmoptagelser og vedligeholdelse af egne anlæg er omfattet.

Med hensyn til det tredje forslag om at erstatte "turistmæssige formål" med "formidling af kulturarven" findes den eksisterende beskrivelse om at tilgode-se jernbanehistoriske og turistmæssige formål fortsat dækkende, og der ses ikke afgørende grunde til at ændre heri.

## 1.2. Sekretariatsbistand til det kommende Jernbanenævn

Jernbaneklagenævnet bemærker, at lovforslagets bestemmelser om ændring af Jernbaneklagenævnets navn, kompetence og fremtidige arbejdsopgaver ikke giver anledning til bemærkninger.

Jernbaneklagenævnet henviser til, at det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 24, at det for at understøtte det kommende Jernbanenævns uafhængighed og ekspertise er påtænkt, at Trafikstyrelsen stiller sekretariatsbistand til rådighed i form af medarbejderne, der alene er underlagt det kommende Jernbanenævns formands instruktion. Jernbaneklagenævnet bemærker hertil, at det ikke forekommer klart, om man dermed har tilsigtet, at det kommende Jernbanenævn skal have samme adresse som Trafikstyrelsen. Jernbaneklagenævnet er bekendt med, at det nuværende Jernbaneklagenævn på et tidspunkt flyttede adresse fra Transportministeriet til Energiklagenævnets hus, netop for at understrege uafhængigheden af de offentlige instanser, hvis afgørelser kan blive indbragt for nævnet, og som det kommende Jernbanenævn skal føre tilsyn med. Aktualiteten af dette hensyn understreges af, at den seneste klage til Jernbaneklagenævnet, dateret den 7. oktober 2009, er fremkommet fra et tysk selskab og vedrører en af Trafikstyrelsens afgørelser.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og DI Transport er enig i, at den påtænkte konstruktion vil medvirke til at øge det kommende Jernbanenævns uafhængighed, og at der på fornuftig vis skal drages nytte af de jernbanemæssige kompetencer og det jernbanefaglige miljø, der eksisterer i Trafikstyrelsen. For tætte bånd til Trafikstyrelsen vil dog kunne medføre, at der kan rejses tvivl om graden af uvildigheden. Det anbefales derfor, at forholdene omkring den sekretariatsmæssige konstruktion gennemtænkes nøje i forbindelse med fastlæggelsen af den kommende bekendtgørelse om Jernbanenævnet, således at der sikres en god balance mellem fagligt/organisatorisk tilhørsforhold og uvildighed.

Danske Handicaporganisationer anfører, at den største uafhængighed for det kommende Jernbanenævn opnås, hvis nævnet gives sit eget sekretariat, og på personalesiden ikke har nogen tilknytning til Trafikstyrelsen. Hvis sekretariatet alene besættes af medarbejdere, der stilles til rådighed fra Trafikstyrelsen, kan det give tvister, og rekrutteringsgrundlaget indsnævres i forhold til at få den



bedst mulige medarbejdersammensætning og dermed sekretariatsbetjening af nævnets formand og medlemmer.

Transportministeriet er opmærksom på problemstillingen. På den ene side skal Jernbanenævnets fulde uafhængighed sikres, og på den anden side skal det sikres, at Jernbanenævnets sekretariat kan opnå et solidt branchekendskab ved at have en let og naturlig adgang til et jernbanefagligt miljø. Hertil kommer, at Jernbanenævnets sekretariats muligheder for at tiltrække tilstrækkelig kvalificeret arbejdskraft kan blive forringede, hvis sekretariatsarbejdet skal foregå isoleret fra relevante faglige fællesskaber. Det påtænkes at lade Jernbanenævnet og dets sekretariat få egen adresse hos Trafikstyrelsen. Uafhængigheden sikres ved, at Jernbanenævnet ikke er underlagt instruktionsbeføjelse fra transportministeren og ved, at der etableres selvstændige kontorer, sagsgange, journalisering, hjemmeside og IT-system for Jernbanenævnet og dets sekretariat. Desuden skal de medarbejdere, der stilles til rådighed af Trafikstyrelsen, udelukkende arbejde i Jernbanenævnets sekretariat og alene referere til og være underlagt instruktion fra Jernbanenævnets formand. Derudover vil Jernbanenævnet få sit eget budget.

### 1.3. Det kommende Jernbanenævns sammensætning

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og DI Transport finder det vigtigt for nævnets fremtidige virke, at det sammensættes så bredt som muligt, herunder også at der for den private del af branchen sikres en passende repræsentation, f.eks. via branchens organisationer. Endvidere er Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og DI Transport enige i, at konkurrence- og forbrugerretlig ekspertise vil være vigtige elementer i forhold til det juridiske, men finder også, at markeds- og konkurrencemæssig kompetence eksplicit bør nævnes blandt de overordnede eksperter i forslaget § 24, stk. 2.

Danske Handicaporganisationer bemærker, at man har det ønske, at der i et nævn, der håndhæver rettigheder og klageadgang for mennesker med handicap, er en repræsentation af personer med viden om handicapområdet. I forhold til passagerrettighedsforordningen vil dette være helt afgørende i forhold til nævnets behandling af sager, hvor en rejsende med funktionsnedsættelse har oplevet at blive diskrimineret i forbindelse med en togrejse eller i kontakten med togvirksomhederne. Danske Handicaporganisationer foreslår, at der udpeges en repræsentant fra handicapbevægelsen som medlem af Jernbanenævnet, der efter behov ligeledes kan tilknyttes Ankenævnet for Bus, Tog og Metro i det omfang, nævnet skal behandle klager fra en person med funktionsnedsættelse.

Transportministeriet mener, at der med den foreslåede bestemmelse sikres den ønskelige sammensætning af Jernbanenævnet. Det er ikke hensigtsmæssigt, at nævnet bliver sammensat af forskellige partsrepræsentanter, idet



nævnet ifølge direktivet(2001/14) bl.a. skal være uafhængigt af enhver ansøger (eksempelvis en jernbanevirksomhed).

#### 1.4. Udgifter til det kommende Jernbanenævns tilsyn

DSB bemærker i relation til lovforslagets bestemmelse om, at udgifter til Jernbanenævnets tilsyn betales af de virksomheder, som er omfattet af nævnets tilsyn (§ 24, stk. 3), at det for DSB vil blive en økonomisk merbelastning, som der ikke er taget højde for i 10-års kontrakten. Hvis forslaget vedtages, bør der derfor korrigeres i DSB's kontraktbetaling.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og DI Transport mener, at der er tale om en overførsel af en tilsynsforpligtelse, der hidtil har været varetaget af Transportministeriet, hvorfor det ikke findes rimeligt, at der indføres direkte betaling i forhold til tilsyn.

Transportministeriet bemærker, at spørgsmålet om finansieringen af Jernbanenævnets tilsynsopgaver var uafklaret på det tidspunkt, hvor lovforslaget var i høring. Det er siden besluttet, at udgiften ikke pålægges de omfattede virksomheder.

#### 1.5. Persondata

Datatilsynet har fremsendt et høringssvar vedrørende reglerne i persondataloven – og hvilke regler i persondataloven man skal være opmærksom på i forhold til reglerne i lovforslaget. Transportministeriet vil sende Ankenævnet for Bus, Tog og Metro en kopi heraf til orientering, ligesom Jernbanenævnet vil modtage en kopi af høringssvaret, når Jernbanenævnet er etableret.

## 2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Transportministeriet har foretaget en række ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

I substansen er følgende ændret:

Forslaget i lovudkastets § 24, stk. 4, om at udgifter til Jernbanenævnets tilsynsopgaver betales af de virksomheder, der er omfattet af tilsynet, er ikke med i det fremsatte lovforslag. Forslaget pålægger således ikke de omfattede virksomheder at bære disse udgifter.

Forslaget i lovudkastets § 24, stk. 5, om, at transportministeren kan anmode Jernbanenævnet om at foretage undersøgelser af jernbanemæssige forhold, er taget ud af lovforslaget for at undgå, at der på nogen måde kan stilles spørgs-



målstegn ved, at Jernbanenævnet ikke er underlagt transportministerens instruktionsbeføjelse.

§ 24 b, stk. 1, 2. pkt., om at visse af Jernbanenævnets afgørelser kan påklages til Konkurrenceankenævnet er taget ud af lovforslaget. Det stemmer ikke overens med tanken om, at Jernbanenævnet skal være et uafhængigt nævn, at visse af deres afgørelser kan påklages til et andet nævn. Som konsekvens heraf er også § 24 d, stk. 5 fjernet.

Konkurrenceankenævnet er hørt i denne forbindelse, og nævnet havde ingen bemærkninger hertil.

Herudover er der foretaget uddybninger og præciseringer af lovteknisk karakter, bl.a. med henblik på at understrege Jernbanenævnets uafhængighed af transportministeren.

Af større lovtekniske ændringer kan nævnes:

I lovudkastets § 21 k er foretaget en række forenklinger. Det vurderes således, at der alene er behov for en nyaffattelse af den eksisterende § 21 k, stk. 1, og at det indsættes i stk. 6, at transportministeren kan fastsætte regler om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Reglerne om ibrugtagningstilladelse, typegodkendelse m.v., der indgik i det lovudkast, som har været i høring, er således taget ud.

Lovudkastets § 21 x, stk. 1, om fastsættelse af regler om tilsyn samt påbud og forbud i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, er taget ud af lovforslaget. Til gengæld er der i det fremsatte lovforslags § 1, nr. 5, tilføjet en bestemmelse i den gældende § 8 d, stk. 5, 2. pkt., om fastsættelse af regler om påbud og forbud i forbindelse med beredskabsarbejde.

Lovudkastets § 21 x, stk. 2, om, at transportministeren kan udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn helt eller delvist, samt fastsætte regler herom, er flyttet til det fremsatte forslags § 1, nr. 2, for at præcisere, at bestemmelsen alene relaterer sig til veteranbaner. I § 5, stk. 3, er der således indføjet en bestemmelse om, at "Transportministeren kan udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbanerne. Ministeren kan fastsætte regler herom."

Lovudkastets § 21 y om, at transportministeren kan fastsætte regler om anvendelse af sagkyndig bistand, herunder om assessorbistand i forbindelse med godkendelse og tilsyn m.v., er flyttet til det fremsatte forslags § 1, nr. 7, nr. 8 og nr. 11 for at præcisere, at der ikke er tale om en generel bestemmelse. Bestemmelsen relaterer sig således alene til de gældende bestemmelser i §§ 21 i, stk. 3, 21 j, stk. 3 og 21 k, stk. 5.