

**Forslag**

til

Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB<sup>1</sup>

(Revision af reglerne på jernbaneområdet)

**§ 1**

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved lov nr. 1558 af 19. december 2017, lov nr. 1562 af 18. december 2018 og lov nr. 510 af 1. maj 2019, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« og »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafikstyrelsen« samt »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafikstyrelsens«.

2. I § 2, *stk. 1*, ændres »stk. 2-6« til: »stk. 2 og regler fastsat i medfør af stk. 3«.

3. § 2, *stk. 3-6*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur helt eller delvist undtages bestemmelser i loven. Dette gælder dog ikke kapitel 7 for så vidt angår bybaner.«

---

<sup>1</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32.

**4. § 5** affattes således:

»§ 5. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter omfattet af bilag II, punkt 2, litra a-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

*Stk. 2.* Forvaltere omfattet af stk. 1 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet på en jernbanerelateret servicefacilitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for betjeningskapacitet på stationer, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed.

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning og betaling for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.«

**5. § 6, stk. 1,** affattes således:

»Kontrolleres forvaltere, jf. § 5, stk. 1, samtidig direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på det nationale jernbanetransportmarked, hvor servicefaciliteten benyttes, skal forvalteren af faciliteten være organiseret på en måde, der sikrer, at forvalteren er uafhængig af den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne, men kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.«

**6. I § 8** indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.«

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.

**7. I § 8, stk. 2,** der bliver stk. 3, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«.

8. I § 8, *stk. 3*, der bliver *stk. 4*, ændres »jf. *stk. 1* og *2*« til: »jf. *stk. 1-3*«.

9. I § 11, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »*stk. 2*« til: »*stk. 3*«.

10. I § 11, *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »*stk. 2*« til: »*stk. 3*«.

11. I § 11 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat i medfør af § 11, *stk. 3*, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanelinjen.«

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

12. I § 16 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Banedanmark kan mod betaling stille ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr og ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til rådighed for jernbanevirksomheder godkendt efter § 9, *stk. 1*, og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, *stk. 3*.«

13. § 20 affattes således:

»§ 20. I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår infrastrukturforvalteren kontrakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

*Stk. 2.* For at opnå et aftalt præstationsniveau og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare skal kontrakten indeholde de vigtigste parametre for en præstationsordning for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser i overensstemmelse med § 20 a, herunder navnlig værdien af forsinkelser og tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togekørsler og alle en jernbanevirksomheds togekørsler i en given periode.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen og om præstationsordningen.«

14. Efter § 20 indsættes:

»§ 20 a. For at tilskynde infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanenettets funktionalitet fastsættes en præstationsordning i form af betaling af en bod pr. forstyrrelse. Forstyrrelser måles på et forsinkelseskriterium på 2 minutter og 59 sekunder.

*Stk. 2.* Omfattet af præstationsordningen er alle jernbanevirksomhedernes tog på fjernbanen, der minimum kører mellem to registreringsstationer, med undtagelse af materieltog.

*Stk. 3.* Der beregnes bod for infrastrukturforvaltere og hver jernbanevirksomhed særskilt. Bodene opgøres hver måned og afregnes årligt. Bodene beregnes med en sats pr. forstyrrelse af togtrafikken, der differentieres alt efter om forstyrrelsen er forvoldt af infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden, og hvis maksimale årlige rammebeløb er baseret på jernbanevirksomhedens årlige, afviklede trafikvolumen, jf. § 20 c, stk. 2.

*Stk. 4.* Banedanmark fastsætter årligt den samlede økonomiske ramme for præstationsordningen.

§ 20 b. For 2023 udgør boden 60 kr. pr. forstyrrelse forårsaget af jernbanevirksomheden og 40 kr. pr. forstyrrelse forårsaget af infrastrukturforvalteren, jf. dog § 20 c.

*Stk. 2.* Reguleringen af bodssatserne i præstationsordningen, jf. stk. 1, foretages en gang årligt på grundlag af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks. Bodssatserne offentliggøres af Banedanmark ved bekendtgørelse forud for begyndelsen af det pågældende kalenderår. Reguleringen sker første gang for kalenderåret 2024.

§ 20 c. Uanset §§ 20 a og 20 b kan en jernbanevirksomhed og Banedanmark maksimalt betale en bod inden for et rammebeløb baseret på jernbanevirksomhedens årlige, afviklede trafikvolumen.

*Stk. 2.* Ved årlige, afviklede trafikvolumen forstås en jernbanevirksomheds samlede antal registreringer til registreringsstationer inklusive forstyrrelser. For passagertog opgøres trafikvolumen som alle kørte ankomster og akut aflyste ankomster mindre end 72 timer før planlagt ankomst til registreringsstationer. For godstog opgøres trafikvolumen som alle kørte

ankomster og gennemkørsler og akut aflyste ankomster og gennemkørsler mindre end 72 timer før planlagt ankomst til registreringsstationer.

*Stk. 3.* Det maksimale årlige rammebeløb, en jernbanevirksomhed og Banedanmark kan betale i bod, beregnes på følgende måde: Enhedspris pr. registrering er lig med den samlede økonomiske ramme for præstationsordningen i kalenderår divideret med alle jernbanevirksomhedernes samlede antal registreringer. Det maksimale årlige beløb udregnes herefter som en afrundet enhedspris pr. registrering ganget med jernbanevirksomhedens samlede antal årlige registreringer i det senest afsluttede kalenderår.

*Stk. 4.* Banedanmark kan ved beregningen anerkende tilfælde af force majeure og andre ekstraordinære omstændigheder, der medførte variationer i en jernbanevirksomheds trafikvolumen på fjernbanen.

*Stk. 5.* For kalenderåret 2023 udgør enhedsprisen pr. registrering, jf. stk. 3, 8,00 kr. Banedanmark offentliggør enhedsprisen pr. registrering forud for begyndelsen af hvert kalenderår.«

15. Efter § 21 indsættes:

»§ 21 a. Ønsker en jernbanevirksomhed ikke at benytte en tildelt kanal, skal jernbanevirksomheden afbestille den pågældende kanal. Banedanmark opkræver en afbestillingsafgift ved jernbanevirksomhedens afbestilling af kanaler i en køreplan, jf. stk. 2-7. Afgiften opgøres og opkræves månedligt.

*Stk. 2.* Ved jernbanevirksomhedens afbestilling af en eller flere kanaler ad gangen mindre end 49 dage før den planlagte kørsel betales som afbestillingsafgift 50 pct. af den samlede afgift for den afbestilte kanal eller den første af de afbestilte kanaler i afbestillingsperioden. Afbestiller jernbanevirksomheden en kanal mindre end 8 dage før den planlagte kørsel, betales som afbestillingsafgift hele afgiften for den pågældende kanal.

*Stk. 3.* I tillæg til afgifterne efter stk. 2 opkræver Banedanmark en supplerende obligatorisk afbestillingsafgift, hvis en jernbanevirksomhed gentagne gange undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem. Afgiftssatsen fastsættes som en procentuel sats svarende til procentdelen af antal planlagte og tillyste kilometer, en jernbanevirksomheds tog og materieltog ikke har kørt inden for en måned. Procentdelen beregnes som summen af

planlagte og tillyste kilometer fratrullet antallet af kilometer, jernbanevirksomheden har aflyst at køre, divideret med summen af planlagte og tillyste kilometer. Tallet ganges herefter med 100. Er procentdelen mindre end 75 pct., betaler jernbanevirksomheden en afgift på 25.000 kr. pr. måned.

*Stk. 4.* Med henblik på opkrævningen af afgiften i stk. 3 offentliggør Banedanmark i sin netredegørelse kriterierne for at konstatere, at en jernbanevirksomhed inden for en måned har kørt mindre end 75 pct. af den planlagte og tillyste produktion i form af almindelige passager- eller godstog og materieltog.

*Stk. 5.* Uanset stk. 2 og 3 betales der ikke afgift for aflysninger af kanaler ved:

1) Driftsmæssige forstyrrelser (planlagte eller uplanlagte) forårsaget af Banedanmark.

2) Kørsel efter disponeringsplaner, herunder aflysninger, der foretages samtidig med en tillysning, dvs. aflysninger i forbindelse med erstatningstog. Der betales kun én gang, dvs. for erstatningstoget og ikke for det tog, der aflyses.

3) Eksterne forhold.

4) Erstatningstog (dvs. der betales alene for erstatningstoget).

*Stk. 6.* Banedanmark afgør, om der er tale om aflysninger i forbindelse med tillysninger som nævnt i stk. 5, nr. 2-4.

*Stk. 7.* Banedanmark behandler ansøgers forretningsmæssige oplysninger, som Banedanmark kommer i besiddelse af i forbindelse med opkrævning af afbestillingsgebyret, fortroligt.

**§ 21 b.** For at afhjælpe den voksende mætning på infrastrukturkapaciteten kan infrastrukturafgifterne, jf. regler fastsat i medfør af § 21, omfatte en afgift, som afspejler eventuel knaphed på kapacitet i et klart afgrænset afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning.

*Stk. 2.* Afgiften, jf. stk. 1, opkræves for strækninger, der i Banedanmarks netredegørelse er erklæret for overbelastede, og fastsættes som et tillæg på 50 pct. af den infrastrukturafgift, jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning i perioden med overbelastning.

**§ 21 c.** Infrastrukturforvalteren kan for at tage hensyn til omkostninger ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, ændre infrastrukturafgiften, jf. regler fastsat i medfør af § 21, i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet. En sådan ændring skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.

*Stk. 2.* Afgiften udgør maksimalt 10 pct. af den infrastrukturafgift, jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning. Afgiften betales i tillæg til den infrastrukturafgift, jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning. Hvis opkrævningen af afgifter for miljøomkostninger resulterer i ekstra indtægter, afgør transportministeren, hvordan indtægterne skal anvendes.

*Stk. 3.* Opkrævning af afgifter for miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er kun tilladt, hvis sådanne afgifter ligeledes opkræves på vejgodstransport i overensstemmelse med EU-retten.

*Stk. 4.* Enhver ændring af infrastrukturafgifterne for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener skal støtte en modernisering af jernbanevogne med den mest økonomisk levedygtige bremseteknologi med lavt støjniveau. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om en sådan ordning i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat ved Kommissionens gennemførelsesforordning 2015/429 af 13. marts 2015 om fastsættelse af metoderne, der skal følges, når der opkræves afgifter for omkostningerne ved støjgener.

*Stk. 5.* Infrastrukturforvalteren opbevarer de oplysninger, der er nødvendige, for at miljøafgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Transportministeriet videregiver disse oplysninger til Kommissionen efter anmodning.«

**16.** Efter § 24 indsættes:

*»Ledningsarbejder*

**§ 24 a.** Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der

iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer, betales af ledningsejeren.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

*Stk. 3.* Foretages der i forbindelse med etablering af statslig jernbaneinfrastruktur arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej, afholder staten udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger er dog omfattet af stk. 1.

**§ 24 b.** Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er aftalt.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren kan kræve selv at udføre arbejder, over, under eller langs baneareal i forbindelse med ledningsarbejder, hvis:

- 1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på banearealet,
- 2) ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller
- 3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.

*Stk. 3.* Banedanmark kan i særlige tilfælde lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, når ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene for ledningstilladelse, jf. § 24, nr. 2, ikke overholder disse.

**§ 24 c.** Ved infrastrukturforvalterens arbejder efter § 24 a skal infrastrukturforvalteren tage hensyn til ledninger m.v. over, under eller langs banearealet.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren skal så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for infrastrukturforvalteren og ledningsejeren.



*Stk. 3.* Opnås der ikke enighed mellem infrastrukturforvalteren og ledningsejeren, kan infrastrukturforvalteren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 4.* Banedanmark kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføre for ledningsejers regning.

*Stk. 5.* Tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren.«

**17.** Efter § 29 indsættes i *kapitel 5*:

»Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg

**§ 29 a.** Transportministeren kan afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter omfattet af stk. 1.«

**18.** I § 30, *stk. 2, nr. 7*, ændres »grundvand, eller« til: »grundvand, «

**19.** I § 30, *stk. 2, nr. 8*, ændres »tog.« til: »tog eller«

**20.** I § 30, *stk. 2*, indsættes som *nr. 9*:

»9) etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.«

**21.** Efter § 54 indsættes i *kapitel 10*:

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

**22.** Efter § 57 indsættes før overskriften før § 58:

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

**23. § 61** affattes således:

»§ 61. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om anvendelse af en uafhængig tredjeparts vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.«

**24. I § 62, stk. 2, 1. pkt.,** udgår »omfattende« og efter »niveauoverkørsel« indsættes: », som kan påvirke jernbanesikkerheden«.

**25. I § 78, stk. 4,** ændres »i Trafikstyrelsen« til: »på Transportministeriets ressortområde«.

**26. I § 80, stk. 1, 2. pkt.,** ændres »virksomhedshjemmeværnet« til: »Hjemmeværnet«

**27. § 83, stk. 6,** affattes således:

»Stk. 6. Transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.«

**28. § 103, stk. 1,** affattes således:

»Jernbanenævnet oprettes som en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet skal i sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger af infrastrukturkapacitet og ethvert tildelings- og afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.«

**29.** § 103, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.«

**30.** I § 103, stk. 7, indsættes efter »opgaver,«: »indholdet og rækkevidden af dets afgørelses- og tilsynskompetence,«

**31.** § 109, stk. 6, ophæves, og i stk. 9, der bliver stk. 8, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.  
Stk. 7-9 bliver herefter stk. 6-8.

**32.** Efter § 110 indsættes:

»§ 110 a. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt om betaling for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.«

**33.** § 111, stk. 5, ophæves, og i stk. 8, der bliver stk. 7, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.  
Stk. 6-9 bliver herefter stk. 5-8.

**34.** I § 116, stk. 1, nr. 2, ændres: »en tilladelse eller« til: »et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller en«.

**35.** I § 116, stk. 1, nr. 4, indsættes efter »§ 48, stk. 1 og 2,«: »§ 57 a,«.

## § 2

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019, foretages følgende ændringer:

**1.** Efter § 13 indsættes i *kapitel 3*:

»§ 13 a. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB.«

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2023.

*Stk. 2.* Regler fastsat i medfør af § 2, stk. 5, 2. pkt., § 5, stk. 6 og 7, § 8, stk. 3, § 11, stk. 2, § 20, stk. 2, § 61, stk. 4 og 5, § 109, stk. 9 og § 111, stk. 7 og 8 forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 2, stk. 3, § 5, stk. 3 og 4, § 8, stk. 4, § 11, stk. 3, § 20, stk. 3, § 61, §109, stk. 8 og § 111, stk. 6 og 7.

*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Præciseringer som følge af EU-regulering

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Indgåelse af anvendelsesaftale med virksomheder certificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2 (der bliver stk. 3)

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Udleje af ombordudstyr

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Præstationsordning

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Afbestillingsafgift, knaphedsafgift og miljøpåvirkningsafgift

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.6. Lovfæstelse af gæsteprincippet

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.9. Transport af farligt gods

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.10. Tilpasning af regler om niveauoverkørsler

2.10.1. Gældende ret

2.10.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.11. Speciel tavshedspligt

2.11.1. Gældende ret

2.11.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.12. Gebyrer

2.12.1. Gældende ret

2.12.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.13. Opkrævningstidspunkt for afgifter

2.13.1. Gældende ret

2.13.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.14. Straffebestemmelser

2.14.1. Gældende ret

2.14.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Klimamæssige konsekvenser

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

8. Forholdet til EU-retten

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

10. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at gennemføre en revision af reglerne på jernbaneområdet særligt med henblik på at opdatere og præcisere de nugældende regler i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015.

Der er identificeret en række områder, hvor ændringer af lovgivningen er nødvendig for at leve op til EU-reguleringen, herunder som følge af åbningsskrivelse som Transportministeriet modtog i juni 2021 fra EU-Kommissionen. De relevante bestemmelser fra EU-reguleringen vil blive implementeret ud fra principperne om minimumsimplementering og er i høj grad præciseringer af den nuværende lovgivning, dvs. at der ikke sker en ændring af den nuværende retsstilling. Det omfatter blandt andet præciseringer til reglerne om opkrævning af infrastrukturafgifter (miljøpåvirkningsafgifter og afgifter ved afbestilling af tildelte kanaler).

Endvidere er det nødvendigt som følge af åbningsskrivelsen at tilpasse reglerne om jernbanelovens anvendelsesområde for bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur. Med lovforslaget foreslås derfor en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur helt eller delvist kan undtages bestemmelser i jernbaneloven. Forslaget til bestemmelsen skal sikre, at undtagelsesbestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed implementeres korrekt og udnyttes fuldt ud til fordel for jernbaneoperatører. Herudover er det hensigten, at bemyndigelsesbestemmelsen skal sikre, at jernbaneoperatører på en let og overskuelig måde skal kunne orientere sig i, hvilke regler som de kan undtages fra.

Ud over præciseringer af gældende EU-regulering foreslås, som ny regulering, bestemmelser, hvorefter Banedanmark mod betaling kan stille ombordudrustet materiel til rådighed for blandt andet jernbanevirksomheder, der ikke har fået deres egne togvogne ombordudrustet til at kunne køre på det nye signalsystem, som er udrullet på flere togstrækninger i Danmark.



Der foreslås ligeledes en bestemmelse, hvorefter gæsteprincippet kodificeres i jernbaneloven. Kodificeringen af gæsteprincippet skal sikre, at der undgås fortolkningstvivel om blandt andet ansvaret for arbejder vedrørende ledninger m.v. over, under eller langs banearealer. Gæsteprincippet er ligeledes lovfæstet i vejlovens § 70.

I lovforslaget foreslås ligeledes en udvidelse af den nuværende ekspropriationshjemmel, således, at der indføres en hjemmel til, at transportministeren kan iværksætte ekspropriation i forbindelse med etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden. Når Banedanmark anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, vil det kunne medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Dette sker eksempelvis, når Banedanmark i forbindelse med et anlægsarbejde skal igennem et Natura 2000-område, hvor Banedanmark herved tilpligtes at etablere erstatningsnatur for de generelt beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3 samt for etablering af erstatningslevesteder for beskyttede arter. På nuværende tidspunkt har Banedanmark ingen ekspropriationshjemmel til at kunne tilegne sig arealer til at opføre erstatningsnatur på. En tilsvarende ekspropriationshjemmel er allerede gældende efter regler i vejloven og den foreslåede bestemmelse vil ensarte lovgivningen i forbindelse med opførelsen af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb.

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Præciseringer som følge af EU-regulering**

#### **2.1.1. Gældende ret**

Jernbaneloven udgør en rammelovgivning, som implementerer en række direktiver på jernbaneområdet. Jernbaneloven og regler i medfør heraf implementerer blandt andet direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med senere ændringer, direktiv 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer og direktiv 2016/798 om jernbanesikkerhed med senere ændringer.

Ovennævnte direktiver udgør ligeledes en del af rammen for EU-reguleringen på jernbaneområdet, der i høj grad suppleres af EU-retlige gennemførelsesretsakter udstedt af EU-Kommissionen.

Den EU-retlige regulering medfører således et løbende behov for justeringer i national lovgivning, således at EU-reguleringen kan implementeres tilstrækkeligt i national lovgivning.

Efter gældende ret er ovennævnte direktiver implementeret ud fra en forudsætning om minimumsimplicitering, så erhvervslivet bliver underlagt færrest mulige byrder i forbindelse med den nationale implementering.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På en række områder vil det, som følge af en modtaget åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen, være nødvendigt at foretage visse tilpasninger til den eksisterende ramme med henblik på at sikre korrekt implementering af EU-reguleringen i national ret.

EU-reguleringen indeholder blandt andet en række muligheder for at undtage visse dele af jernbanen (privatbaner, bybaner, privatejet jernbaneinfrastruktur, mm.). Det har i forbindelse med den tidligere implementering været hensigten at minimumsimpliciterer direktiverne, så erhvervslivet ville blive underlagt færrest mulige byrder. Det er fortsat hensigten at sikre minimumsimplicitering. Det vurderes, at visse bybaner og privatbaner/lokalbaner udfører en sådan virksomhed, som giver grundlag for at undtage denne type virksomhed fra visse dele af loven. Dette er delvist sikret med den nuværende formulering af jernbanelovens § 2, men det foreslås imidlertid, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler for lovens anvendelsesområde, herunder mulighed for helt eller delvist at undtage privatbaner, bybaner og privatejet jernbaneinfrastruktur fra lovens bestemmelser. En bemyndigelsesbestemmelse hertil er hensigtsmæssig, idet jernbaneloven implementerer flere direktiver med forskellige undtagelsesmuligheder. Derudover udstedes løbende ny regulering fra EU, der gør det hensigtsmæssigt, at transportministeren løbende kan foretage nødvendige

tilpasninger med henblik på at sikre erhvervslivet færrest mulige byrder under iagttagelse af EU-reguleringen.

Trafikale og tekniske sikkerhedsregler godkendes i dag af Trafikstyrelsen. Med henblik på at sikre reglernes overensstemmelse med EU-reguleringen, foreslås denne godkendelsesordning ændret, hvorefter udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler fremadrettet skal foretages af den pågældende virksomhed i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Med lovforslaget foreslås således en ophævelse af den eksisterende ordning og indførelsen af en bemyndigelsesbestemmelse, der giver mulighed for at fastsætte regler om en overgangsordning, der medfører, at de trafikale sikkerhedsregler pr. 1. januar 2023 håndteres af virksomhederne selv, mens virksomhederne indtil juni 2024 kan lade de tekniske sikkerhedsregler godkende af Trafikstyrelsen, som det sker i dag.

Endvidere ses behov for blandt andet at tilpasse jernbanelovens regler om regnskaber, servicefaciliteter, rammen for infrastrukturafgifterne, Jernbanelævnets virke og Havarikommissionens virke. Disse tilpasninger indebærer dog ikke egentlige materielle ændringer af gældende ret, men foreslås foretaget med henblik på at sikre korrekt, formel implementering af EU-reguleringen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 9-10, 15, 23 og 27-30, samt § 2, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

## **2.2. Indgåelse af anvendelsesaftale med virksomheder certificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2 (der bliver stk. 3)**

### **2.2.1. Gældende ret**

Som forvalter af statens infrastruktur stillede Banedanmark med virkning pr. 1. januar 2018 krav om, at alle entreprenører, der indgik kontrakt med Banedanmark, og som skulle køre på banen uden for sporspærringer, dvs. på det åbne jernbanenet, skulle have eget sikkerhedscertifikat.

§ 11 sikrer således grundlaget for, at virksomheder, som certificeres til kørsel på eget ansvar, sidestilles med jernbanevirksomheder på sikkerhedsområdet. Virksomheder, der certificeres efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, der med lovforslaget bliver stk. 3, vil skulle efterleve de samme regler som jernbanevirksomheder, dog uden at virksomhederne vil blive at betragte som jernbanevirksomheder, da de ikke vil kunne opnå tilladelse til at drive jernbanedrift efter jernbanelovens § 9.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med lovforslaget er at indføre en bestemmelse i jernbaneloven med krav om, at virksomheder, der har sikkerhedscertifikat efter regler fastsat i medfør af § 11, og infrastrukturforvalter skal indgå en aftale om anvendelse af jernbaneinfrastrukturen.

Lovforslaget har baggrund i praktiske behov for både infrastrukturvalter og sikkerhedscertificerede virksomheder og tilsigter at sikre de sikkerhedscertificerede virksomheder faste vilkår om kapacitetstildeling, sporadgang til servicefaciliteter og levering af services, ydelser som kørestrøm, forvarmning og vand, miljø, inkl. oliesplid og støj, forsikring og erstatning.

Det er derfor hensigtsmæssigt at indarbejde en hjemmel i jernbaneloven, således at virksomheden og infrastrukturforvalteren vil kunne indgå en anvendelsesaftale om samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser. Aftalen vil have karakter af en ”brugsaftale”, der fastsætter praktisk betonedede aftalevilkår mellem en sikkerhedscertificeret virksomhed og infrastrukturforvalter.

Det følger af den foreslåede § 11, stk. 2, at virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat i medfør af § 11, stk. 2, der med lovforslaget bliver stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenet.

Formålet med ændringen er at sikre, at virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, der med lovforslaget bliver stk. 3, skal efterleve de samme regler som jernbanevirksomheder med de modifikationer, der følger af, at sikkerhedscertificerede virksomheder ikke kan opnå tilladelse til at drive jernbanedrift efter § 9.

En anvendelsesaftale i henhold til den foreslåede § 11, stk. 2, vil stå i kontrast til jernbanevirksomhedernes adgangskontrakt efter § 20, idet det ikke vil være relevant mellem infrastrukturforvalter og sikkerhedscertificerede virksomhed at aftale vilkår som minimumsydelser, infrastrukturafgifter, varslingsterminer og præstationsordning (bod/bonus).

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 9-11, og bemærkningerne hertil.

### **2.3 Udleje af ombordudstyr**

#### **2.3.1. Gældende ret**

Jernbaneloven indeholder ingen direkte regler om, at Banedanmark kan tilbyde ydelser, herunder udlejning af trækraft med ombordudstyr, mod særskilt betaling fra jernbanevirksomheder.

Transportministeriet har dog fortolket gældende ret således, at ombordudstyr er omfattet af infrastrukturbegrebet i jernbanelovens § 16. Banedanmark har haft mulighed for at derved kunne udleje egen trækraft eller til-lade, eksempelvis DSB m.fl., at udleje trækraft med Banedanmarks ERTMS-ombordudstyr i til andre jernbanevirksomheder i medfør af jernbanelovens § 21, stk. 3.

#### **2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

I forbindelse med udrulningen af Signalprogrammet overgår stadig flere strækninger til nye digitale signaler på fjernbanen og S-banen. For at kunne køre på strækninger med de nye signaler skal eksisterende togsæt, lokomotiver, arbejds køretøjer m.v. ombordudrustes med udstyr, der gør det muligt for togene at kommunikere med de nye signaler. Dette betyder, at togsæt,

lokomotiver, arbejdskøretøjer m.v., som ikke har fået indbygget ombordudstyr, ikke vil kunne køre på strækninger, hvor nye digitale signaler er taget i brug.

Dette kan indebære, at godstransport ad jernbane vil risikere at skulle indstilles, hvis der ikke er nok udrustede lokomotiver m.v. Det samme gælder for entreprenører, som skal gennemføre arbejder for Banedanmark.

Frem til at et tilstrækkeligt antal eksisterende lokomotiver og arbejdskøretøjer er ombordudrustet, vil der være behov for at finde en løsning, hvor gods og arbejdskøretøjer kan transporteres med trækraft, der er ombordudrustet til at kunne køre på strækninger med de nye signaler. For Banedanmark gælder der desuden det forhold, at der på visse af Banedanmarks projekter er behov for, at Banedanmark udlejer trækraft blandt andet i form af arbejdskøretøjer til Banedanmarks entreprenører, som ikke selv råder over relevant ombordudrustning.

Det foreslås, at hjemmelsgrundlaget præciseres, så Banedanmarks opgaver også kan omfatte at stille ombordudstyr og ombordudrustet materiel til rådighed mod betaling.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 12, og bemærkningerne hertil.

## **2.4. Præstationsordning**

### **2.4.1. Gældende ret**

Efter § 20 i jernbaneloven skal infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgå kontrakt om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen m.v. Kontrakten skal indeholde en obligatorisk præstationsordning, der kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser, jf. bestemmelsens stk. 1, 2. pkt.

Vilkåret om præstationsordningen er en implementering i dansk ret af artikel 35 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet, der fastslår, at dets

formål er at tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne ved en præstationsordning, der kan omfatte sanktioner for sådanne aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser for præstationer, der er bedre end det aftalte.

Præstationsordningen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til gods-transport på jernbane m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1000 af 26. juni 2020, og i bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Bod/bonus beregnes på ugebasis og opgøres månedligt af Banedanmark og afregnes mellem parterne årligt. Præstationsordningen består af en bod/bonusaftale om Banedanmarks leverance af kanalregularitet og en række separate bod/bonusaftaler på leverancer inden for udvalgte kategorier, som enten Banedanmark eller jernbanevirksomheden skal levere samt en bod/bonusaftale på rettidige afgang fra udgangsstationer. Præstationsordningen trådte i kraft pr. 1. januar 2012 for passagertog og pr. 1. januar 2013 for godstog. Ordningen opgøres på grundlag af kanalregularitet ud fra antallet af påvirkede tog og et forsinkelseskriterium på 4 minutter og 59 sekunder.

#### 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Under revision af den gældende jernbanelov er det fundet hensigtsmæssigt, at præstationsordningen og afbestillingsgebyret nærmere beskrives i jernbanelovens §§ 20-21 og de foreslåede §§ 20 a, 21 a - 21 c, idet det er blevet vurderet, at bestemmelserne under hensyntagen til grundlovens § 43 bør indskrives i jernbaneloven.

Delegationsforbuddet i grundlovens § 43 indebærer, at afgifter og gebyrer, der ikke udgør vederlag for en modydelse, som det offentlige stiller til rådighed, skal fastsættes ved lov, hvoraf beløbets størrelse eller beregningsmåden og hvem, afgiftspligten påhviler skal fremgå.

Formålet med præstationsordningen er at tilskynde til en mere effektiv anvendelse af jernbaneinfrastrukturens ydeevne ved gennem en bod og bonusordning at minimere forstyrrelser forårsaget af såvel infrastrukturforvalteren, som af jernbanevirksomheden. I overensstemmelse hermed fremgår det i dag af de nævnte bekendtgørelser, hvilken kanalregularitet og hvilke forstyrrelser, der udløser bod eller bonus, ligesom direktivet fastsætter de grundlæggende principper for beregningen af præstationsordningen.

Det er Transportministeriets vurdering, at den bod, der skal betales af parterne ved forstyrrelse af togtrafikken, ikke udgør vederlag for en modydelse, som det offentlige stiller til rådighed, da præstationsordningen primært har et adfærdsregulerende formål, der kræver udtrykkelighed i hjemmelsgrundlaget. Med lovforslagets foreslåede § 20 a tydeliggøres, hvad afgifterne består i, hvordan og hvornår afgiften pålægges samt hvem afgiftspligten påhviler.

Det er dog samtidig Transportministeriets vurdering, at transportministeren fortsat bør bemyndiges at fastlægge sådanne bestemmelser, der er nødvendige, for at Banedanmark kan administrere ordningen.

Der foreslås endvidere indført en justering af præstationsordning, idet Transportministeriet vurderer, at ordningens nuværende struktur er unødigt kompliceret og ikke bidrager til at give de involverede parter et klart billede af, om den udbetalte bod eller bonus korrekt afspejler deres indsats for at skabe mere punktlig togtrafik. Den indbyggede kompleksitet er således ikke egnet til at realisere hovedformålet med ordningen, som er at øge infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders incitament til at optimere jernbanelenettets funktionalitet.

Med ordningen i den foreslåede § 20 a måles Banedanmarks og jernbanevirksomhedernes forstyrrelser af togtrafikken efter et forsinkelseskriterium på 2 minutter og 59 sekunder, hvilket er i overensstemmelse med øvrige opgørelser af togtrafikkens punktlighed (f.eks. opgøres punktligheden i togtrafikken i Banedanmarks mål- og resultatplan med Transportministeriet også efter samme forsinkelseskriterium).



Den foreslåede ordnings udgangspunkt er, at der skal betales en bod hver gang, Banedanmark eller jernbanevirksomheden forårsager en forstyrrelse af jernbanetrafikken. Forstyrrelserne omfatter alle typer forstyrrelser, som Banedanmark eller jernbanevirksomheden forårsager.

Bemyndigelsesbestemmelsen i § 9, stk. 4, i bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet, hvorefter Banedanmark kan fastsætte en særskilt præstationsordning for trafik udført af regionale jernbanevirksomheder og trafik på S-banen.

Bemyndigelsesbestemmelsen er aldrig anvendt, og det foreslås med den foreslåede § 20 a, stk. 2, præciseret, at præstationsordningen alene omfatter jernbanevirksomheder på fjernbanen, som kører mellem to registreringsstationer.

Det foreslås i § 20 b, at jernbanevirksomhedernes og Banedanmarks bodsats differentieres, således at jernbanevirksomheder for 2023 skal betale 60 kr. pr. forstyrrelse, mens Banedanmark skal betale 40 kr. pr. forstyrrelse for at imødegå en eventuel skævvridning i præstationsordningens incitamentsstruktur, som sikrer overholdelse af bestemmelsens formål om at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne.

En ensartet sats pr. forstyrrelse vil betyde, at Banedanmark betaler en væsentligt større bod end jernbanevirksomhederne og også vil have et større incitament end jernbanevirksomhederne til at fremme en høj punktlighed, mens jernbanevirksomhederne ikke får tilsvarende incitament til at forbedre punktligheden. De foreslåede differentierede satser retter op på denne skævhed i incitamentsstrukturen.

De differentierede satser har baggrund i en beregning af, hvad de økonomiske konsekvenser ville have været for hhv. Banedanmark og jernbanevirksomhederne, hvis den foreslåede, nye ordning havde været i kraft i perioden 2018-2021. Banedanmark forårsager traditionelt størstedelen af forstyrrelserne i togtrafikken og er derfor økonomisk mere belastet af præstationsordningen end jernbanevirksomhederne, der påvirkes mindre og derfor økonomisk set belastes mindre ved fortrinsvis at modtage en betaling i form af den

udbetalte difference mellem parterne fra Banedanmark fremfor at betale bod.

Som i den gældende ordning foreslås der med § 20 fastsat et maksimalt rammebeløb, som den enkelte jernbanevirksomhed og Banedanmark årligt kan betale i bod. Dette rammebeløb fastsættes ud fra jernbanevirksomhedens årlige afviklede trafikvolumen, der defineres som jernbanevirksomhedens samlede antal registreringer til registreringsstationer indeholdende både punktlige registreringer og forstyrrelser.

For passagertog opgøres trafikvolumen som alle kørte ankomster og akut aflyste ankomster (aflyst mindre end 72 timer før planlagt ankomst) til registreringsstationer. For godstog opgøres trafikvolumen som alle kørte ankomster og gennemkørsler og akut aflyste ankomster og gennemkørsler (aflyst mindre end 72 timer før planlagt ankomst) til registreringsstationer.

Det maksimale årlige rammebeløb, som jernbanevirksomheden kan betale i bod, beregnes således: Forud for hvert kalenderår (x) opgøres det samlede trafikvolumen på fjernbanen i det senest afsluttede kalenderår (kalenderår x-2) i form af registreringer og divideres med den samlede, økonomiske ramme for præstationsordningen i kalenderår x. Herved fremkommer en enhedspris pr. registrering, der afrundes og er ens for alle jernbanevirksomhederne.

For 2023 er denne enhedspris afrundet til kr. 8,00 pr. registrering.

Enhedsprisen opkræves ikke, men anvendes til at udregne det maksimale årlige rammebeløb til afregning for enten jernbanevirksomheden eller Banedanmark. Det maksimale årlige rammebeløb udregnes herefter som enhedsprisen pr. registrering ganget med jernbanevirksomhedens samlede antal årlige registreringer i det senest afsluttede kalenderår (kalenderår x-2). Ved beregningen tages der behørigt hensyn til, at variationer i trafikvolumen på fjernbanen som følge af force majeure-hændelser ikke indgår i beregningen af det maksimale årlige beløb pr. registrering. I tilfælde af at en ny jernbanevirksomhed omfattes af præstationsordningen, foretager Banedanmark

et estimat af jernbanevirksomhedens samlede antal årlige registreringer baseret på jernbanevirksomhedens forventede trafikvolumen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 13-14, og bemærkningerne hertil.

### **2.5. Afbestillingsafgift, knaphedsafgift og miljøpåvirkningsafgift**

#### **2.5.1. Gældende ret**

Bestemmelsen i § 21 i jernbaneloven bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om jernbanevirksomhedernes betaling for at benytte statens jernbaneinfrastruktur. Denne bemyndigelse er blevet anvendt ved bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1000 af 26. juni 2020, og i bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

I tillæg til infrastrukturafgifterne, der består af en togkilometerafgift baseret på kørte kilometer, der fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af jernbanedriften, og en broafgift for passage af Storebælt og Øresund, jf. bekendtgørelsen om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet § 2, stk. 1, kan infrastrukturforvalterne efter artikel 36 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet fastsætte og opkræve en passende reservationsafgift (i lovforslaget benævnt afbestillingsafgift) for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes, for at tilskynde effektiv udnyttelse af kapaciteten. Undlader ansøgeren gentagne gange at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem, er afgiften obligatorisk, og i infrastrukturforvalterens netredegørelse skal kriterierne for at konstatere en sådan manglende udnyttelse fremgå.

Artikel 36 er ikke implementeret direkte i jernbaneloven, med undtagelse af § 18 om netredegørelsen, der fastslår forpligtelsen til at beskrive de relevante kriterier. Derimod er bestemmelsen implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet § 4, hvorefter jernbanevirksomhederne skal betale et aflysningsgebyr ved afbestilling af en eller flere kanaler ad gangen mindre end 49 dage forud for den planlagte kørsel skal betale 50 procent af afgiften for den afbestilte kanal eller

den første af de afbestilte kanaler. Afbestiller jernbanevirksomheden en kanal mindre end 8 dage før den planlagte kørsel, betaler virksomheden hele afgiften for den pågældende kanal.

Banedanmark opkræver i overensstemmelse med bekendtgørelsens § 4, stk. 4, ikke et aflysningsgebyr ved blandt andet aflysning af kanaler ved planlagte eller uplanlagte driftsmæssige forstyrrelser forårsaget af Banedanmark, kørsel efter disponeringsplaner, herunder aflysninger, der foretages samtidig med en tillysning i forbindelse med erstatningstog og andre eksterne forhold.

Knapheds- og miljøpåvirkningsafgiftsbestemmelserne fremgår af artikel 31, stk. 4 og 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet og er i dag implementeret som § 3, stk. 3 og 4, i bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til gods-transport på jernbane m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1000 af 26. juni 2020. Afgifterne opkræves ikke i dag.

### 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som nævnt i bemærkningerne til den foreslåede § 20 a vurderes det af hensyn til grundlovens § 43 nødvendigt at indarbejde visse afgifters beregningsmåde, og hvem afgiftspligten påhviler, i selve lovteksten, frem for som i dag at lade det være reguleret ved bekendtgørelse.

Afbestillingsafgiften har efter Transportministeriets vurdering hovedsageligt et adfærdsregulerende formål og vurderes derfor at være omfattet af delegationsforbuddet i grundlovens § 43. Det foreslås med dette lovforslag at indarbejde en ny § 21 a i loven, således at det synliggøres, at Banedanmark har pligt til at opkræve afbestillingsafgifter ved jernbanevirksomhedens afbestilling af en eller flere kanaler i en køreplan.

Afbestillingsafgiften er alene obligatorisk efter artikel 36 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse

af et fælles europæisk jernbanenet, hvis ansøgeren gentagne gange har undladt at udnytte hele eller dele af en tildelt kanal. Den obligatoriske afgiftspligt ved gentagne manglende udnyttelse af tildelt kapacitet har ikke hidtil været implementeret i dansk lovgivning, og det foreslås gjort ved indførelsen af § 21 a, stk. 3 og 4. Det foreslås, at den obligatoriske afgift opkræves i tillæg til den allerede gældende afbestillingsafgift, hvor afgiftspligten, jf. § 4 i bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021, indtræder allerede ved den første afbestilte kanal uanset fristerne i den foreslåede bestemmelses stk. 2, dog således at der ikke betales afbestillingsafgift, hvis den manglende udnyttelse af den tildelte infrastrukturkapacitet skyldes de særlige forhold nævnt i den foreslåede bestemmelses stk. 5.

Den obligatoriske afgift (for gentagen manglende udnyttelse), der foreslås indført med dette ændringsforslag, udregnes således:

$$\frac{(\text{Planlagte} + \text{tillyste km}) - \text{aflyste km}}{(\text{Planlagte} + \text{tillyste km})} * 100$$

$$(\text{Planlagte} + \text{tillyste km})$$

Banedanmark tager udgangspunkt i de kilometer, som jernbanevirksomheden for en given måned har planlagt at køre eller – efter køreplanens fastlæggelse – har tillyst at køre i form af almindelige passager- eller godstog og materieltog. Fra summen af jernbanevirksomhedens planlagte og tillyste kilometer i måneden trækkes antallet af de kilometer, som jernbanevirksomheden har aflyst at køre. Tallet, der herved fremkommer, divideres med summen af planlagte og tillyste kilometer i måneden, og dette tal ganges med 100. Herved fremkommer et procenttal, der udtrykker hvor stor en procentvis andel jernbanevirksomheden har gennemført af sin planlagte og tillyste kilometerproduktion i den pågældende måned og dermed ikke aflyst. Er denne procentvis andel mindre end 75 pct., opkræves jernbanevirksomheden en afgift på 25.000 kr. for den pågældende måned.

Procentgrænsen på 75 pct. afspejler bestemmelsen i Banedanmarks Netregørelses afsnit 4.8.3, som anvendes ved afgørelser om tilbagekaldelse af kanaler fra jernbanevirksomhederne: ”Hvis en jernbanevirksomhed i en pe-

riode på mindst en måned ikke har anvendt 75 pct. af kapaciteten i den tildelte kanal, træffer Banedanmark afgørelse om, hvorvidt kanalen skal tilbagekaldes for det resterende køreplansår.”

Det vurderes, at denne praksis for toleranceniveau ved afgørelse om tilbagekaldelse af kanaler fra jernbanevirksomhederne bør anvendes ved fastsættelsen af om den obligatoriske afgift for gentagen manglende udnyttelse af tildelt kapacitet efter artikel 36.

Afgiftens størrelse på 25.000 kr. er skønsmæssigt fastsat ud fra de mandetimer, Banedanmark anvender hver måned på at opgøre infrastrukturafgifter og (herunder) afbestillingsafgifter. Afgiften vurderes på denne baggrund ikke at være urimelig i forhold til mængden af administration for Banedanmark, ligesom den heller ikke vurderes at være unødigt belastende over for jernbanevirksomhederne. Der er derfor efter Transportministeriets opfattelse tale om en passende afgift.

Det bemærkes, at opgørelsesmetoden kun omfatter togkørsel på fastlandet og ikke togkørsel på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Det skyldes, at der på fastlandet opkræves togkilometerafgifter, der opgøres efter antallet af tilbagelagte kilometer, mens der på de faste forbindelser opkræves broafgifter, der opgøres efter antal passager af forbindelserne og ikke efter kilometer. Transportministeriet vurderer dog, at metoden med opgørelse af kilometer på fastlandet er dækkende ift. opkrævning af den obligatoriske afgift for gentagen manglende udnyttelse, idet der ikke bliver foretaget aflysninger på bropassagerne alene, da man selvsagt skal køre til og fra en bro.

Alle afbestillingsafgifterne opgøres og opkræves månedligt af Banedanmark i forbindelse med den månedlige opgørelse af infrastrukturafgifter.

Det er Transportministeriets vurdering, at de i dag gældende frister og beløb for jernbanevirksomhedernes løbende afbestillinger har en passende størrelse, og de foreslås derfor videreført i uændret form med lovforslaget, således at hvis jernbanevirksomheden afbestiller en eller flere kanaler mindre end 49 dage før den planlagte kørsel, svares der afgift med en sats, der udgør

til 50 pct. af infrastrukturafgiften for den afbestilte kanal eller den første af de afbestilte kanaler, og med den fulde infrastrukturafgift for den pågældende kanal, hvis virksomheden afbestiller en kanal mindre end 8 dage før den planlagte kørsel.

Det foreslås endvidere at indføre en ny § 21 b, hvorefter der som supplement til infrastrukturafgiften kan opkræves en afgift, der afspejler knaphed på kapacitet i et klart afgrænset afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning, og en ny § 21 c, hvorefter infrastrukturafgifterne kan ændres for at tage hensyn til omkostninger ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften. De foreslåede bestemmelser, der afspejler artikel 31, stk. 4 og 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet, er i dag implementeret som § 3, stk. 3 og 4, i bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v., som ændret ved bekendtgørelse nr. 1000 af 26. juni 2020.

Afgifterne i bekendtgørelsens § 3, stk. 3 og 4, og i de foreslåede §§ 21 b og c bliver ikke aktuelt opkrævet, og der er ikke planer om at opkræve dem. De foreslåede §§ 21 b og 21 c indføres dog i loven med henblik på at iagttage Danmarks EU-retlige forpligtelser. Grundlovsmæssige betragtninger om, at afgiftsbestemmelser, som ikke modsvarer omkostningsdækning af offentlige udgifter for ydelser, skal fremgå af lov frem for ved bekendtgørelse iagttages samtidigt med den foreslåede implementering.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 15, og bemærkningerne hertil.

## **2.6. Lovfæstelse af gæsteprincippet**

### **2.6.1. Gældende ret**

På nuværende tidspunkt indeholder jernbanelovens § 24, nr. 2, alene et krav om, at der ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren må føres ledninger over, under eller langs med banen. Jernbaneloven indeholder i dag ikke bestemmelser om, hvordan omkostningerne i forbindelse med nødvendige ledningsomlægninger skal afholdes.

Jernbaneinfrastrukturforvalteren har i dag ikke på samme måde som vejmyndighederne har det i medfør af vejloven mulighed for på baggrund af jernbaneloven at påtvinge en ledningsejer at udføre ledningsarbejder inden for en given frist. I de situationer, hvor der ikke er hjemmel i en konkret anlægslov, og hvor der ikke kan opnås enighed med ledningsejerne om ledningsarbejderne, har jernbaneinfrastrukturforvalteren heller ikke mulighed for at gennemføre ledningsarbejdet på ledningsejernes vegne og for deres regning, hvilke kan have økonomiske og tidsmæssige konsekvenser for store og komplekse anlægsprojekter med en stram tidsplan.

### 2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

Der kan som led i Banedanmarks arbejder, inden for rammerne af de formål, som anlægsmyndigheden kan varetage, opstå behov for, at der sker flytning eller omlægning af ledninger m.v. samt andre forsyningsanlæg, eller etablering af andre tekniske løsninger end flytning m.v.

Banedanmark har ikke haft samme mulighed for at påberåbe reglerne om ledninger på gæsteprincippet som Vejdirektoratet, da reglerne ikke er lovfæstet i jernbaneloven som i vejloven. Dette har givet anledning til usikkerhed om, hvordan nødvendige ledningsflytninger skal håndteres på jernbaneområdet. Det har dog altid været muligt at påberåbe sig det ulovbestemte gæsteprincip.

”Gæsteprincippet” er en betegnelse for den udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

På grund af behovet for at lade tilsvarende regler finde anvendelse også på Banedanmarks område er der i samtlige anlægslove angående jernbaneprojekter indført tilsvarende regler om gæsteprincippet, blandt andet lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen § 14, lov nr. 575 af 4 maj.



2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt i lov nr. 1424 af 17. december 2019 om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn § 8. Der er ligeledes blevet afsagt en række domme om gæsteprincippet på området, blandt andet U 2000.2098 V, hvor Vestre Landsret lagde vægt på, at der ikke var betalt vederlag parterne imellem, samt at der ikke var indgået andre særlige aftaler. Under de omstændigheder fandt landsretten ikke, at den daværende Banestyrelse havde afgivet noget af sin ejendomsret over arealerne, hvorover ledningerne befandt sig. Resultatet blev, at elselskabet skulle tilbagebetale de udgifter, som Banestyrelsen havde haft i forbindelse med ledningsflytningerne.

I forbindelse med anlægs-, vedligeholdelse- og fornyelsesprojekter på jernbaneområdet opstår der som følge af projekternes størrelse og kompleksitet ofte risici for forsinkelser og fordyrelser, hvilket kan medføre, at Banedanmark ifalder erstatningsansvar over for projektets entreprenør(er), som kan have økonomiske konsekvenser for den eller de rådgivere, som er ansvarlig for projekteringen af projektet, ligesom en forsinkelse vil kunne medføre, at andre projekter, der grænser op til projektet, bliver forsinket. Banedanmark er som anlægsmyndighed og infrastrukturforvalter grundlæggende forpligtet til at sikre, at et projekt færdiggøres rettidigt og inden for de økonomiske rammer, der er stillet til rådighed for projektet grundet jernbaneområdets samfundsøkonomiske vigtighed.

Det er en kendt problemstilling, at der kan forekomme forsinkelser og fordyrelser i forbindelse med anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, som enten kan skyldes, at infrastrukturforvalter og ledningsejer ikke kan nå til enighed om, hvem der skal afholde udgiften til ledningsarbejdet, eller skyldes, at der ikke kan opnås enighed om vilkårene for selve ledningsarbejdet, herunder særligt om tidspunktet for, hvornår ledningsejeren skal have udført det pågældende ledningsarbejde.

Med lovforslaget foreslås det at skabe mulighed for, at infrastrukturforvalteren, når der skal udføres anlægsarbejder, vedligeholdelses- eller fornyelsesarbejder inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren

kan varetage, kan kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren. Der ønskes herved med dette lovforslag, at det ulovbestemte gæsteprincip lovfæstes i jernbaneloven efter principperne i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. §§ 77-79.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 16, og bemærkningerne hertil.

## **2.7. Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende**

### **2.7.1. Gældende ret**

Banedanmark udfører i dag opgaver for og i samarbejde med tredjeparter om nye anlæg og omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet. En tredjepart er en virksomhed eller offentlig myndighed, der er byggherre på et projekt i nærheden af jernbanen, f.eks. en kommune, der bygger en bro eller støttekonstruktion op ad jernbanen, eller et boligselskab, der laver en elevatorstrakt i umiddelbar nærhed til jernbanen.

Jernbaneloven indeholder ikke i dag en bestemmelse, som gør det muligt for transportministeren at kunne afvise sådanne arbejder, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

Banedanmarks eneste mulighed for at afvise et tredjepartsprojekt er, hvor der kan meddeles afslag på en gravetilladelse på grund af sikkerhedsmæssige årsager. Det fremgår af jernbanelovens § 24, nr. 1, at der ikke uden infrastrukturforvalterens tilladelse kan foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften. Bestemmelsen giver dermed infrastrukturforvalteren mulighed for at afværge handlinger, som tredjemand ønsker iværksat i nærheden af infrastrukturforvalterens grund for at sikre jernbanedriften. Bestemmelsen finder anvendelse for områder, som ejes af eller forvaltes af Banedanmark.

### **2.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

Det vurderes hensigtsmæssigt at indføre en hjemmel til, at transportministeren kan afvise tredjeparters ønsker om, at Banedanmark iværksætter nye arbejder i nærheden af jernbanen, når det har væsentlig betydning for jernbaneinfrastrukturens funktionalitet samt ud fra mere generelle samfundsøkonomiske hensyn. Transportministeren vil kunne bemyndige Banedanmark denne kompetence ved bekendtgørelse. Såfremt Banedanmark får delegeret denne kompetence, vil det være forventningen, at der samtidigt indføres en klageadgang til transportministeren.

Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur og har til opgave at varetage planlægning, udvikling, anlæg, drift, vedligeholdelse og fornyelse af den statslige jernbaneinfrastruktur, herunder spor, sikringssystemer, broer m.v., jf. jernbanelovens § 16, stk. 1, og § 2, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1470 af 29. juni 2021 om Banedanmarks opgaver og beføjelser med senere ændringer. Hertil kan Banedanmark, jf. bekendtgørelsens stk. 2, endvidere udøve anden virksomhed, der ligger i naturlig forlængelse af de opgaver, der er nævnt i stk. 1, hvilke omfatte tredjepartsprojekter.

Jernbaneloven indeholder i dag ikke en specifik hjemmel for, at Banedanmark kan afvise tredjeparters ønsker om at foretage arbejder m.v. i nærheden af jernbaneinfrastrukturen på nær hvor der kan meddeles afslag på en gravetilladelse på grund af sikkerhedsmæssige årsager, jf. jernbanelovens § 24, nr. 1.

Dette kan kollidere med Banedanmarks opgaveportefølje og det politiske opdrag, som Banedanmark får til opgave at udføre. Eksempelvis indbefatter gennemførelsen af Signalprogrammet en gennemgang med dertilhørende ændringer af samtlige overkørsler på banenettet. Såfremt der f.eks. skal etableres nye overkørsler på en kommunes initiativ, vil disse skulle indpasses i Banedanmarks anlægsplan. Såfremt dette ikke er muligt, vil det medføre forsinkelse og/eller fordyrelse af Signalprogrammets udrulning.

Nye anlæg, eksempelvis i forbindelse med krydsning af jernbanenettet, kan medføre negative konsekvenser i trafikafviklingen på grund af eksempelvis

reduceret strækningshastighed og deraf følgende reduceret køreplanlægningskapacitet.

På samme måde kan andre tredjepartsprojekter, som kan omfatte alt fra små arbejder, hvor en entreprenør ønsker at nedgrave eller udskifte ledninger, som krydser Banedanmarks areal, til store sammensatte projekter, udgøre en risiko for sikkerheden, forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

Det foreslås på den baggrund, at der indføres en ny § 29 a i jernbaneloven, der vil give transportministeren mulighed for, efter dialog med Banedanmark, at afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 17, og bemærkningerne hertil.

### **2.8. Ekspropriationshjemmel til brug for opførelse af erstatningsnatur**

#### **2.8.1. Gældende ret**

Jernbanelovens § 30, stk. 2, oplister de formål, som transportministeren kan tillade anlægsmyndigheden at iværksætte ekspropriation til.

Ekspropriation kan i henhold til stk. 2 ske til 1) nyanlæg af jernbaner, 2) udvidelse eller ændring af eksisterende jernbaneanlæg, 3) nyanlæg, udvidelse eller ændring af veje i forbindelse med anlæg efter nr. 1 og 2, 4) sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner, 5) vedligehold af jernbaneanlæg, nødvendige supplerende foranstaltninger og fyldtagning, 6) foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af de anlæg, der er nævnt i nr. 1-5, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler, kørestrømsanlæg og sikringsanlæg, 7) klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, kontrollerede oversvømmelser og etablering og vedligeholdelse af dræn og afvandingsanlæg samt sikring af grundvand, eller 8) nyanlæg, ændring eller vedligehold af master og dertilhørende tekniske anlæg til brug for mobil- og internetdækning i tog.

De formål, der kan eksproprieres til, er i overensstemmelse med grundlovens § 73, og er således klart afgrænset i jernbanelovens § 30, stk. 2.

### 2.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Når Banedanmark anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, vil det kunne medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskares eller nedlægges. Dette sker eksempelvis, når Banedanmark i forbindelse med et anlægsarbejde skal igennem beskyttet natur efter naturbeskyttelseslovens § 3, hvor Banedanmark herved tilpligtes at etablere erstatningsbiotoper for de generelt beskyttede naturtyper.

I denne forbindelse kan der opstå behov for som kompensation at kunne etablere erstatningsbiotoper, men Banedanmark har i dag ingen udtrykkelig ekspropriationshjemmel til at kunne tilegne sig arealer eller rettigheder over arealer til sådanne formål. Der foreslås derfor med lovforslaget at give transportministeren udtrykkelig hjemmel til at foretage ekspropriationer til erstatningsbiotoper, så Banedanmark kan overholde sine forpligtigelser efter navnlig naturbeskyttelsesloven.

En ekspropriation til erstatningsnatur vil være forenelig med grundloven, da der eksproprieres med det formål at erstatte beskyttet natur, jf. grundlovens § 73, stk. 1, 2. pkt., eftersom ekspropriationen udspringer af almene, saglige og samfundsmæssige interesser, som ligeledes har en offentlig karakter. Ekspropriation til dette formål vil alene forekomme, såfremt det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v., og hvis ikke det er muligt at indgå en frivillig aftale med lodsejere inden for projektets tidsramme.

Ekspropriationen vil være omfattet af lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom og blive behandlet af Ekspropriationskommissionen, som foretager en prøvelse af Banedanmarks forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer som foretages, jf. lovens §§ 5 og 11-21.

Vejlovens, jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. ekspropriationshjemmel i § 97 har i stk. 1 følgende ordlyd: *"Der kan eksproprieres til nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger."* I bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at den foreslåede bestemmelse svarer til den på det tidspunkt gældende vejlovs § 43, stk. 2. Folketinget har med den nugældende vejlov valgt indføre en bred ekspropriationsbestemmelse, sådan at fortolkningen af hvilke anlæg og foranstaltninger, der efter bestemmelsen kan eksproprieres til, afhænger af den vejtekniske udvikling til enhver tid. I bemærkningerne opremses de anlæg eller foranstaltninger, til hvilke der typisk eksproprieres, hvor *"erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for vejenes indgreb i naturtilstanden"* blandt andet fremgår.

Banedanmark og Vejdirektoratet har en del grænseflader i forhold til deres respektive regelkomplekser. Dette er en naturlig følge af, at begge myndigheder hører under Transportministeriets ressort og etablerer infrastrukturanlæg som offentlige bygherrer. I forbindelse med den foreslåede ændring i § 30 forekommer det derfor naturligt at indarbejde en ekspropriationshjemmel svarende til vejloven for at sikre et lignende materielt indhold af ekspropriationshjemlerne i de to love.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 18-20, og bemærkningerne hertil.

## **2.9. Transport af farligt gods**

### **2.9.1. Gældende ret**

Reglementet for international jernbanetransport af farligt gods (RID) blev gennemført i dansk ret den 1. januar 1997 ved implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods. Som følge heraf skal RID også anvendes for national transport af farligt gods og ikke kun for grænseoverskridende transport. I Danmark er RID

derfor det overordnede regelsæt, som alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal følge, når det drejer sig om transport af farligt gods på jernbanen. RID fastsætter detaljerede regler for blandt andet godsets emballering, læsning og mærkning, ligesom der fastsættes krav til det materiel, hvori godset befordres. RID pålægger endvidere godsforsenderen at emballere og læsse godset efter forskrifterne samt at give alle informationer, der er nødvendige for godsets befordring. RID regelsættet kan hentes på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der udkommer en ny udgave af RID hvert andet år. Den seneste udgave er RID 2021, der har fundet anvendelse fra den 1. januar 2021.

Herudover fastsætter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods krav til indlandstransport af farligt gods. Direktivet blev gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 601 af 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods og er senest ændret ved bekendtgørelse nr. 1305 af 8. juni 2021. Direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at regulere eller forbyde transport af farligt gods på deres område, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport jf. artikel 1, stk. 5. Denne fakultative bestemmelse er imidlertid ikke implementeret i dansk ret.

Det følger af gældende § 54, 1. pkt., i jernbaneloven, at transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods. Af § 54, 2. pkt., fremgår det endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter.

Med baggrund i jernbanelovens § 54 er udstedt bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v. Bekendtgørelsen indeholder regler om, at RID finder anvendelse i national transport. Derudover giver § 54 mulighed for,

at reglerne om farligt gods løbende kan tilpasses på baggrund af udviklingen i de internationale regelsæt på området for farligt gods på jernbaneområdet.

Reglerne om farligt gods på jernbaneområdet har en tæt sammenhæng med jernbanelovens § 56, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbanen. Det er således allerede efter gældende ret muligt at regulere og forbyde transport af farligt gods i transportsikkerhedsmæssige hensyn. Med baggrund i transportsikkerhedsmæssige hensyn er blandt andet udstedt BJ 5-070.001-2017, Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund (bekendtgørelse nr. 9539 af 11. maj 2017).

Jernbanelovens § 54 er således afgrænset til at give transportministeren hjemmel til at fastsætte regler med henblik på at sikre, at Danmarks forpligtelser i henhold til international regulering er iagttaget. Derudover er der mulighed for at fastsætte regler om indberetninger om transporter med farligt gods. Med hjemmel i jernbanelovens § 56 er der mulighed for at fastsætte regler om farligt gods (herunder restriktioner og forbud), når dette er begrundet i sikkerhedsforhold. Efter de gældende regler kan der imidlertid ikke udstedes regler om restriktioner og forbud relateret til farligt gods i andre hensyn end sikkerhed under transport.

### 2.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at indsætte en bemyndigelsesbestemmelse i jernbaneloven, der giver transportministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport. En sådan bestemmelse vil dog under alle omstændigheder have visse EU-retlige begrænsninger, idet reglerne om fri bevægelighed fortsat skal iagttages. Der vil alene kunne fastsættes restriktioner eller forbud, såfremt der er legitime og vægtige grunde, der taler herfor. Som eksempel på sådanne hensyn kan nævnes miljøbeskyttelsesmæssige hensyn eller hensynet til national sikkerhed.



Ifølge RID inddeles farligt gods i 9 klasser. Som eksempel kan nævnes klasse 1 om eksplosivstoffer og genstande med eksplosivstoffer. Denne klasse er som omtalt i afsnit 2.9.1. reguleret ved BJ 5-070.001-2017, Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund (bekendtgørelse nr. 9539 af 11. maj 2017) med baggrund i transportsikkerhedsmæssige forhold. Der kan dog efter omstændighederne være behov for at regulere eller forbyde transporter med særlige klasser af farligt gods i hensyn, der ikke omfattes af de transportsikkerhedsmæssige hensyn. Dette kunne f.eks. være klasse 7, som omfatter transporter med radioaktive stoffer.

En eventuel udmøntning af bemyndigelsesbestemmelsen vil kræve overvejelser om, hvorvidt udnyttelsen af beføjelsen og reglerne fastsat i medfør heraf vil være i overensstemmelse med reglerne om fri bevægelighed. Det er således relevant at vurdere, hvilke legitime hensyn de pågældende restriktioner eller forbud tager udgangspunkt i samt at proportionalitetshensyn iagttages.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 21, og bemærkningerne hertil.

### **2.10. Tilpasning af regler om niveauoverkørsler**

#### **2.10.1. Gældende ret**

Bestemmelsen i § 62 i jernbaneloven fastslår det såkaldte »skadevolderprincip«, hvorefter den instans, der er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, som hovedregel også er den, der skal afholde udgifterne til, at ændringerne fortsat lever op til gældende sikkerhedskrav. Dog er det altid infrastrukturforvalteren for jernbanen, uanset hvilken instans som har opført eller ændret i anlægget, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Begrundelsen ligger i, at det er infrastrukturforvalteren, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørsler.

Vejmyndighederne betaler derved udgifter for etablering af nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, hvis formålet med anlægget er at forøge kapaciteten af motorkøretøjer. Vejmyndigheden afholder yderligere udgifter til ændring af eksisterende anlæg, såfremt ændringen er så omfattende, at udgifterne til ændringen er at sidestille med udgifterne til etablering af et nyt anlæg. Infrastrukturforvalteren afholder tilsvarende udgifter til sikring af vejtrafikken ved sikrede niveauoverkørsler, hvor ændringen ikke har til formål at forøge kapaciteten for motorkøretøjer, herunder at sikre de svage trafikanter. Ved svage trafikanter sigtes der f.eks. til cyklister og fodgængere.

Sikrede niveauoverkørsler er blandt andet udstyret med klokker, blinklys eller automatiske bomme. Disse sikkerhedsforanstaltninger er reguleret i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet, afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. På samme vis er det infrastrukturforvalteren, der afholder udgifterne, såfremt Trafikstyrelsen i medfør af § 5 og § 16 i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åben for almindelig færdsel, som tilsynsmyndighed vurderer, at der er behov for at pålægge infrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler.

Transportministeren kan på baggrund af en høring af infrastrukturforvalteren og vejmyndigheden pålægge enten infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, hvor udgifterne afholdes af staten. Såfremt anlæg eller udbygning af en viadukt vil medføre fremtidige lettelser i infrastrukturforvalterens årlige udgifter, skal infrastrukturforvalteren afholde et beløb, der svarer til den kapitaliserede

værdi af udgiftsbesparselsen og andre indvundne fordele. Transportministeren vil i disse tilfælde fastsætte beløbets størrelse, hvis ikke der forekommer enighed herom.

Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Der kan herved fastsættes regler om, hvem der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen. Reglerne finder anvendelse for anlæg i både eksisterende og nye niveauoverkørsler. Nye niveauoverkørsler anlægges hovedsageligt, når eksisterende niveauoverkørsler, der er sikret med krydsmærker, nedlægges, og der etableres en ny niveauoverkørsel som erstatning.

I øvrigt bemærkes det, at hvor færdselsloven ikke er gældende, gælder jernbanelovens regler for niveauoverkørsler ligeledes for letbaner.

### 2.10.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

Det vurderes, at ordlyden »omfattende ændring« i § 62, stk. 2, 1. pkt., kan give anledning til fortolkningstvivl om, hvor omfattende en ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel skal være, før udgifterne afholdes af vedkommende vejmyndighed.

Det er således fundet nødvendigt, at begrebet »omfattende« udgår, hvorved alle ændringer i udgangspunktet vil kunne være omfattet af bestemmelsen uanset omfanget heraf.

Hertil foreslås det, at »som kan påvirke jernbanesikkerheden« indsættes, så det præciseres, at ændringen skal have en karakter, der kan påvirke jernbanesikkerheden, og som ligger ud over infrastrukturforvalterens almindelige vedligeholdelses- og driftspligt. Da vedligeholdelse primært består i udskiftning af komponenter med samme funktion og ydeevne, kan dette ikke fortolkes som en ændring, hvorfor »ændring« og særligt »omfattende æn-

dring«, må ligge uden for infrastrukturforvalterens drift- og vedligeholdelsespligt. Det er herved skadevolderen, som uanset ændringens størrelse skal afholde udgifterne til etablering eller ændring af anlægget, så længe det påvirker jernbanesikkerheden.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 24 og bemærkningerne hertil.

### **2.11. Speciel tavshedspligt**

#### **2.11.1. Gældende ret**

Den gældende jernbanelovs § 78, stk. 4, medfører, at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.

#### **2.11.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning**

Jernbanelovens § 78 har til formål at sikre, at virksomheder på jernbaneområdet eller deres ansatte giver indberetning til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde om ulykker og forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet. Ansatte i virksomheder skal også give indberetning til den virksomhed, som de er ansat i, om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. på jernbaneområdet.

Jernbanelovens bestemmelser om pligt til at indberette sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. har til formål at fremme sikkerheden i jernbanevirksomheder og sikre indberetninger til Trafikstyrelsen. Indberetningsordningen sikrer, at den pågældende jernbanevirksomhed og Trafikstyrelsen får kendskab til visse sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v., der har betydning for jernbanesikkerheden. Henset til det forebyggende arbejde omkring jernbanesikkerhed er det vigtigt og nødvendigt, at Trafikstyrelsen, som sikkerhedsmyndighed, delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren, uanset om dette omfatter mere eller mindre farlige situationer, således, at disse erfaringer kan bearbejdes

og analyseres, til gavn for sikkerheden på jernbanen. Såfremt personer og virksomheder er i besiddelse af sådanne oplysninger, men ikke meddeler forholdene til Trafikstyrelsen, har det stor betydning for jernbanesikkerheden. Det er endvidere af stor betydning for denne indberetningsordning og det heraf afledte jernbanesikkerhedsmæssige arbejde i Trafikstyrelsen, at de virksomheder eller enkeltpersoner, der indberetter data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige. Dette gør sig blandt andet gældende, fordi nogle af de uregelmæssigheder, forløbere til ulykker og ulykker, som forventes indberettet, vil være opstået med kun den person til stede, som har været impliceret i hændelsen. Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl, der skal indrapporteres, er der stor risiko for, at Trafikstyrelsen kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporteret af andre, som har været impliceret i eller observeret en given hændelse.

Såfremt der ikke er fortrolighed om indberetningerne, bliver konsekvensen, at hverken myndigheder, lokomotivførere, virksomhederne eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for jernbanedriften, til skade for jernbanesikkerheden.

Der foreslås en udvidelse af den personkreds, der er underlagt tavshedspligt i henhold til oplysninger omfattet af § 78, stk. 4. Det vil således ikke kun være ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der er omfattet af bestemmelsen, men ansatte på Transportministeriets ressortområde, der omfattes.

Baggrunden for den foreslåede udvidelse af personkredsen omfattet af tavshedspligten er, at Transportministeriets departement, som ansvarlig for lovgivningen på jernbaneområdet, og Banedanmark, som følge af deres rolle som infrastrukturforvalter på statens jernbane, kan være i besiddelse af oplysninger, som er indberetningspligtige i medfør af § 78, stk. 3, eller regler fastsat i medfør af stk. 5.

Tavshedspligten vil således indebære, at ansatte på transportministeriets ressortområde ikke uberettiget må videregive oplysninger omfattet af jernbanelovens § 78, stk. 1-3, eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5. Det er nødvendigt at udvide bestemmelsens anvendelsesområde, så oplysninger omfattet af § 78, stk. 1-3, nyder samme beskyttelse, uanset hvilken offentlig myndighed oplysninger kommer i hænde, da det ellers vil udhule beskyttelsen af de indberetningspligtige oplysninger, hvis der kan ske offentliggørelse af det indberettede materiale, jf. lov nr. 606 af 12 juni 2013 om offentlighed i forvaltningen (herefter benævnt offentlighedsloven), herunder efter reglerne om meroffentlighed hos Transportministeriet og Banedanmark. Med den foreslåede udvidelse af bestemmelsens anvendelsesområde vil oplysningerne, der måtte blive ansøgt om aktindsigt i, blive undtaget efter offentlighedslovens § 35 uanset hvilken myndighed på Transportministeriets ressortområde, der ansøges ved.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 25, og bemærkningerne hertil.

## **2.12. Gebyrer**

### **2.12.1. Gældende ret**

Grundlovens § 43, 1. led, bestemmer, at ingen skat kan pålægges, forandres eller ophæves uden ved lov.

Bestemmelsen indeholder et delegationsforbud, således at reguleringen af skatter kun kan ske umiddelbart ved lov.

Skattebegrebet i grundlovens § 43 omfatter ikke alene direkte skatter, men også indirekte skatter, herunder afgifter.

Uden for skattebegrebet – og dermed delegationsforbuddet i grundlovens § 43 – falder blandt andet gebyrer for udstedelse af offentlige tilladelser m.v., for så vidt gebyrerne ikke overstiger de omkostninger, der er forbundet med den pågældende ordning, men står i forhold til de administrative omkostninger, der er forbundet med at udstede den pågældende tilladelse m.v. Inden for disse rammer vil størrelsen af betalingen og reguleringen heraf kunne

delegeres til en administrativ myndighed. Det bemærkes i den forbindelse, at offentlig myndighedsudøvelse som f.eks. meddelelse af tilladelser i almindelighed sker uden betaling, og opkrævning af et gebyr for myndighedsudøvelse kræver derfor lovhjemmel.

Det følger af Finansministeriets Budgetvejledning kapitel 2.3.1.2, at taksten for gebyrer skal fastsættes, så der opnås fuld dækning for omkostninger, der er forbundet med det pågældende gebyrbelagte område, over en løbende periode på maksimalt fire år. Det følger endvidere, at det mindst en gang årligt skal vurderes, om omkostningerne skal reduceres eller gebyrsatsen justeres for at sikre balance. Hvis der opstår over- eller underdækning, skal der således foretages en justering på enten omkostningernes størrelse eller gebyrsatsen.

Lovens kapitel 17 indeholder regler om afgifter og gebyrer inden for jernbaneområdet, herunder § 110, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved eksempelvis varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til jernbaneloven eller regler fastsat i medfør af EU-regler på jernbaneområdet. Bestemmelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 2544 af 15. december 2021 om Trafikstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.

### 2.12.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

Formålet med lovforslaget er at indføre en bestemmelse i jernbaneloven, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betaling af gebyr for Banedanmarks opgaver, og derved sikre samme hjemmel til Banedanmark, som Trafikstyrelsen har ved dækning af gebyrbaserede omkostninger.

Der foreslås med lovforslaget, at der kan fastsættes gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 32, og bemærkningerne hertil.

## **2.13 Opkrævningstidspunkt for afgifter**

### **2.13.1 Gældende ret**

Det gælder i dag, jf. lovens § 109, at jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, der bliver til stk. 3, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, opkræves en afgift for Trafikstyrelsens tilsyn. Afgiften består af et årligt grundbeløb og en aktivitetsafgift baseret på antal kørte togkilometer. Afgifterne reguleres årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet.

Grundbeløbet skal i dag ifølge lovens § 109, stk. 6, opkræves for det pågældende år i januar måned. Aktivitetsafgiften skal ligeledes opkræves i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal togkilometer.

De udgifter, der er forbundet med Jernbanenævnets drift, betales af de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter loven eller regler fastsat i medfør heraf, jf. lovens § 111, stk. 1. Bybaner og privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), er undtaget fra betalingsforpligtelsen, jf. lovens § 111, stk. 3. Afgiften opgøres pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund og anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), jf. § 111, stk. 2. Afgiften reguleres årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle løn- og prisindeks, der er fastsat af Finansministeriet.

Det følger af lovens § 111, stk. 5, at afgiften opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal togkilometer.



### 2.13.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er fundet uhensigtsmæssigt, at opkrævningen af afgifterne sker ad to omgange i løbet af året. Det giver unødigt administrativt arbejde for både virksomhederne og Trafikstyrelsen at skulle henholdsvis beregne, udsende og håndtere betalingen af fakturaer i både januar og september måned. Togkilometer-tallene, der er beregningsgrundlaget for aktivitetsafgiften og Jernbanenævnets tilsyn, er først tilgængelige i løbet af året, hvorfor det vurderes nemmere for både virksomhederne og styrelsen at opkræve både grundbeløb og aktivitetsafgift samt afgift for Jernbanenævnets tilsyn samlet én gang i slutningen af året. Det foreslås derfor at ændre loven, således at det ikke længere fremgår direkte af loven, at afgifterne for Trafikstyrelsens og Jernbanenævnets tilsyn skal opkræves i januar og september måned. Det er fundet hensigtsmæssigt, at opkrævningstidspunktet i loven erstattes af en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævningstidspunkt ved bekendtgørelse. På den måde sikres mulighed for løbende at kunne fastsætte det betalingstidspunkt, der er mest hensigtsmæssigt for både virksomhederne og styrelsen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 31 og 33, og bemærkningerne hertil.

## **2.14. Straffebestemmelser**

### 2.14.1. Gældende ret

Jernbanelovens § 116, stk. 1, nr. 1, medfører, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9.

Lovens § 116, stk. 1, nr. 2, medfører, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1.

Lovens § 116, stk. 1, nr. 4, medfører, at en række overtrædelser af jernbanelovens bestemmelser straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Efter lovens § 119 kan juridiske personer, herunder selskaber, pålægges strafansvar for overtrædelser af bestemmelser i loven.

### 2.14.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at nogle overtrædelser af lovgivningen udgør så væsentlig en risiko for jernbanesikkerhed, at der uanset indberetningsordningen i jernbanelovens § 78, skal kunne ifaldes et strafansvar, når jernbanelovens bestemmelser med dertilhørende bekendtgørelser og regler m.v., bliver overtrådt. Dette skal blandt andet være tilfældet, når jernbanevirksomheder overtræder vilkår fastsat i deres godkendelse, tilladelse eller sikkerhedscertifikat eller de tilfælde, hvor virksomheders sikkerhedsledelsessystem ikke opfylder og efterlever kravene i jernbanelovgivningen vedrørende sikkerhed. Der er særligt tænkt på tilfælde, hvor en virksomhed handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke at foretage korrekt vedligeholdelse af materiel, som skal ud at køre på jernbanen. Derudover anses hændelser og ulykker, hvor gods eksempelvis er til fare for personer og ejendom fordi det er uden for profil eller falder af selve togvognen anses for, at være så alvorlige tilfælde, at anvendelsen af strafansvar over for den ansvarlige virksomhed er nødvendig.

Lovforslaget har til hensigt at skabe endnu højere grad af sikkerhed på den danske jernbane, forebygge ulykker, hvor gods ikke er fastspændt tilstrækkeligt samt at kunne gøre virksomheder strafferetligt ansvarlige, når deres togmateriel er årsag til ulykker eller farlige situationer. Det er hensigten, at lovens straffebestemmelser skal omfatte tilfælde, hvor en overtrædelse af jernbanelovgivningen er så sikkerhedsmæssigt alvorlig, at politianmeldelse og strafansvar bør kunne komme på tale uden, at der på forhånd er udstedt påbud eller forbud efter jernbanelovens §§ 72-75.

Hvis der sker en overtrædelse af den foreslåede § 57 a, vil der kunne ifaldes strafansvar på baggrund af den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 4.

Transportministeriet er herudover blevet opmærksom på, at det vil være hensigtsmæssigt at præcisere den gældende § 116, stk. 1, nr. 2, således at der også vil kunne pålægges straf for overtrædelse af vilkår og betingelser i

et sikkerheds- og et EU-sikkerhedscertifikat. Et sikkerhedscertifikat er det certifikat, der udstedes til jernbanevirksomheder, der opererer på bybaner på baggrund af virksomhedens sikkerhedsledelsessystem, mens et EU-sikkerhedscertifikat er det tilsvarende certifikat, der udstedes på baggrund af sikkerhedsledelsessystemet til jernbanevirksomheder, der opererer på den konventionelle jernbane samt virksomheder, der udfører kørsel på eget ansvar (§ 11-virksomheder).

Der kan i medfør af § 116, stk. 1, nr. 2, straffes for overtrædelse af vilkår og betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter § 116, stk. 1, nr. 1. Sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikater er tilladelser, der indholdsmæssigt svarer til sikkerhedsgodkendelserne, der er klart omfattet af bestemmelsen i dag. Sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikater udstedes til jernbanevirksomheder, mens sikkerhedsgodkendelser udstedes til infrastrukturforvaltere. § 116, stk. 1, nr. 2, omfatter dog efter sin nuværende ordlyd ikke overtrædelse af vilkår eller betingelser i et sikkerheds- og et EU-sikkerhedscertifikat, hvilket må antages ikke har været hensigten med bestemmelsen. Idet ordet certifikat ikke fremgår eksplicit af bestemmelsen, er det ikke sikkert, at overtrædelse af vilkår og betingelser heri vil medføre strafansvar. Da det må antages, at det ikke har været hensigten, at der skulle være forskel på, hvordan overtrædelse af vilkår og betingelser skal sanktioneres, foreslås bestemmelsen præciseret.

Den foreslåede ændring af jernbanelovens § 116, stk. 1, nr. 2, vil således medføre, at virksomheder vil kunne straffes med bøde, når vilkår og betingelser knyttet til deres sikkerheds- eller EU-sikkerhedscertifikat overtrædes.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 22 og 34-35, og bemærkningerne her til.

### **3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

For så vidt angår præstationsordningen ventes der samlet set ikke væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige som følge af lovforslaget.

De differentierede bodssatser i den foreslåede nye præstationsordning – baseret på den præsterede punktlighed i perioden 2018-2021 – ventes ikke at resultere i en øget økonomisk belastning af Banedanmark i form af en stigende bod til jernbanevirksomhederne, men dog en øget økonomisk belastning af Banedanmark i form af et fald i den ”bonus”, som Banedanmark kan modtage fra jernbanevirksomhederne i form af differencen ved afregningen af parternes bodsbetaling til hinanden. Set ud fra den præsterede punktlighed i perioden 2018-2021 varierer faldet i bonus fra år til år afhængigt af hvor godt hver part har performet: faldet i bonus i 2018-2020 varierer mellem ca. 0,3 mio. kr. og 2,3 mio. kr. I 2021 ville Banedanmark betale bod, uanset ordning; i den nye ordning ville denne bod være 0,2 mio. kr. højere end i den gældende ordning.

Den ekstra administration som følge af forslaget om indførelsen af en obligatorisk afbestillingsafgift for gentagen manglende udnyttelse af tildelt kapacitet vurderes at kunne afholdes inden for Banedanmarks eksisterende økonomiske rammer.

Indtægterne fra afbestillingsafgiften for gentagen manglende udnyttelse af tildelt kapacitet vurderes på baggrund af beregninger for perioden januar-marts 2022 at udgøre 1,5 mio. kr. årligt. Det forventes, jf. afsnit 5 om lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, overvejende at være godsjernbanevirksomhederne, som afbestillingsafgiften vil blive opkrævet fra.

Da infrastrukturforvalteren alene tillægges beføjelse til at kunne opkræve en knaphedsafgift og miljøpåvirkningsafgift, og da afgifterne ikke bliver opkrævet eller planlægges opkrævet, forventes lovforslaget i den henseende aktuelt ikke at medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om indførelsen af en ny præstationsordning kan, for så vidt angår administrationen af ordningen, gennemføres med brug af eksisterende årsværk i Banedanmark. Dog bemærkes, at den nye præstationsordnings enkle struktur i forhold til den gældende ordnings mere komplicerede opbygning

alt andet lige ventes at medføre en mindre administrativ byrde i Banedanmark, fordi den nye ordning er enklere at administrere.

Der ventes ikke implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige som følge af lovforslaget. Forslaget om indførelsen af en ny præstationsordning og forslaget om indførelsen af en obligatorisk afbestillingsafgift kan gennemføres med brug af eksisterende datasystemer eller af nye datasystemer, der alligevel oprettes på baggrund af andre behov.

For så vidt angår forslag til ny ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur vil forslaget primært få økonomiske og administrative konsekvenser for Banedanmark i forbindelse med ekspropriationen. Banedanmark afholder almindeligvis samtlige omkostninger ved tinglysning. Det vurderes, at der ikke bør forekomme merudgifter i forbindelse med indføring af ekspropriationshjemlen, da Banedanmark på samme vis som i dag indgår aftaler i samme størrelsesorden som ekspropriation. Potentielt kan der forekomme flere sager for Ekspropriationskommissionen, men dette er uvist, da Banedanmark stadigvæk vil forsøge at afsøge muligheden for indgåelse af aftaler med lodsejer.

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

For så vidt angår præstationsordningen, jf. de foreslåede §§ 20 a–20 c, og afbestillingsgebyr, jf. den foreslåede § 21 a, vurderes det, at lovforslaget ikke i sig selv har væsentlige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Banedanmark opkræver efter gældende ret afgifter efter præstationsordningen samt afbestillingsafgifter.

Baseret på den præsterede punktlighed i perioden 2018-2021 vil effekten af den nye præstationsordning medføre et mindre indtægtsfald for Banedanmark, og effekten vil for jernbanevirksomhederne således forventeligt være en faldende omkostning, men med modsatrettede effekter for de forskellige jernbanevirksomheder afhængigt af den præsterede punktlighed.

Det er samtidig forventningen, at den foreslåede ordnings enkle struktur vil være nemmere at administrere for jernbanevirksomheden og for Banedanmark. Endvidere kan ordningen benyttes i alle parter målstyring og styringsmæssigt brydes ned på team- eller personniveau for at fremme en høj punktlighed i sektoren. Dette giver samtidigt et fælles udgangspunkt for sektorens arbejde med at forbedre punktligheden, hvilket den gældende ordning ikke har, da den tager udgangspunkt i forskellige specifikke forhold hos hhv. infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed.

Forslaget om indførelsen af en obligatorisk afbestillingsafgift for gentagen manglende udnyttelse af tildelt kapacitet ventes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget kan imidlertid medføre økonomiske konsekvenser for jernbanevirksomhederne i det omfang, at den procentvise andel, som jernbanevirksomheden har gennemført af sin planlagte og tillyste kilometerproduktion i en given måned, er mindre end 75 pct. I så fald opkræves jernbanevirksomheden en afgift på 25.000 kr. for den pågældende måned. Det må forventes, at det vil variere fra jernbanevirksomhed til jernbanevirksomhed, hvor ofte denne afgift vil blive opkrævet. Nogle jernbanevirksomheder (primært passagerjernbanevirksomheder) vil opleve, at de aldrig eller kun sjældent vil blive opkrævet afgiften, mens andre (primært nogle godsjernbanevirksomheder) vil opleve at blive opkrævet afgiften i enkelte måneder eller fra måned til måned. I den forbindelse bemærkes det, at afgiften har et incitamentsskabende sigte med henblik på, at jernbanevirksomheden får tilrettelagt sin produktion, således at den så vidt muligt anvender sin tildelte kapacitet i stedet for at aflyse den.

Med lovforslaget tillægges infrastrukturforvalterne beføjelse til at opkræve knapheds- og miljøpåvirkningsafgifter i tillæg til infrastrukturafgifterne. Da afgifterne ikke i dag opkræves eller forventes at blive opkrævet, er det ikke muligt på forhånd at give et entydigt billede af de administrative og økonomiske effekter.

For så vidt angår forslag til ny ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur vurderes det, at lovforslaget ikke i sig selv har væsentlige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Banedanmark har før dette lovforslag indgået aftaler med lodsejere om rådighedsbegrænsning af deres ejendom til udlæg til erstatningsbiotoper. Lodsejere har derfor haft mulighed for at afslå Banedanmarks forespørgsel om aftaler mod erstatning. Med den foreslåede ekspropriationshjemmel vil lodsejerne nu kunne blive pålagt at afstå ejendom til erstatningsbiotoper. Lodsejere vil både ved ekspropriation og ved aftale blive pålagt at vedligeholde det etablerede erstatningsnatur. Lodsejere vil som regel bevare ejerskabet, men miste den fulde råderet over den pågældende del af deres ejendom, idet arealet udlægges som beskyttet natur.

Der kan være tale om privatøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser som f.eks. mere begrænsede muligheder for landbrug og skovbrug som følge af kravet om friholdelse af erstatningsnaturarealet.

De administrative konsekvenser vil primært bestå i form af midlertidige administrative konsekvenser afledt af processen omkring ekspropriation. Således vil lodsejerne af de berørte ejendomme blandt andet blive inddraget direkte ved korrespondance med Banedanmark og ekspropriationskommissionen.

For så vidt angår trafikale sikkerhedsregler medfører et ændret sikkerhedsregelregime, som den foreslåede ændring af § 61 skal sikre, at infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler (og infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på sigt) ikke længere skal godkendes af Trafikstyrelsen, hvorfor virksomhederne ikke længere vil skulle afholde udgifter hertil. Overholdelse af krav vil fremover skulle påses ved styrelsens tilsyn med virksomhederne. Virksomhedernes fremadrettede arbejde med at udarbejde tekniske og trafikale regler vil som udgangspunkt være uændret. Det er muligt, at nogle virksomheder i den første periode i forbindelse med skiftet vil bruge mere tid på udarbejdelsen af sikkerhedsregler end under godkendelsesregimet i dag, hvor Trafikstyrelsen kvalitets-sikrer og godkender virksomhedernes sikkerhedsregler. Dette vurderes dog

at aftage over tid. De økonomiske og administrative konsekvenser vurderes at være positive over tid, men under bagatelgrænsen.

### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

For så vidt angår lovforslaget til ny ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur vil forslaget i begrænset omfang, kunne have betydning for øvrige grundejere. Der henvises til afsnit 5. om *”Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.”*.

### **6. Klimamæssige konsekvenser**

For så vidt angår ekspropriationshjemmel om oprettelse af erstatningsbiotoper vil forslaget understøtte FN’s Verdensmål 15 ”Livet på land”, særligt delmål 15:

*”Vi skal handle øjeblikkeligt for at stoppe tabet af biodiversitet og reducere forringelsen af naturlige levesteder. Inden 2020 skal vi beskytte truede dyrearter og forhindre, at de bliver udryddet”.*

Erstatningsbiotoperne anlægges som erstatning for den nedlagte beskyttet natur, og oftest også i en større størrelsesorden, jf. afsnit 8, om: *”Miljø- og naturmæssige konsekvenser”*. Det vil sige, at de positive konsekvenser i udgangspunktet opvejer de negative konsekvenser. Erstatningsbiotoperne danner sig over tid, hvorfor ny skov eksempelvis ikke vil bidrage i samme grad til CO<sub>2</sub> reduktionen som ældre skov vil.

Klimaeffekten vil afhænge af, hvilke arealer der konkret udpeges til erstatningsnatur. Det er derfor ikke muligt på forhånd at give et entydigt billede af klimaeffekten. Forskellige faktorer kan bidrage til klimaeffekten og både trække i en positiv og negativ retning.

F.eks. kan der ved udlægning af arealer til urørt skov være en midlertidig positiv klimaeffekt ved kulstoflagring i vedmasse og i skovbunden i de første år. Samtidig kan en rydning af træarter af hensyn til biodiversiteten give en umiddelbar negativ klimaeffekt, og græsningen kan modvirke opvækst af ny skov.



## 7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Med forslaget tillægges infrastrukturforvalteren beføjelse til at kunne opkræve en afgift, der tager hensyn til omkostningerne ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, og som skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning. Eventuelle afgifter for støjgener skal støtte en modernisering af jernbanevogne med den mest økonomisk levedygtige bremseteknologi med lavt støjniveau.

Det er vurderingen, at dette vil tilskynde jernbanevirksomhederne til at investere i og anvende mere miljøvenlige teknologier i deres jernbanedrift.

Når Banedanmark anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, kan det medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Banedanmark skal indhente de nødvendige dispensationer fra f.eks. bestemmelserne i bekendtgørelse af lov nr. 1986 af 27. oktober 2021 om naturbeskyttelse, om § 3 natur, skovbyggelinje, sø- og å-beskyttelseslinjer samt forbud mod etablering af anlæg i fredskov i bekendtgørelse af lov nr. 315 af 28. marts 2019 om skove, når dette er påkrævet. Der vil foregå en dialog med de berørte myndigheder, herunder kommunerne.

I anledning af at Banedanmark opnår dispensation til at nedlægge beskyttet natur mod at opføre erstatningsbiotoper, kan Banedanmark pålægges at skulle genoprette erstatningsbiotoper i størrelsesorden 1:2 eller 1:3. Der kan stilles vilkår om erstatningsnaturtypen, der om muligt bør være af samme type som det nedlagte naturareal, om erstatningsarealets størrelse og placering på kort. Efter behov kan der stilles vilkår om fremgangsmåde ved etablering af naturområdet, om evt. behov for naturpleje for at sikre at området udvikler sig som ønsket, således at det er muligt at overholde og føre tilsyn med at vilkåret overholdes. Erstatningsarealet tinglyses ofte på ejendommen for at sikre, at det bibeholdes.

For så vidt angår ekspropriationshjemmel om oprettelse af erstatningsbiotoper vil forslaget medføre, at erstatningsbiotoper samlet set på sigt vil kunne tilbyde nye og større naturområder og dermed levesteder for en række nye og eksisterende arter.

### **8. Forholdet til EU-retten**

Jernbaneloven, som udgør en rammelovgivning på jernbaneområdet, implementerer en lang række bestemmelser fra EU-retlige direktiver. Jernbaneloven og regler fastsat i medfør heraf implementerer blandt andet direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods med senere ændringer, 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med senere ændringer, direktiv 2016/797/EU om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer og direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed med senere ændringer.

Implementeringen af ovenstående direktiver i jernbaneloven og regler i medfør heraf sker efter principperne om minimumsimplementering med henblik på at sikre færrest mulig regulering over for erhvervslivet.

De bemyndigelsesbestemmelser, der foreslås med nærværende lovforslag, forventes ligeledes udmøntet under iagttagelse af principperne om minimumsimplementering.

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

## 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 30. juni 2022 til den 18. august 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva Danmark A/S, Banedanmark, Captrain, CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Banegods, Danske Advokater, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Shipping – Havnevirksomheder, Danske Regioner, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Den Danske Dommerforening, DI Transport, DSB, Erhvervsstyrelsen, Fredericia Shipping, Green Cargo AB, Havarikommissionen, Hector Rail AB, Hovedstadens Letbane I/S, HK Trafik og Jernbane, ITD, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Landdistrikternes Fællesråd, Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Midtjyske Jernbaner, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Odense Letbane P/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, SJ AB, Sund & Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark Trafikstyrelsen, TX Logistik AB, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet og Aarhus Letbane I/S

## 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implemente- ringskonsekven- ser for stat, kom- muner og regio- ner	Forslaget til en ny præstationsordning vil medføre en mindre administrati- onsbyrde for Banedanmark, idet den nye ordning er mere enkel end den nu- værende ordning.	Der forventes en mindre øget admi- nistrationsbyrde for Banedanmark i forbindelse med håndtering af afbe- stillingsafgifter og ekspropriations- hjemmel.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Den reviderede præstationsordning forventes at medføre et mindre ud-	De jernbanevirksomheder der er skyld i flere forstyrrelser vil opleve

## UDKAST

	giftsniveau generelt for jernbanevirksomhederne. Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalternes udgifter til godkendelse af trafikale og tekniske sikkerhedsregler bortfalder med lovforslaget	merudgifter iht. præstationsordningen. Derudover vil enkelte jernbanevirksomheder opleve øgede udgifter til afbestillingsafgifter, såfremt kanaler afbestilles. Der kan opstå erhvervsøkonomiske tab for særligt lodsejere som følge af ekspropriation til erstatningsnatur.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Den foreslåede præstationsordning forventes at være nemmere at administrere for jernbanevirksomhederne.	Der kan opstå midlertidige administrative konsekvenser i forbindelse med eventuel behandling af ekspropriationssager – udgangspunktet vil dog så vidt muligt fortsat være at erstatningsnatur håndteres på aftaleretligt grundlag, som det er tilfældet i dag. Der kan opleves et øgede administrative konsekvenser i forbindelse med virksomhedernes omlægning til at indarbejde processer om trafikale og tekniske sikkerhedsregler i deres sikkerhedsledelsessystemer.
Administrative konsekvenser for borgerne		Ekspropriationshjælpen til erstatningsnatur kan efter omstændighederne påvirke grundejere, såfremt deres areal eksproprieres til erstatningsnatur – udgangspunktet vil dog så vidt muligt fortsat være at erstatningsnatur håndteres på aftaleretligt grundlag, som det er tilfældet i dag
Klimamæssige konsekvenser	Banedanmarks opretholdelse af erstatningsbiotoper vil reducere tabet af	Ingen

# UDKAST

	biodiversitet og bevare naturlige levesteder. Erstatningsnaturen anlægges i en større størrelsesorden end den nedlagte natur, hvilket medfører at de positive konsekvenser opvejer de negative.	
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	I anledning af at Banedanmark opnår dispensation til at nedlægge beskyttet natur mod at opføre erstatningsbiotoper, kan Banedanmark pålægges at skulle genoprette erstatningsbiotoper i størrelsesorden 1:2 eller 1:3. Samlet set vil erstatningsbiotoperne på sigt kunne tilbyde nye og større naturområder og dermed levesteder for en række nye og eksisterende arter.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder forslag til bestemmelser, der implementerer dele af direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde og dele af direktiv 2008/68/EF af 24. november 2008 om indlandstransport af farligt gods.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  x

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

Der er tale om redaktionelle ændringer.

Til nr. 2

Der er tale om lovtekniske konsekvensændringer af jernbanelovens § 2, stk. 1, som følge af lovforslagets § 1, nr. 3, som med den foreslåede indsættelse af et nyt stk. 3 i § 2, vil indebære, at den nuværende henvisning til stk. 2-6 vil skulle ændres til stk. 2, og regler fastsat i medfør af stk. 3.

Efter det foreslåede *stk. 1* vil loven gælde for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2 og regler fastsat i medfør af stk. 3. Efter *stk. 2* vil lovens kapitel 8 kun gælde veteranbaner (uændret). Efter *stk. 3* vil transportministeren kunne fastsætte regler om, at bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur helt eller delvist kan undtages jernbanelovens bestemmelser. Dette gælder dog ikke kapitel 7 for så vidt angår bybaner, der ikke kan fraviges for bybaner, idet kapitlet alene finder anvendelse for bybaner.

Til nr. 3

Jernbanelovens § 2, stk. 3, bestemmer, at bybaner ikke er omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c. Bestemmelsen i stk. 4 indskrænker yderligere jernbanelovens anvendelsesområde for letbaner og metro, idet §§ 20-22 og §§ 66-68 er undtaget ud over de bestemmelser, der også fremgår af stk. 3. Bestemmelsen i stk. 5, 1. pkt. bestemmer, at privatbaner ikke er omfattet af kapitel 3 og § 17. Stk. 5, 2. pkt. giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om at kapitel 3 og § 17 delvist skal gælde for privatbaner. Bestemmelsen i stk. 6 bestemmer at, loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes

af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Det foreslås at § 2, *stk. 3-6*, ophæves, og at der i stedet vil blive indsat et nyt *stk. 3*, hvorefter transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur helt eller delvist undtages bestemmelser i loven. Dette gælder dog ikke kapitel 7 for så vidt angår bybaner.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i *stk. 3* har til formål at sikre, at løbende tilpasninger til loven, der nødvendiggøres af den løbende dialog med Europa-Kommissionen om direktivernes anvendelsesområde (og mulighed for at undtage bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur), effektivt kan implementeres i national lovgivning.

For så vidt angår bybaner, der udgør S-banen, metro og letbaner, er det konstateret, at bybanerne er omfattet af flere krav end nødvendigt efter EU-reguleringen. Det er derfor hensigten med bemyndigelsesbestemmelsen at fastsætte de kriterier, hvorefter bybaner kan undtages de relevante dele af jernbaneloven og foreneligheden med jernbanedirektiverne løbende kan sikres. Det er formålet med bestemmelsen at fastholde de nuværende minimumsimplementeringsmæssige hensyn. Der kan dog på enkelte områder, som det også er tilfældet efter gældende ret, være gode grunde til at anvende visse EU-regler for bybaner (f.eks. regler om at bestemmelserne om Havarikommissionen også finder anvendelse for bybanerne). Bemyndigelsesbestemmelsen kan imidlertid ikke benyttes til at undtage bybanerne fra reglerne i kapitel 7, der alene gælder for bybaner.

For så vidt angår privatbanerne vil det foreslåede *stk. 3* i forhold til den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse indebære en udvidelse til at kunne undtage yderligere bestemmelser for privatbanerne inden for rammerne af EU-direktivernes minimumskrav. Der er således efter direktiverne i et vist omfang mulighed for at undtage privatbanerne for en række yderligere bestemmelser. Af direktiv 2012/34 artikel 2 fremgår blandt andet, at regional

transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder kan undtages visse af direktivets bestemmelser. Tilsvarende gælder for lokale og regionale særskilte net, hvor der kun udføres passagertransport.

For så vidt angår privatejet jernbaneinfrastrukturer er der mulighed for at indskrænke anvendelsesområdet med baggrund i direktiv 2012/34 (om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde), direktiv 2016/797 (om interoperabilitet i jernbanesystemet), direktiv 2016/798 (om jernbanesikkerhed). Kriterierne for at undtage privatejet jernbaneinfrastruktur er imidlertid forskellige for de tre direktiver, idet også *”personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan [privatejet] infrastruktur”* f.eks. giver mulighed for at undtage *hele* direktiv 2016/797 og direktiv 2016/798, men ikke direktiv 2012/34, hvor alene *”godstransport på privatejet infrastruktur”* giver mulighed for at undtage *dele* af direktivet.

Det er således formålet med bemyndigelsesbestemmelsen, at samtlige kriterier vedrørende mulighederne for at undtage bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastrukturer vil kunne udnyttes. Det bemærkes dog, at enkelte forhold omkring jernbanesikkerhed forventes bevaret for bybaner og privatbaner, idet der fortsat er ønske om at sikre et højt sikkerhedsniveau på disse dele af jernbanen, der har sit udspring fra dele af EU-reguleringen. Dette vurderes i samarbejde med Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

§ 5 i jernbaneloven indeholder regler om markedsadgangen til jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser opstiller nærmere regler for tjenesteydelser, som skal leveres i de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktivet, og finder direkte anvendelse for operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteter.



Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af principperne i den nu-gældende jernbanelovs § 5 og er en præcisering af gældende ret med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Forslaget ændrer således ikke på den nu-værende retsstilling.

Det følger af det foreslåede § 5, *stk. 1*, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter uden forskelsbehandling og mod betaling, skal give alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og til de ydelser, der leveres heri.

En servicefacilitet skal fortolkes i overensstemmelse med artikel 3, nr. 11, i direktivet, som et anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr som er særligt indrettet, helt eller delvist, med henblik på levering af en eller flere ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.

Lovforslagets forvalterbegreb skal fortolkes i overensstemmelse med direktivets artikel 3, nr. 12, som en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.

Ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og levering af jernbane-relaterede tjenester i disse faciliteter bør sætte jernbanevirksomhederne i stand til at yde bedre service til brugerne af personbefordring og godstransport.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at forvaltere stiller faciliteten og dens øvrige faciliteter til rådighed for jernbanevirksomheder på ikke-diskriminerende vilkår.

Det er infrastrukturforvalteren, der tildeler kapacitet (kanaler) frem til servicefaciliteten, mens forvalteren tildeler betjeningskapacitet (kanaler) inden for og på servicefacilitetens område. Samarbejdet mellem forvalter af servicefaciliteter og infrastrukturforvalter skal sikre, at der sker bedst mulig sammenhæng mellem togtrafikken frem til en servicefacilitet.

Bestemmelsen i stk. 1 vil alene finde anvendelse for jernbanerelaterede servicefaciliteter som nævnt under bilag II, punkt 2, litra a-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, samt på de ydelser, der leveres i disse.

Det vil således være direktivets bilaget II, punkt 2, der definerer hvilke jernbanerelaterede faciliteter, der betragtes som en servicefacilitet og derved er omfattet af den foreslåede § 5.

Det følger af det foreslåede § 5, *stk. 2*, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter uden forskelsbehandling reserverer betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur på den jernbanerelaterede servicefacilitet til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder,

Den foreslåede bestemmelse vil gennemføre omarbejdningen af 1. jernbanepakke og fastslår, at ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, og som ansøger om at reservere infrastrukturkapacitet, kan søge om kapacitet på jernbanerelaterede servicefaciliteter ved den strækning, hvortil der søges kanaler.

Kanaler skal forstås i overensstemmelse med direktivets artikel 3, nr. 27, og er den infrastrukturkapacitet der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode.

Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke har ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, mulighed for at reservere jernbanekapacitet med henblik på at kunne planlægge en bestemt trafik, der skal gennemføres af en jernbanevirksomhed, med hvem ansøgeren indgår kontrakt. I konsekvens heraf har ansøgere adgang til at forberede og reservere ressourcer til den til trafikens gennemførelse svarende hensigtsmæssige brug af servicefaciliteter. Det foreslåede skal give mulighed for, at ansøgere kan planlægge alle led i transportkæden for den del, der vedrører jernbanen.

Det følger af det foreslåede § 5, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling for betjeningskapacitet på stationer, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed.

Bestemmelsen er en bemyndigelsesbestemmelse og har til formål at sikre, at forvalteren af stationer stiller billetsalgsudstyr, herunder rejsekortsalgsudstyr til rådighed uden omkostninger for alle jernbanevirksomheder.

Det følger af det foreslåede § 5, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forvaltning af og adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Bestemmelsen er en bred bemyndigelsesbestemmelse og har til formål at sikre, at transportministeren kan fastsætte nærmere regulering af jernbanerelaterede servicefaciliteter og sikre at reguleringen heraf er i overensstemmelse med EU-regler på området, herunder direktivet.

Transportministeren vil blandt andet kunne fastsætte nærmere regler for brug og adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og vil ved nærmere regulering kunne træffe afgørelse om, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet, herunder hvorvidt arealer med tilhørende bygninger, faciliteter og ydelser, hører med til servicefaciliteten.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

§ 6 i jernbaneloven indeholder regler om markedsadgangen til jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af principperne i den nu gældende jernbanelovs § 6 og er en præcisering af gældende ret med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et

fælles europæisk jernbaneområde. Den foreslåede bestemmelse ændrer således ikke på den nuværende retsstilling.

Det følger af det foreslåede § 6, 1. pkt., at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter, jf. § 5, der samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på det nationale transportmarked, hvor servicefaciliteten benyttes, skal være organiseret således, at de er uafhængige af den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. Af det foreslåede § 6, 1. pkt., fremgår, at en sådan uafhængighed ikke indebærer krav om, at virksomheden opretter en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteten for at sikre uafhængighed, men kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.

Bestemmelsen vil sikre, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter, som samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, forvalter tildelingen på servicefaciliteten uafhængigt af den pågældende virksomhed.

Bestemmelsen vil sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Udtrykket »dominerende stilling« kommer fra omarbejdningen af 1. jernbapakke og skal forstås i almindelig konkurrenceretlig forstand, hvoraf det følger, at en virksomhed er dominerende, når den i høj grad kan handle uafhængigt af sine konkurrenter og kunder. Hvorvidt en virksomhed har en dominerende stilling på et marked, afhænger af, hvordan konkurrencen på det pågældende marked er. Det vil blandt andet være af betydning, hvor stor en markedsandel virksomheden har på det pågældende marked. Samtidig er det væsentligt, hvor store og effektive virksomhedens konkurrenter er, og om det er vanskeligt for andre virksomheder at komme ind eller ekspandere på markedet, f.eks. som følge af strukturelle eller lovgivningsmæssige barrierer. Det, at en virksomhed er stor, behøver derfor ikke at være det samme som, at virksomheden er dominerende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det følger jernbanelovens § 8, stk. 1, at jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet. Bestemmelsen implementerer artikel 6, stk. 3 og 4, i direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Det følger af de specielle bemærkninger til § 8 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 162 som fremsat, side 37, at det ikke er fundet relevant at implementere artikel 6, stk. 1 og 2, der vedrører adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og jernbanevirksomhed, i bestemmelsen, idet Banedanmark allerede er organisatorisk adskilt fra DSB. Der gælder således ingen regler om, at der skal føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Det foreslås, at der i § 8 indsættes et nyt *stk. 2*, hvorefter jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at gennemføre forpligtelsen efter direktivets artikel 6, stk. 1 og 2, i national ret. Selvom Banedanmark og DSB blev adskilt i to forskellige organisationer, indebærer direktivet fortsat en forpligtelse til at implementere reglerne i artikel 6, stk. 1 og 2, om adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og jernbanedrift på trods af, at

reglerne hverken på daværende eller nuværende tidspunkt er af praktisk relevans. Direktivbestemmelser bør implementeres i national lovgivning, hvis der er risiko for at sådanne regler kan blive relevante på et senere tidspunkt. Det kan ikke udelukkes, at jernbanevirksomheder i visse tilfælde kan ende med at have infrastrukturforvalterelementer i deres virksomhedsportefølje, hvorefter reglerne kan blive relevante. Bestemmelsen vil således sikre, at forpligtelsen til at implementere artikel 6 er er fuldt ud imødekommet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Der er tale om en konsekvensændring, hvorefter bestemmelsen i § 8, stk. 2, som bliver stk. 3, om tilsyn med overholdelsen af den samlede bestemmelse, også vil finde anvendelse for det foreslåede stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 8

Der er tale om en konsekvensændring, hvorefter bemyndigelsesbestemmelsen i § 8 stk. 3, som bliver stk. 4, også vil give mulighed for at fastsætte nærmere regler om forhold, der relaterer sig til det foreslåede stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

I denne sammenhæng kan fremhæves, at opfyldelsen af adskillelse af regnskaber ifølge direktivets artikel 6, stk. 2, kan ske ved, at der er særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastruktur og transportvirksomhed varetages af særskilte enheder. Bemyndigelsesbestemmelsen kan således udnyttes til at fastsætte regler om, at en af ovennævnte løsninger kan anvendes. Såfremt bemyndigelsesbestemmelsen ikke udnyttes til at fastsætte regler om metode for adskillelse af regnskaber og balancer, vil der være en valgfrihed for virksomhederne til at iagttage reglerne i det foreslåede stk. 2.

Til nr. 9-10

Der er tale om lovtekniske konsekvensændringer af jernbanelovens § 11, stk. 1, som følge af lovforslagets § 1, nr. 11, som med den foreslåede indsættelse af et nyt stk. 2 i § 11, vil indebære, at de to nuværende henvisninger til stk. 2 vil skulle ændres til stk. 3.

Til nr. 11

Det fremgår af § 20, stk. 1, 1. pkt., i jernbaneloven, at infrastrukturforvalteren indgår en kontrakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. En tilsvarende bestemmelse gælder ikke for virksomheder, der er sikkerhedscertificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, til trods for et praktisk behov for mellem infrastrukturforvalter og sikkerhedscertificerede virksomhed at aftale betingelser for anvendelse af jernbaneinfrastrukturen.

Det følger af den foreslåede § 11, stk. 2, at virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat i medfør af § 11, stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenet.

Det foreslåede § 11, stk. 2, vil indebære, at virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, skal efterleve de samme regler som jernbanevirksomheder, med de modifikationer, der følger af, at sikkerhedscertificerede virksomheder ikke kan opnå tilladelse til at drive jernbanedrift efter § 9.

Det foreslåede § 11, stk. 2, vil endvidere indebære, at en sikkerhedscertificeret virksomhed skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelse af jernbaneinfrastrukturen. Anvendelsesaftalen vil fastlægge samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser. Anvendelsesaftalen vil have karakter af en praktisk betonede aftale, der vil kunne indeholde bestemmelser om kapacitetstildeling, sporadgang til servicefaciliteter og levering af services, ydelser som kørestrøm, forvarmning og vand, miljø, inkl. oliesplid og støj, forsikring og erstatning.

En anvendelsesaftale i henhold til den foreslåede § 11, stk. 2, vil stå i kontrast til jernbanevirksomhedernes adgangskontrakt efter § 20. Det vil ikke være relevant mellem infrastrukturforvalter og sikkerhedscertificerede virksomhed at aftale vilkår som minimumsydelser, infrastrukturafgifter, varselingsterminer og præstationsordning (bod/bonus).

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Det foreslås at indsætte nyt § 16, stk. 6, i jernbaneloven, hvorefter Banedanmark mod betaling kan stilles ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til rådighed for jernbanevirksomheder godkendt efter § 9, stk. 1 og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Forslaget vil medføre, at Banedanmark kan udleje ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til jernbanevirksomheder godkendt i henhold til § 9, stk. 1 og virksomheder, som er certificeret efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Med forslaget vil Banedanmarks opgaver også kunne omfatte tilrådighedsstillelse af ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel mod betaling. ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel kan eksempelvis omfatte arbejdskøretøjer.

Jernbanevirksomheder godkendt i henhold til jernbanelovens § 9, stk. 1, omfatter jernbanevirksomheder, der både opererer på et kommercielt såvel som et ikke-kommercielt marked. Virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 11, omfatter ligeledes virksomheder, der opererer på et kommercielt såvel som et ikke-kommercielt marked.



Forslaget vil indebære, at ERTMS-udstyret, ICI-udstyret, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustede materiel og ICI-udrustede materiel kan stilles til rådighed med henblik på kommerciel anvendelse såvel som ikke-kommerciel anvendelse. Det betyder, at tilrådighedsstillelsen også kan ske til aktører, som agerer kommercielt uden en trafikaftale med en offentlig trafikkøber. Dette kunne eksempelvis være godsoperatører eller virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 11. Denne opgave med tilrådighedsstillelse skal ses som en del af Banedanmarks rolle som infrastrukturforvalter og det sektoransvar, der ligger i naturlig forlængelse af denne rolle.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Det fremgår af § 20, stk. 1, i jernbaneloven, at jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet skal indgå kontrakt om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen m.v. Endvidere skal kontrakten indeholde bestemmelser om en præstationsordning, der kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser, som det i EU-lovgivningen er obligatorisk for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalteren at indgå med hinanden.

Bestemmelsen viderefører i det væsentligste den gældende jernbanelovs § 20, der dog nyaffattes, således at stk. 1, 2. pkt. om præstationsordningen indsættes som stk. 2 og som en ny bestemmelse i de foreslåede § 20 a - § 20 c om præstationsordningen.

Bestemmelsen i den foreslåede stk. 3 er en konsekvensændring som følge af indsættelse af et nyt stk. 2, og der sker således en fuldstændig videreførelse af den gældende lovs stk. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det foreslås, at der som nye §§ 20 a og 20 c indføres bestemmelser om præstationsordningen i jernbaneloven. Formålet med præstationsordningen er gennem et bodssystem pr. forstyrrelse at tilskynde til en mere effektiv udnyttelse af jernbanenettet. Forsinkelser måles ved Banedanmarks og jernbanevirksomhedens forstyrrelser af togtrafikken på registreringsstationer baseret på et forsinkelseskriterium på 2 minutter og 59 sekunder.

Det foreslås, at der som *stk. 2* i § 20 a indsættes en bestemmelse, der fastslår, at præstationsordningen alene omfatter jernbanevirksomheder, der benytter Banedanmarks fjernbaneinfrastruktur og kører mellem to registreringsstationer. Det er alle jernbanevirksomhedens tog undtagen materieltog, der er omfattet.

Efter den foreslåede § 20 a, *stk. 3*, fastslås det, at det maksimale årlige rammebeløb, jernbanevirksomheden eller Banedanmark kan komme til at betale, er baseret på jernbanevirksomhedens årlige, afviklede trafikvolumen, som nærmere beskrevet i den foreslåede i § 20 c, og efter den foreslåede § 20 a, *stk. 4*, at den samlede økonomiske ramme for hele præstationsordningen skønsmæssigt fastsættes af Banedanmark årligt.

I den foreslåede § 20 b fastsættes den bod, jernbanevirksomhederne og Banedanmark skal betale pr. forstyrrelse. Ordningen, der indeholder en stykpris pr. forstyrrelse af trafikken, har for at fremme incitamentet i ordningen for alle parter til at levere en punktlig togtrafik, forskellige priser pr. forstyrrelse for hhv. jernbanevirksomhederne og Banedanmark, idet Banedanmark sædvanligvis forårsager den største mængde forstyrrelser i jernbanetrafikken.

Priserne pr. forstyrrelse er herefter følgende:

Pris pr. forstyrrelse	Jernbanevirksomhed	Banedanmark
-----------------------	--------------------	-------------

## UDKAST

Tog på fjernbanen, der minimum kører mellem to registre- ringsstationer	60 kr.	40 kr.
--	--------	--------

Der opgøres bod for henholdsvis infrastrukturforvalter og hver jernbanevirksomhed, baseret på antallet af forstyrrelser hver part har forårsaget. Ansvar for en forstyrrelse registreres i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System, hvor forstyrrelser blandt andet ansvarsplaceres hos enten jernbanevirksomheden eller Banedanmark.

Boden opgøres månedligt for hver jernbanevirksomhed. Ved årets afslutning afregnes differencen på boden mellem Banedanmark og hver jernbanevirksomhed.

Med den foreslåede § 20 c fastsættes beregningsmetoden for præstationsordningens årlige maksimale rammebeløb, som jernbanevirksomheden eller Banedanmark kan komme til at betale i bod. For at sikre en udregning af maksimalbeløbet, der er ens for alle jernbanevirksomheder, og som afspejler deres eget afviklede trafikvolumen, tager metoden udgangspunkt i det samlede trafikvolumen, som jernbanevirksomhederne afvikler på fjernbanen.

Ved trafikvolumen forstås efter det foreslåede *stk. 2* det samlede antal registreringer, der fremgår om jernbanevirksomhedernes trafik på fjernbanen i Banedanmarks RDS-system, i form af data om såvel punktlige som forsinkede og aflyste tog. Samtidig tager metoden udgangspunkt i den samlede, økonomiske ramme for præstationsordningen, opgjort som det af Banedanmark skønsmæssigt fastsatte beløb efter den foreslåede § 20 a, *stk. 4*, som præstationsordningen maksimalt skal omfatte.

Præstationsordningen fastsætter et maksimalt årligt beløb til afregning for hver jernbanevirksomhed. Med den foreslåede § 20 c, *stk. 3*, fastslås den metode, Banedanmark anvender ved udregning af rammebeløbet.

Forud for hvert kalenderår (x) opgøres det samlede trafikvolumen på fjernbanen i det senest afsluttede kalenderår (kalenderår x-2) i form af registreringer. Den samlede, økonomiske ramme for præstationsordningen i kalenderår x divideres herefter med det samlede antal registreringer. Herved fremkommer en enhedspris pr. registrering, der er ens for alle jernbanevirksomhederne. Enhedsprisen afrundes. Det maksimale årlige rammebeløb udregnes herefter som enhedsprisen pr. registrering ganget med jernbanevirksomhedens samlede antal årlige registreringer i det senest afsluttede kalenderår (kalenderår x-2).

I tilfælde af at en ny jernbanevirksomhed omfattes af præstationsordningen, foretager Banedanmark et estimat af jernbanevirksomhedens samlede antal årlige registreringer baseret på jernbanevirksomhedens forventede trafikvolumen.

Eksempel på udregning af jernbanevirksomhed X's maksimale årlige rammebeløb:

- Jernbanevirksomhed X's samlede antal registreringer på fjernbanen: 45.000
- Enhedsprisen: kr. 8,33. Enhedsprisen afrundes til kr. 8,00.
- Det maksimale årlige bodsbeløb for jernbanevirksomhed X bliver herefter  $(45.000 * 8,00)$ , dvs. 360.000 kr.

For at kunne fordele rammebeløbet på jernbanevirksomhederne og dermed fastsætte det årlige maksimale bodsbeløb for den enkelte jernbanevirksomhed eller Banedanmark er der behov for at udregne en enhedspris pr. registrering. Enhedsprisen har alene til hensigt at fordele det samlede rammebeløb pr. jernbanevirksomheden på en ensartet og retfærdig måde.

Eksempel på udregning af enhedsprisen:

- Samlede antal registreringer på fjernbanen: 1,8 mio.
- Samlet økonomisk ramme for præstationsordningen: 15 mio. kr.
- Enhedsprisen er herefter  $(15 \text{ mio. kr.} / 1,8 \text{ mio.})$ , dvs. 8,00 kr. Enhedsprisen afrundes til 8,00 kr.

Efter den foreslåede § 20 c, *stk. 4*, skal Banedanmark ved beregningen tage behørigt hensyn til, at der kan opstå variationer i trafikvolumen på fjernbanen som følge af force majeure og andre ekstraordinære hændelser, der således ikke indgår i beregningen af det maksimale årlige beløb pr. registrering.

Enhedsprisen er for 2023 fastsat til 8,00 kr. pr. registrering, jf. den foreslåede § 20 c, *stk. 5*. Enhedsprisen opkræves ikke, men anvendes til at udregne det maksimale årlige rammebeløb til afregning for enten jernbanevirksomheden eller Banedanmark.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 15

Det foreslås, at der som ny § 21 a indsættes en bestemmelse, der fastlægger en pligt for jernbanevirksomhederne til at aflyse en tildelt kanal, såfremt denne ikke anvendes, samt at jernbanevirksomhederne ved en eller flere kanalaflysninger skal betale en afbestillingsafgift under nærmere fastsatte betingelser.

Formålet med afgiften for afbestilling af kanaler er i overensstemmelse med direktiv 2012/34 at tilskynde til en effektiv udnyttelse af jernbaneinfrastrukturens kapacitet, hvilket vil medvirke til at nedbringe samfundets omkostninger ved transport.

Afbestillingsafgiften er i dag reguleret i bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet § 4, hvis retstilstand i det hele videreføres ved nærværende bestemmelse. Det er dog vurderet hensigtsmæssigt at indføre en bestemmelse direkte i jernbaneloven, der fastslår den afbestillingsafgift, som jernbanevirksomhederne skal betale ved aflysning af en eller flere kanaler.

Bestemmelsen i bekendtgørelsens § 4 implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet artikel 36, der fastslår, at infrastrukturforvalteren kan opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes, hvor afbestillingsafgiftens størrelse gradueres efter, hvornår aflysningen sker, således at aflysninger umiddelbart forud for den planlagte kørsel medfører et fuldt afgiftsniveau. Omvendt vil en aflysning ikke være afgiftspålagt, hvis jernbanevirksomhederne i en passende tid forud for den planlagte kørsel aflyser den bestilte kanal, eller såfremt aflysningen skyldes forhold, som jernbanevirksomheden ikke har indflydelse på. Dette vedrører f.eks. planlagte eller uplanlagte driftsmæssige forstyrrelser forårsaget af Banedanmark.

Ud over de allerede gældende bestemmelser om afbestillingsafgiften foreslås der indført en afgift, der opkræves, hvis jernbanevirksomheden gentagne gange undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem. Denne afgift foreslås opkrævet i tillæg til den allerede eksisterende afbestillingsafgift, der opkræves for de aflysninger, jernbanevirksomheden foretager løbende.

Med udgangspunkt i de kilometer, som jernbanevirksomheden for en given måned har planlagt at køre eller tillyst at køre i form af almindelige passager- eller godstog og materieltog og efterfølgende har aflyst, udregnes den procentvise andel, som jernbanevirksomheden har gennemført af sin planlagte og tillyste kilometerproduktion i den pågældende måned og dermed ikke aflyst.

Den obligatoriske afgift for gentagen manglende udnyttelse, der foreslås indført med § 21 a, stk. 3, udregnes ved:

$$\frac{(\text{Planlagte} + \text{tillyste km}) - \text{aflyste km}}{(\text{Planlagte og tillyste km})} * 100$$

Ved beregningen tages der udgangspunkt i de kilometer, som jernbanevirksomheden for en given måned har planlagt at køre eller – efter køreplanens fastlæggelse – har tillyst at køre i form af almindelige passager- eller godstog og materieltog. Fra summen af jernbanevirksomhedens planlagte og tillyste kilometer i måneden trækkes antallet af de kilometer, som jernbanevirksomheden har aflyst at køre. Tallet, der herved fremkommer, divideres med summen af planlagte og tillyste kilometer i måneden, og dette tal ganges med 100. Herved fremkommer et procenttal, der udtrykker hvor stor en procentvis andel jernbanevirksomheden har gennemført af sin planlagte og tillyste kilometerproduktion i den pågældende måned og dermed ikke aflyst.

Er denne procentvise andel mindre end 75 pct., opkræves jernbanevirksomheden en afgift på 25.000 kr. for den pågældende måned.

Banedanmark offentliggør i netredegørelsen kriterierne for at konstatere, at en jernbanevirksomhed inden for en måned har kørt mindre end 75 pct. af den planlagte og tillyste produktion i form af passager- eller godstog og materieltog.

Af hensyn til at sikre en så konkret og effektiv regulering som muligt, der muliggør en optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturens kapacitet, bør transportministeren bemyndiges til i bekendtgørelse at fastsætte nærmere bestemmelser om blandt andet proceduren i forbindelse med aflysning, forfaldsdag m.v. samt øvrige regler om forvaltningens indsamling, behandling og fortrolighed om jernbanevirksomhedernes oplysninger i forbindelse med ansøgninger herom. De nærmere regler bør således fastsættes ved bekendtgørelse og i Banedanmarks netredegørelse.

Med den foreslåede § 21 b indføres hjemmel til, at Banedanmark kan opkræve en supplerende afgift, hvis Banedanmark i den årlige netredegørelse erklærer en strækning for overbelastet. Den supplerende afgift fastsættes som en procentvis størrelse af den infrastrukturafgift, som jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning, og opkræves for perioden med overbelastning.

Endelig foreslås det med den foreslåede § 21 c indført hjemmel til en supplerende miljøpåvirkningsafgift, herunder for støjgener. Til brug for fastlæggelse af beregningsmetoden ved miljøpåvirkningsafgiften for støjgener har Kommissionen vedtaget en gennemførelsesforordning, der angiver metoderne for opkrævning af afgifter for omkostningerne ved støjgener, herunder varigheden af denne opkrævning, hvor det fastslås, at infrastrukturafgifterne kan differentieres for, hvor det er relevant, at tage hensyn til det berørte områdes følsomhed, navnlig for så vidt angår den berørte befolknings størrelse og togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet. Forordningens principper vil indgå ved fastlæggelsen af miljøpåvirkningsafgiften.

Afgiftssatserne i de foreslåede §§ 21 b og 21 c er skønsmæssigt fastsat, idet Banedanmark ikke opkræver eller har planer om at opkræve dem. Bestemmelserne indsættes således primært med henblik på at sikre overholdelse af delegationsforbuddet i grundlovens § 43. Såfremt der opstår behov for at opkræve de pågældende afgifter, vil det forudsætte en forudgående revision af jernbaneloven, hvor de konkrete bestemmelser for opkrævning og udregning af afgifterne specificeres på grundlag af en forudgående fastlæggelse af den bagvedliggende metode for udregningen af begge afgifter.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 16

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der anvendes i de tilfælde, hvor der vederlagsfrit er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Ledningsejeren agerer herved som »gæst« og skal bekoste lednings-arbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Gæsteprincippet er påberåbt i flere domme og er fastslået i U 2009.2978 H (M3-dommen).



På Transportministeriets ressortområde er gæsteprincippet kodificeret i vejlovens § 77-79 og en række anlægslove, herunder blandt andet lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen § 14, lov nr. 575 af 04 maj. 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt i lov nr. 1424 af 17. december 2019 om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn § 8. Gæsteprincippet er ikke implementeret i jernbaneloven. De foreslåede §§ 24 a-c er udarbejdet med baggrund i vejlovens §§ 77-79 jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. som senest ændret ved lov nr. 434 af 16. marts 2021. Hensigten med det foreslåede §§ 24 a-c er, at ensarte lovgivningen for vej- og baneprojekter vedrørende gæsteprincippet

Der indsættes »Ledningsarbejder« som overskrift til de foreslåede §§ 24 a-c, dvs. efter lovens § 24.

Det følger af den foreslåede § 24 a, stk. 1, arbejder på ledninger m.v. over, under, eller langs banearealet, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer, betales af ledningsejeren.

Den foreslåede § 24 a vil medføre, at det ulovbestemte gæsteprincip kodificeres i loven. Ledningsejere kan herved placere deres ledninger over, under eller langs banearealet uden bekostning, så længe de selv gennemfører og afholder udgifterne til arbejder på deres ledninger over, under eller langs banearealet, såfremt dette måtte være nødvendigt af hensyn til gennemførelse af et arbejde, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Den foreslåede § 24 a vil herved fastsætte, at ledningsejeren betaler for arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal, herunder nødvendig flytning af ledninger. Disse arbejder kan ligeledes indebære omlægning af ledninger m.v. samt andre forsyningsanlæg, eller etablering af andre

tekniske løsninger end flytning m.v. Dette skal ske i forbindelse med infrastrukturforvalteren arbejder inden for rammerne af de formål, som kan varetage på Infrastrukturforvalteren egne arealer, medmindre andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Foretages der i forbindelse med etablering af statslig jernbaneinfrastruktur arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej, vil staten dog afholde udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger vil dog blive omfattet af de foreslåede stk. 1. Sidstnævnte omfatter ikke ledninger ejet af privatretlige selskaber, hvor en kommune er medejer eller eneejer.

Det følger af det foreslåede § 24 b, at arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs banearealet udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er aftalt. banearealet med henblik på f.eks. at finde frem til ledninger over, under eller langs banearealet og om nødvendigt at frilægge ledningen eller retablere banearealet efter endt ledningsarbejde. Det skal dog forstås som, at det fortsat bør være undtagelsesvist, at infrastrukturforvalteren udfører arbejder i form af frilægning af ledningen, ledningsgraven eller retablerer banearealet efter et ledningsarbejde. Bestemmelsen er herved delt i to, hvor stk. 1 udgør hovedreglen om, at disse arbejder udføres af ledningsejeren, uanset om arbejdet udføres i forbindelse med et arbejder på banearealet eller den almindelige vedligeholdelse af eller tilsyn med ledningerne.

Stk. 2 giver mulighed for, at infrastrukturforvalteren kan kræve, at jordarbejder på banearealet, udføres af infrastrukturforvalteren selv. Det gælder eksempelvis i de situationer, hvor der forekommer et behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre vejarbejder, hvor ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse eller hvor arbejdet kræver

en særlig faglig ekspertise eksempelvis i henhold til kritisk jernbaneinfrastruktur.

Stk. 3 giver mulighed for, at Banedanmark i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning, hvis ledningsejeren ikke udfører de krævede ledningsarbejder og dermed forsinker infrastrukturforvalterens arbejde. Det bemærkes, at bestemmelsen har karakter af en undtagelse, og derved kun skal anvendes efter, der er fastsat realistiske frister for udførelse af ledningsarbejderne.

Eksempler på anvendelse af stk. 3 kan foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser for Banedanmark i form af erstatninger/kompensation til andre entreprenører, eller at baneprojekter og trafikspærringer forsinkes.

Den foreslåede § 24 c beskriver Banedanmarks pligt til at koordinere bane- og ledningsarbejder, og herved tage hensyn til ledninger m.v., over, under eller langs banearealet. Infrastrukturforvalteren skal herved skal så tidligt som muligt drøfte planlagte arbejder med ledningsejeren med henblik på at tilrettelægge de kommende arbejder på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter. Bestemmelsen skal ikke forstås som, at den forpligter Banedanmark til at betale for fordyrende ændringer i det påtænkte infrastrukturarbejde af hensyn til beskyttelse af andres ledninger, der er omfattet af gæstprincippet. Bestemmelsen er alene en kodificering af den allerede eksisterende forpligtelse til at tage hensyn til andre ledningsejere. Alligevel er bestemmelsen indsat for at synliggøre, at såvel jernbaneinfrastruktur som ledninger over, under eller langs banearealet er vigtige infrastrukturanlæg med betydelige samfundsmæssige funktioner. På den baggrund foreslås det i stk. 1 udtrykkeligt lovfæstet, at infrastrukturforvalteren skal udvise hensyn over for de omkringliggende ledninger.

Formålet med bestemmelsens stk. 2 er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til ændring af infrastrukturforvalterens planlagte

arbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller af hensyn til ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages i planlægningen af, hvordan infrastrukturforvalterens arbejder efter forslagens § 24 c, stk. 1, kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige og forsvarlige måde.

Ydermere er der indsat en mulighed for, at infrastrukturforvalteren kan gennemføre det planlagte arbejde, hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan arbejderne kan tilrettelægges under hensyntagen til ledningsejeren. Som en konsekvens heraf foreslås det, at det udtrykkeligt fremgår af loven, at infrastrukturforvalteren kan kræve, at ledningsejeren udfører de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af vejmyndighedens planlagte arbejder. Bestemmelsen i stk. 3 skal herved sikre, at infrastrukturforvalterens arbejder kan gennemføres rettidigt. Samtidig skal bestemmelsen administreres med respekt for pligten for at udvise hensyn til ledningsejerne og forhandle med henblik på at finde frem til brugbare løsninger, der i videst muligt omfang respekterer de forskellige forsyningsbehov.

I stk. 4 foreslås det, at Banedanmark i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning, såfremt ledningsejeren ikke udfører de påkrævede ledningsarbejder og dermed forsinker infrastrukturforvalterens arbejde.

Denne bestemmelse er alene tiltænkt anvendt for at kunne fastsætte realistiske frister for udførelse af ledningsarbejder, og at disse arbejder udføres af ledningsejeren som forudsat.

Slutteligt foreslås det med stk. 5, at tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren. Ved behandlingen af tvisten vil ministeren bl.a. vurdere, om der reelt har været taget hensyn til begge parter, og om drøftelserne om tilrettelæggelsen har fundet sted. Hermed sikres, at parterne kan få prøvet omfanget af betalingsforpligtelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 17

Jernbaneloven indeholder ikke i dag en udtrykkelig hjemmel til, at transportministeren kan afvise opførsel af nye anlæg eller omfattende arbejder på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet. På samme vis hjemler loven ikke, at transportministeren kan afvise tredjeparters ønske om at foretage arbejder på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, på nær hvor der kan meddeles afslag på en gravetilladelse på grund af sikkerhedsmæssige årsager jf. jernbanelovens § 24, nr. 1.

Det følger af det forslåede § 29 a, stk. 1, at transportministeren kan afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

Den foreslåede § 29 a, stk. 1, vil medføre, at Banedanmark med en sådan hjemmel får mulighed for at afvise anmodninger om arbejder i nærheden af jernbanen ud fra hensyn til jernbanenettets funktionalitet, herunder samfundsøkonomiske hensyn samt sikkerhedsmæssige hensyn.

Det følger af, at etablering af nye eller ændring af eksisterende anlæg samt arbejder i nærheden af jernbanen kan have betydning for trafikafviklingen, skabe forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt samt have direkte betydning for rettidigheden. Eksempelvis indbefatter Banedanmarks gennemførelse af Signalprogrammet blandt andet gennemgang og ændringer af samtlige overkørsler. Såfremt der ved et tredjepartsprojekt skal etableres nye overkørsler på vejmyndighedens initiativ, vil disse skulle indpasses i Banedanmarks projektportefølje. Er dette ikke muligt, vil det medføre forsinkelse og/eller fordyrelse af Signalprogrammets udrulning.

Det følger af det foreslåede § 29 a, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter omfattet af stk. 1.

Den foreslåede § 29 a, stk. 2 vil medføre, at der gives mulighed for, at fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter, herunder nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet. Der er forventningen at bestemmelsen delegeres til Banedanmark, som herefter vil fastsætte nærmere regler om sagsbehandling af sager omfattet af bestemmelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 18

Der er tale om lovteknisk konsekvensændring.

Til nr. 19

Der er tale om lovteknisk konsekvensændring.

Til nr. 20

Når en anlægsmyndighed, herunder Banedanmark, anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, vil det kunne medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Naturbeskyttelsesloven, som har til formål at beskytte naturen med dens bestand af vilde dyr og planter samt deres levesteder og de landskabelige, kulturhistoriske, naturvidenskabelige og undervisningsmæssige værdier, indeholder eksempelvis et forbud mod tilstandsændring af udpeget naturtyper, jf. § 3 i lovbekendtgørelse nr. 1986 af 27. oktober 2021 om naturbeskyttelse. Herudover indeholder lovbekendtgørelse nr. 315 af 28. marts 2019 om skove ligeledes forbud mod at opføre bygninger, etablering af anlæg samt gennemførsel af terrænændringer eller anbringes affald på fredskovspligtige arealer, jf. lovens § 11, stk. 1.

I nogle tilfælde vil det være nødvendigt, at anlægsmyndigheden anlægger jernbane eller udføre jernbanerelaterede arbejder i beskyttet natur. I sådanne tilfælde vil anlægsmyndigheden skulle søge dispensation til at kunne udføre arbejder på et sådant areal.

Ved den nuværende praksis søger Banedanmark at indgå aftale med lodsejer om ret til at kunne opføre erstatningsbiotoper på lodsejers areal. I praksis betyder det, at Banedanmark, efter indgåelse af aftale med lodsejeren, tinglyser en servitut på lodsejerens ejendommen med Banedanmark som påtaleberettiget. Servitutten pålægger lodsejeren at vedligeholde det etablerede erstatningsbiotop indtil aftalens ophør. Banedanmark afholder almindeligvis samtlige omkostninger ved tinglysning.

Muligheden for at kunne indgå aftaler med lodsejere om etablering af erstatningsbiotoper begrænses af saglige, herunder blandt andet naturfaglige, hensyn til erstatningsbiotoperne. Det anbefales blandt andet ofte, at erstatningsnatur udlægges tættest muligt på det sted, hvor et naturområde fjernes af hensyn til den økologiske funktionalitet, andelen af naturareal i det lokale landskab og for at bevare de rekreative muligheder lokalt. Miljø- og Fødevareklagenævnet anfører i flere af sine afgørelser, at erstatningsnaturen som udgangspunkt bør udlægges på arealer i nærheden af de naturområder, der påvirkes af projektet, når det er muligt. Når der skal opsøges et egnet areal til erstatningsbiotopen, vil det dog ikke nødvendigvis være muligt, at det ligger i umiddelbar forlængelse af den nedlagte natur. Nærhedskriteriet kan ligeledes fremgå som et vilkår i en dispensation til naturbeskyttelseslovens § 3 og er fremhævet i bemærkningerne til nogle anlægslove, jf. f.eks. Folketingstidende 2009-10, A, L 134 som fremsat, side 13, hvor det i afsnit 8.2.3.9 om Jersie Mose er anført, at: *"Erstatningsnatur kan placeres i lavbundsarealer inden for den biologiske spredningskorridor ved Jersie Mose"*.

Banedanmark og Vejdirektoratet foretager begge store anlægsarbejder, hvor det er nødvendigt at kunne ekspropriere til statslige formål, herunder til brug

for etablering af erstatningsbiotoper. I den nugældende jernbanelovgivning er der ikke udtrykkelig hjemmel til, at Banedanmark kan tilegne sig arealer eller rettigheder til arealer ved ekspropriation med henblik på at opføre erstatningsbiotoper, når dette er påkrævet efter anden lovgivning. Dette har Vejdirektoratet mulighed for i vejlovens § 97.

Det foreslås med den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 30, stk. 2, at indføre en ny hjemmel i et nyt *nr. 9*, hvorefter transportministeren, til statslige anlæg, kan iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.

Ved det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, sker der, med afsæt fra vejlovens ekspropriationshjemmel i § 97, en udvidelse af ekspropriationshjemlen på jernbaneområdet. Det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, skal sikre en ensartet anvendelse og fortolkning af hvilke formål og foranstaltninger, der kan eksproprieres til, herunder at denne skal afhænge af den til enhver tid relevante tekniske udvikling. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 20, som fremsat, side 75, at § 97 eksempelvis kan anvendes til at ekspropriere til erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for vejenes indgreb i naturtilstanden. Der er med nærværende lovforslag til ændring af jernbaneloven valgt at benytte samme formulering, som der er anvendt fra bemærkningerne til vejloven.

Det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, vil medføre, at der kan foretages ekspropriation til etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden. Det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, vil sidestille anlægsprojekter på vej- og baneområdet, hvor det er nødvendigt, at ekspropriere til etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.



Ekspropriation i henhold til den foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, skal ske efter de gældende regler i jernbaneloven, jf. lovens kapitel 6, hvilket betyder, at enten Kommissarius ved Statens Eksproportioner i Jylland eller på Øerne, afhængig af placeringen af erstatningsbiotopen, foretager en prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Nødvendighedskravet er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt.

Banedanmark vil som udgangspunkt afsøge muligheden for at indgå privatretlige aftaler med lodsejere om afståelse eller rådighedsbegrænsning af arealer til brug for ved etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturen. Såfremt en aftale kan opnås med lodsejer på acceptable vilkår, vil Banedanmark indgå sådanne aftaler. Såfremt det ikke er muligt at indgå en privatretlig aftale med en lodsejer om afståelse eller rådighedsbegrænsning af et areal, vil det være nødvendigt at foretage ekspropriation i medfør af den foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9.

En ekspropriation til brug ved etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturen er foreneligt med grundloven, da der eksproprieres med det formål at erstatte beskyttet natur, jf. grundlovens § 73, stk. 1, 2. pkt., fordi ekspropriationen udspringer af almene, saglige og samfundsmæssige interesser, som ligeledes har en offentlig karakter.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.8. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 21

Efter gældende ret kan transportministeren med hjemmel i § 54 i jernbaneloven fastsætte regler om transport af farligt gods på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods. Når det gælder muligheden for at fastsætte restriktioner eller forbud relateret til farligt gods, er der efter gældende ret alene hjemmel hertil, når dette kan begrundes i jernbanesikkerhedsmæssige hensyn. Hjemmel hertil

er fastsat i jernbanelovens kapitel 11 om jernbanesikkerhed og interoperabilitet. Det fremgår blandt andet af § 56, at transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneområdet. Beføjelsen efter § 56 er delegeret til Trafikstyrelsen, og det er også Trafikstyrelsen, der fører tilsyn med jernbanevirksomhederne. Såfremt Trafikstyrelsen kan konstatere, at gældende lovgivning ikke lever op til de sikkerhedsmæssige forskrifter, kan Trafikstyrelsen udstede påbud og forbud, jf. §§ 70-75. Transportministeren kan efter gældende ret imidlertid ikke fastsættes regler, der regulerer eller forbyder transport af farligt gods ud fra andre hensyn end sikkerheden under transport.

Det foreslås, at indsætte en ny § 54 a i jernbaneloven, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om at regulere eller forbyde transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.

Den foreslåede bestemmelse skal fortolkes i lyset af artikel 1, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods. Bestemmelsens anvendelsesområdet vil dog være begrænset, idet reglerne om EU-rettens fri bevægelighed fortsat skal iagttages. Såfremt der fastsættes regler om at regulere eller forbyde transport af farligt gods, skal dette således være begrundet i hensyn, som er i overensstemmelse med EU-retten. Det omfatter blandt andet restriktioner eller forbud af hensyn til miljøbeskyttelse eller hensynet til den nationale sikkerhed, som det fremgår af direktivets præambel nr. 11. Derudover kan øvrige legitime hensyn såsom hensynet til den offentlige orden, offentlige sikkerhed og offentlige sundhed efter EU-domstolens praksis ligeledes efter omstændighederne konkret begrunde en restriktion eller et forbud mod transport af farligt gods på jernbaneområdet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 22

Der findes ikke i dag en bestemmelse i jernbaneloven, der fastlægger hvordan gods skal være anbragt under transport. Det skyldes, at det ifølge EU-reglerne på området er op til virksomheden selv at fastsætte, hvordan gods transporteres sikkert. Det følger af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU, at jernbanevirksomheder skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten. Jernbaneloven indeholder ikke en bestemmelse, hvorefter der kan ifaldes strafansvar, hvis gods ikke er anbragt sikkerhedsmæssigt forsvarligt under transport.

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

Den foreslåede § 57 a vil medføre, at virksomheder skal sikre, at deres gods er fastspændt på en sådan måde, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom.

Bestemmelsen skal ses som et skærpet ansvar for virksomheder til at sikre, at deres gods er sikkerhedsmæssigt forsvarligt anbragt inden transport. Det er ikke nødvendigt for at have overtrådt bestemmelsen, at der har været konkret fare for personer eller fare for skade på ejendom. Godset vil alene skulle have være anbragt således, at det er egnet til at kunne frembyde fare for personer og skade på ejendom.

Gods, som defineret i den foreslåede § 57 a, skal tolkes som et bredt begreb og dækker over almindeligt gods, herunder varer, men dækker ligeledes over sættevognstrailere på lommevogne, trailer med sidesmækker og presenninger, som ligeledes skal anses som gods. Listen er ikke udtømmende.

Den foreslåede § 57 a anses for overtrådt når eksempelvis gods eller tredjemandsgenstande falder af togvogne, herunder når presenninger helt eller

delvist falder af togvogne under kørsel, når sættevognstrailere på lommegvogne eller andet på togmateriellet er profiloverskridende under kørsel. Det vil eksempelvis sige, hvor dele overskrider et af de foreskrevne læsseprofiler, som er gældende for den pågældende strækning under kørsel m.m. Fritrumsprofilet er højden og bredden på det frie rum, der altid skal være til stede omkring et jernbanespor for at sikre den frie passage af rullende materiel.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 23

Det følger af jernbanelovens § 61, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3. Efter bestemmelsens stk. 2 godkender Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler, jf. dog stk. 3. Det følger af bestemmelsens stk. 3, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 4, er opfyldt. Tilsvarende gælder for jernbanevirksomheder i forbindelse med udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler. Stk. 4 giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at fastsætte regler om, hvilke krav infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal opfylde, for at de kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse. Dette indbefatter regler om brug af en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler. Efter stk. 5 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om godkendelse af sikkerhedsregler, jf. stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen har i medfør af den nuværende bestemmelse i jernbaneloven godkendt trafikale og tekniske sikkerhedsregler og i vidt omfang gjort brug af uafhængige tredjeparters vurderinger i den forbindelse.

Der er udstedt bekendtgørelse nr. 814 af 3. juni 2022 om infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler på jernbanen, som fastsætter krav om Trafikstyrelsens godkendelse af infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om brug af en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.

Der er samtidigt i bekendtgørelsen fastsat regler indeholdende krav, som gør, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre tekniske sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden forudgående godkendelse fra Trafikstyrelsen.

Det følger af den foreslåede ændring af § 61, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler, herunder regler om krav om brug af en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler.

Det foreslås, at der også fremover er hjemmel til at kræve, at infrastrukturforvaltere gør brug af uafhængige tredjeparters vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.

Det foreslås samtidigt, at den nuværende bestemmelses krav om blandt andet Trafikstyrelsens godkendelse af trafikale sikkerhedsregler udgår, hvorefter infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder i overensstemmelse med EU-reguleringen skal sikre sig, at udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler sker i overensstemmelse med den pågældende virksomheds sikkerhedsledelsessystem, og i fornødent omfang med inddragelse af vurdering fra uafhængig tredjepart.

Det vil være hensigten, at førømtalte bekendtgørelse om infrastrukturforvalters tekniske sikkerhedsregler på jernbanen videreføres.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen efter lovens almindelige tilsynsregler også fremover vil føre tilsyn med jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres sikkerhedsledelsessystemer, herunder om virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer indeholder de nødvendige processer for udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler.

Tilsvarende har Trafikstyrelsen fortsat mulighed for at udstede påbud og forbud i de tilfælde, hvor sikkerhedsledelsessystemerne er mangelfulde, eller hvor manglende overholdelse af de krav, der følger af EU-reguleringen, kan udgøre en fare for jernbanesikkerheden.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 24

Bestemmelsen i § 62, stk. 2, fastslår det såkaldte »skadevolderprincip«, hvorefter den instans, der er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, som hovedregel også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er påkrævet for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det betyder, at hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på vejnettet, afholdes udgifterne til ændringer eller etablering af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af vejmyndigheden. Efter vejloven er vejmyndigheden den myndighed, som administrerer en offentlig vej. Tilsvarende afholdes udgifterne til ændringer eller forbedringer af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af infrastrukturforvalteren, hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på banenettet.

Udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes dog altid af infrastrukturforvalteren, jf. stk. 1, uanset hvem der har afholdt udgiften til ændringen eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen. Anlæg til sikring af vejtrafikken

i niveauoverkørsler er blandt andet krydsmærker, klokker, advarselssignal-anlæg og bomanlæg, og er blandt andet udstyret med klokker, blinklys eller automatiske bomme.

Ud fra gældende ret skal pågældende vejmyndighed alene betale for anlægsarbejder på vejnettet ved etablering af nye eller omfattende ændringer på det eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel. Ordlyden »omfattende« kan give anledning til fortolkningstvivl.

Det foreslås at ændre § 62, *stk. 2, 1. pkt.*, således at »omfattende« udgår, og at »som kan påvirke jernbanesikkerheden« indsættes efter efter »niveauoverkørsel«.

Hermed præciseres, at ændringens omfang skal have en karakter, der kan påvirke jernbanesikkerheden, og som ligger ud over infrastrukturforvalteren almindelige vedligeholdelses- og driftspligt. På denne måde er det skadevolderen, som uanset ændringens størrelse skal afholde udgifterne til etablering eller ændring af anlægget, så længe det påvirker jernbanesikkerheden. Der er ikke med ændringen tiltænkt en ændring af gældende ret, men har i første række været et ønske om en sproglig præcisering.

Ændringen af lovteksten har yderligere til formål at tydeliggøre, hvorvidt det er infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden, der skal finansiere udgifterne til sikring af svage trafikanter. Ved svage trafikanter sigtes der f.eks. til cyklister og fodgængere.

Det foreslås således tydeliggjort, at vejmyndighederne betaler udgifterne for etablering af nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, hvis formålet med anlægget er at forøge kapaciteten af motorkøretøjer, herunder til sikring af de svage trafikanter. Vejmyndigheden skal ligeledes afholde udgifter ved ændring af eksisterende anlæg.

Derimod betaler infrastrukturforvalteren for udgifter til sikring af vejtrafikken ved sikrede niveauoverkørsler, hvor ændringen foretages af hensyn til

togtrafikken, og som ikke har til formål at forøge kapaciteten for motorkøretøjer eller at sikre de svage trafikanter.

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet, afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det vil typisk være tilfældet, hvor infrastrukturforvalteren selv vurderer, f.eks. som følge af den almindelige udvikling i vejtrafikken, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge infrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Også i disse tilfælde afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.10 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 25

Den gældende bestemmelse i § 78, stk. 4, medfører, at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens § 152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til § 78, stk. 1-3, samt i henhold til regler fastsat i medfør af det forslåede stk. 5

Bestemmelsen indebærer en speciel tavshedspligt for så vidt angår oplysninger, der er indberetningspligtige efter lovens § 78, stk. 1-3, samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5.

De særlige hensyn bag tavshedspligten er at sikre, at sikkerhedsmyndigheden i forbindelse med det forebyggende jernbanesikkerhedsarbejde modtager flest mulige oplysninger. Det er vurderingen, at sikkerhedsmyndigheden kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige analysearbejde, hvis der tillige ud over straffrihed, kan sikres fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes.



Det følger af den foreslåede ændring af § 78, stk. 4, at ansatte i på Transportministeriets ressortområde og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens § 152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til § 78, stk. 1-3 samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5.

Den foreslåede bestemmelse i § 78, stk. 4, vil medføre, at omfanget af personer, der er forpligtet til at hemmeligholde oplysninger, der skal indberettes i henhold til § 78, stk. 1-3, samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5, udvides. Det er således ikke alene ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der vil være omfattet, men derimod ansatte på Transportministeriets ressortområde som vil blive omfattet af bestemmelsen. Der er tale om en tavshedspligt, som svarer til den tavshedspligt, der gælder i forbindelse med ulykker og hændelser luftfartsområdet efter luftfartslovens § 89 b.

Ansatte på Transportministeriets område skal forstås som personer, der repræsenterer en offentlig myndighed på Transportministeriets ressortområde. Det betyder blandt andet, at ansatte i Transportministeriet og Banedanmark er omfattet af tavshedspligten. Transportministeriet kan, som ansvarlig for lovgivningen på jernbaneområdet, være i besiddelse af oplysninger om indberetninger omfattet af jernbanelovens § 78, stk. 1-3, samt indberetninger efter bekendtgørelse nr. 707 af 20. maj 2020 om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafikstyrelsen. Herudover kan Banedanmark, som følge af deres rolle som infrastrukturforvalter på statens jernbane, ligeledes være i besiddelse af sådanne oplysninger. Det er på den baggrund nødvendigt at udvide bestemmelsens anvendelsesområde, så oplysninger omfattet af § 78, stk. 1-3, nyder samme beskyttelse, uanset hvem på Transportministeriets ressortområde de omhandlede oplysninger forelægger hos, da det ellers vil udhule beskyttelsen af indberetningspligtige oplysninger og indebære risiko for, at kvaliteten og mængden af data, der indberettes til Trafikstyrelsen, vil blive sænket til skade for sikkerheden på jernbanen.

Det fremgår af bestemmelsen, at indberetninger skal hemmeligholdes for uvedkommende. Uvedkommende skal forstås som, at oplysningerne alene må deles med personer, der beskæftiger sig med jernbanesikkerhedsrelaterede arbejde, eller personer, der er direkte involveret i, eller fremtidigt skal deltage i behandlingen af sager, der omfatter oplysningerne, der er indberetningspligtige efter § 78, stk. 1-3. I tilfælde, hvor oplysninger om indberetninger allerede er offentligt tilgængelige andre steder, vil de offentligt tilgængelige oplysninger ikke være underlagt tavshedspligt efter § 78, stk. 4, og derfor kunne videregives, for eksempel ved aktindsigt.

Oplysninger omfattet af bestemmelsen kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelse og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i samme omfang som Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 26

Efter den gældende § 80, stk. 1, i jernbaneloven skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet.

Det foreslås, at der i § 80, stk. 1, 2. pkt., foretages en ændring, således at »virksomhedshjemmeværnet« ændres til: »Hjemmeværnet«.

Virksomhedshjemmeværnet blev pr. 1. januar 2017 nedlagt som selvstændig myndighed. Ændringen fremgår af Forsvarsministeriets cirkulære nr. 9014 af 10. januar 2017 om Hjemmeværnets inddeling m.v. i medfør af § 5 i lov om hjemmeværnet, jf. lovbekendtgørelse nr. 198 af 9. februar 2007, som ændret ved lov nr. 1552 af 13. december 2016 i lov om ændring af lov om hjemmeværnet. Virksomhedshjemmeværnet har herefter haft status som underafdelinger ved hærhjemmeværnsdistrikterne. Der er ikke med bestemmelsen tiltænkt nogle materielle ændringer af retstilstanden. Det er fortsat

hensigten, at det er den del af Hjemmeværnet, der løbende modtager uddannelse i, hvordan man færdes på jernbanen, der omfattes af bestemmelsen i jernbanelovens § 80, stk. 1.

Til nr. 27

Den gældende bestemmelse i lovens § 83, stk. 6, medfører, at transportministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen, at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Det følger af den foreslåede ændring af § 83, *stk. 6*, at transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Den foreslåede ændring af § 83, stk. 6, er en videreførelse af principperne i den nugældende jernbanelovs § 83, stk. 6, og vil medføre, at der sker en præcisering af gældende ret, således at bestemmelsen bringes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Bestemmelsen ændrer således ikke på den nuværende retsstilling og skal ses i lyset af, at Havarikommissionen er en afhængig myndighed, jf. jernbanelovens § 94, stk. 2. Transportministerens adgang til at kunne anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser relaterer sig således alene til undersøgelsens omfang og ikke dens resultat.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 28

Efter gældende ret er Jernbanenævnet uafhængigt og ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger og ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.

Bestemmelsen er en implementering af direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde artikel 55, stk. 1. Bestemmelsen er i dag implementeret i jernbanelovens § 103, stk. 2.

Med lovforslaget foreslås det, at § 103, stk. 1, affattes således, at Jernbanenævnet oprettes som en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger og ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

Der er med den foreslåede bestemmelsen alene tale om en præcisering af bestemmelsen, således at bestemmelsen får en mere tekstnær ordlyd i forhold til artikel 55, stk. 1, i direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Det foreslås imidlertid, at bestemmelser om Jernbanenævnets oprettelse og krav til uafhængighed vil blive placeret indledningsvist i stk. 1, hvor den tidligere har været placeret i stk. 2. Ændringen har alene til formål at implementere artikel 55, stk. 1, i national lovgivning. Den foreslåede bestemmelsen har ikke til formål at ændre materielt på Jernbanenævnets virke, og der er med justeringerne i forhold til den eksisterende bestemmelse alene tale om at fremhæve nævnets uafhængighed fra andre myndigheder. Det bemærkes dog hertil, at Jernbanenævnet organisatorisk kan slås sammen med Trafikstyrelsen, der er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet jf. direktivets artikel 55, stk. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Efter gældende ret varetager Jernbanenævnet tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet, og Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage. Dette følger af jernbanelovens § 103, stk. 1. Det følger imidlertid ikke direkte af bestemmelsens ordlyd, at Jernbanenævnet kan træffe bindende afgørelser for virksomheder på jernbaneområdet, trods dette har været hensigten med bestemmelsen, der implementerer direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Højesteret har ved dom af 15. juni 2020 (gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2020, side 2922) slået fast, at jernbanelovens § 103, stk. 1, jf. stk. 3, generelt må forstås således, at Jernbanenævnet som tilsynsmyndighed på eget initiativ kan træffe bindende afgørelser med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvridning og alle andre former for uønsket udvikling på de nævnte markeder. Højesteret anførte videre, at en sådan hjemmel må være forudsat i § 107, nr. 2, om tvangsbøder og fremgår herudover af den dagældende § 4 (nugældende § 9) i bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet. Det i forarbejderne anførte om, at Jernbanenævnet kan afgive vejledende udtalelser er ifølge Højesteret alene et eksempel på nævnets beføjelser som tilsynsmyndighed og ikke udtryk for at nævnet ikke har kompetence til at træffe afgørelser med bindende virkning.

Med lovforslaget foreslås det, at § 103, stk. 2, affattes således, at Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.

Det er med den foreslåede ændring hensigten først og fremmest at flytte Jernbanenævnets kompetencebestemmelse ned i et stk. 2 efter stk. 1 om nævnets organisering. Derudover foreslås bestemmelsen præciseret, hvor efter det udtrykkeligt vil fremgå, at Jernbanenævnet har beføjelse til at træffe afgørelser med bindende virkning. Præciseringen er på linje med Højesterets dom af 15. juni 2020, som omtalt ovenfor. Jernbanenævnets afgø-

relser vil dog fortsat være underlagt domstolsprøvelse, såfremt Jernbanenævnets afgørelser indbringes inden for de nærmere angivne frister. Klagefrist fastsættes ved bekendtgørelse og fremgår i dag ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 30

Det følger af gældende jernbanelovens § 103, stk. 7, at transportministeren fastsætter nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed. Det fremgår imidlertid ikke udtrykkeligt af denne bestemmelse, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelses- og tilsynskompetence. Reglerne er i dag udmøntet ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Med lovforslaget foreslås det, at § 103, stk. 7, affattes således, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, indholdet og rækkevidden af dets afgørelses- og tilsynskompetence, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed.

Med den foreslåede ændring af § 103, stk. 7, vil det blive præciseret, at kompetencen til at fastsætte nærmere regler om de opgaver, Jernbanenævnet skal varetage, også vil omfatte mulighed for at fastsætte nærmere regler om indholdet og rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelses- og tilsynskompetence. Det fremgår ikke udtrykkeligt af ordlyden efter gældende ret, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelses- og tilsynskompetence. Dette har dog været hensigten, og kan blandt andet udledes af bemærkningerne til jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 162 som fremsat, side 88.

Endvidere kan det udledes af Højesterets dom af 15. juni 2020 (gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2020 side 2922), at Jernbanenævnet generelt, men dog ikke i den konkrete sag, blandt andet har hjemmel til at træffe bindende afgørelser med henvisning til bekendtgørelse om Jernbanenævnets § 4 (nu § 9), der er udstedt med hjemmel i jernbanelovens § 103, stk. 7. Østre Landsret var kommet til det modsatte resultat.

Formålet med præciseringen af bemyndigelsesbestemmelsen er således at tilvejebringe en udtrykkelig hjemmel til, at regler om afgørelses- og tilsynskompetencen nærmere kan fastsættes ved bekendtgørelse. Dette er på linje med Højesterets dom af 15. juni 2020. Bemyndigelsesbestemmelsen har hovedsagligt til formål at fastsætte regler om afgørelses- og tilsynskompetencer, der følger af EU-reguleringen på jernbaneområdet. Sådanne regler fremgår i dag ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet. Det er ikke forventningen, at lovforslaget giver anledning til at ændre reglerne i bekendtgørelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 31

Den gældende bestemmelse i § 109, stk. 6, medfører, at den afgift, som jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, der bliver til stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, betaler, skal opkræves i januar med regulering i september måned. Mere specifikt skal grundbeløbet for det pågældende år opkræves i januar måned, og aktivitetsafgiften skal ligeledes opkræves i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Den gældende bestemmelse i § 109, stk. 9, medfører, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Bemyndigelsen i § 109, stk. 9, er i dag delegeret til Trafikstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 2432 om

Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Det foreslås at ophæve § 109, stk. 6 og at der i stk. 9, der bliver stk. 8, efter »herunder regler om« indsættes: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 109, stk. 9, der bliver stk. 8 vil medføre, at bemyndigelsen ligeledes vil indeholde mulighed for fastsættelse af regler om opkrævningstidspunkt.

Det foreslåede forventes udmøntet således, at opkrævningstidspunktet fremover fastsættes ved bekendtgørelse, så afgiften ikke længere skal opkræves i januar med regulering i september måned. Det er hensigten at fastsætte opkrævningstidspunktet til slutningen af året, hvor togkilometertallet er kendt, så der fremover ikke er behov for at opkræve virksomhederne to gange i løbet af året. Med bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om blandt andet opkrævningstidspunkt sikres, at processen er nemmere at administrere for både virksomheder og Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 32

Den gældende bestemmelse i § 110, stk. 1, i jernbaneloven medfører, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller regler fastsat i medfør af EU-regler på jernbaneområdet, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v. Bemyndigelsen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 1544 af 15. december 2021 om Trafikstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.

En tilsvarende bestemmelse gælder ikke for Banedanmarks opgavevaretagelse.



Banedanmark leverer beredskabsydelser til jernbanevirksomheder, virksomheder med eget sikkerhedscertifikat efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, der bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 11, samt andre private og offentlige parter. En beredskabsydelse kan eksempelvis ydes, hvor et tog eller anden type af maskine skal sporsættes efter et uheld eller en ulykke. Med den foreslåede bestemmelse vil der kunne fastsættes regler om brugerbetaling i form af timesatser.

Banedanmark er som infrastrukturforvalter forpligtet til at udbyde uddannelser for sikre af kompetencer og vedligeholdelse af disse. Dette følger af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, jf. jernbanelovens § 59, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Der er ikke andre steder i jernbaneloven eller tilknyttede bekendtgørelser hjemmel til opkrævning af betaling for den uddannelse, som Banedanmark stiller til rådighed som infrastrukturforvalter.

Banedanmark udfører opgaver for og i samarbejde med eksterne aktører, på jernbaneinfrastrukturen, der ikke foranlediges af Banedanmark, men som f.eks. er, i en sådan nærhed af jernbanen, at arbejdet kan have betydning for jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed. Fakturering for disse såkaldte tredjepartsprojekter udføres på baggrund af et skadevolderprincip, der blandt andet findes i jernbanelovens § 62 og på ulovbestemt grundlag, således at Banedanmark ikke får omkostninger forbundet med projektet.

Det følger af den foreslåede § 110 a, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks opgavevaretagelse i forhold til beredskabsydelser, kurser og uddannelser og gebyr for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter. De nærmere fastsatte regler vil kunne omfatte regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykker-skrivelser m.v.

Den foreslåede bestemmelse i § 110 a vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Banedanmark kan opkræve gebyr for en række ydelser. Gebyrerne vil være omkostningsbaserede og blive udregnet i overensstemmelse med Finansministeriets budgetvejledning.

Med den foreslåede bestemmelse i § 110 a, vil der kunne fastsættes regler om gebyr i form af deltagerbetaling, herunder betaling forud for deltagelse, udeblivelse, tilbagebetaling m.v.

Den foreslåede bestemmelse i § 110 a vil medføre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om gebyr i form af timesatser, således at der opnås en klar hjemmel til faktureringen for samtlige af Banedanmarks udgifter i forbindelse med alle tredjepartsprojekter, herunder for sagsbehandlingen og myndighedsopgaver i relation til det konkrete tredjepartsprojekt, samt for de udgifter, Banedanmark måtte afholde til Trafikstyrelsen ved deres godkendelse af projektet.

Der henvises i øvrigt til den foreslåede § 29 a og pkt. 2.7 i lovforslagets bemærkninger om afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg.

Den foreslåede bestemmelse i § 110 a, vil derudover også medføre, at der kan fastsættes regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 33

Den nugældende § 111, stk. 5, medfører, at den afgift, der skal betales for Jernbanenævnets tilsyn, opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Den nugældende § 111, stk. 8, medfører, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Bemyndigelsen i § 111, stk. 8, er i dag delegeret til Trafikstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 2432 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Det foreslås at ophæve § 111, stk. 5 og at der i stk. 8, der bliver stk. 7, efter »herunder regler om« indsættes: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«. Stk. 6-9 bliver herefter stk. 5-8.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 111, stk. 8, der bliver til stk. 7 vil medføre, at bemyndigelsen i den gældende stk. 8, ændres således, at bestemmelsen ligeledes indeholder fastsættelse af regler om opkrævningstidspunkt.

Det foreslåede forventes udmøntet således, at opkrævningstidspunktet for afgiften fremover fastsættes ved bekendtgørelse, så afgiften ikke længere skal opkræves i januar med regulering i september måned. Det er hensigten, at opkrævningstidspunktet fastsættes til slutningen af året, hvor togkilometer-tallet er kendt, så der fremover ikke er behov for at opkræve virksomhederne to gange i løbet af året. Med bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om blandt andet opkrævningstidspunkt sikres, at der fleksibelt kan fastsættes det tidspunkt, der er nemmest at administrere for både virksomheder og Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 34

Det følger af § 116, stk. 1, nr. 1, i jernbaneloven, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9. Det følger af § 116, stk. 1, nr. 2, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man tilsidesætter vilkår og betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1.

Det foreslås at ændre § 116, stk. 1, nr. 2, således at det fremgår, at med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1.

Den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 2, vil medføre, at det kommer til at fremgå klart, at det ikke alene er tilsidesættelse af vilkår og betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse, som er strafbelagt, men også tilfælde, hvor vilkår og betingelser i et certifikat tilsidesættes. Et vilkår eller betingelse kan f.eks. være, at jernbanevirksomheden ikke må befare strækninger, der er udstyret med ERTMS (European Rail Traffic Management System), at jernbanevirksomheden skal levere en handlingsplan til Trafikstyrelsen for arbejdet med bestemte emner i sikkerhedsledelsessystemet eller, at jernbanevirksomheden skal gennemføre kompetencevurdering af medarbejdere i sikkerhedskritiske funktioner.

Det vil også være en betingelse i § 116's forstand, at man lever op til de regler, der er grundlaget for, at man kan opretholde sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikatet. Ud over muligheden for at kunne pålægge straf, vil sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikatet kunne tilbagekaldes, hvis grundlaget for sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikatet ikke efterleves, jf. bekendtgørelse nr. 712 af 20. maj 2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 35

Det fremgår af § 116, stk. 1, nr. 4, i jernbaneloven, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis §§ 24 eller 26, § 42, stk. 1, §§ 43-46, § 48, stk. 1 og 2, § 80, stk. 1 og 2, eller § 85, overtrædes.

Det følger af den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 4, at med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der ligeledes overtræder den foreslåede § 57 a.

Den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 4, vil medføre et strafansvar, hvorefter overtrædelse af den foreslåede § 57 a om krav til anbringelse af gods straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Den foreslåede ændring vil endvidere indebære, at straffen for overtrædelse af den foreslåede § 57 a vil kunne stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt nærliggende fare herfor, jf. jernbanelovens § 116, stk. 5.

Det er Transportministeriets vurdering, at nogle overtrædelser af jernbanelovgivningen udgør så væsentlig en risiko for jernbanesikkerhed, at anvendelsen af strafansvar over for den ansvarlige virksomhed er nødvendig. Dette skal blandt andet være tilfældet, når jernbanevirksomheder handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke at foretage korrekt vedligeholdelse af materiel, som skal ud at køre på jernbanen eller når der sker hændelser eller ulykker, hvor gods eksempelvis er til fare for personer og ejendom fordi det er uden for profil eller falder af selve togvognen.

Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at en virksomhed altid vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og overtrædelser altid skal sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed. Der kan i en række tilfælde være anledning til – ud over tiltalen mod virksomheden – tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed i forbindelse med det sikkerhedsmæssige ved sikringen af gods inden kørsel. Har ledelsen af virksomheden eller en overordnet ansat, herunder direktøren eller virksomhedens sikkerhedsansvarlige, handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, skal tiltalen foruden imod virksomheden som udgangspunkt rejses mod den eller de personligt ansvarlige. Tiltale mod underordnede ansatte skal i almindelighed ikke rejses, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Dette kan f.eks. være tilfældet, såfremt der er tale om en grov overtrædelse, som den underordnede ansatte har begået forsætligt og eventuelt tillige på eget initiativ. I dette tilfælde bør der tillige rejses tiltale mod virksomheden. I henhold til nærmere bemærkninger vedrørende ansvarssubjekt se bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 22.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.14 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

*Til § 2*

Til nr. 1

Det følger af regnskabsreglement for DSB, at formålet med reglementet er, at sikre indsigt i anvendelsen af statens kontraktbetaling for indkøb af offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt i DSB og DSB's datterselskaber og sikre grundlag for, at midlerne kun anvendes til dette formål.

Regnskabsreglementet tilvejebringer blandt andet et detaljeret overblik over DSB's faktiske anvendelse af kontraktbetaling på offentlige serviceydelser med tilhørende redegørelse for opgørelsesmetode. Derudover opstilles blandt andet regler, der sikrer, at DSB ikke direkte eller indirekte betaler overpris for ydelser, der er nødvendige for udførelsen af offentlig service- trafik.

Det fremgår af den foreslåede § 13 a, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB.

Den foreslåede § 13 a, vil medføre, at der med hjemmel i lov om DSB kan udstedes regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB. Bestemmelsen supplerer årsregnskabsloven og skal ses i sammenhæng hermed, ligesom bestemmelsen skal ses i sammenhæng med gældende ret vedrørende skattelovgivning, konkurrenceret, statsstøtterne og eventuel særlovgivning.

Formålet med bemyndigelsesbestemmelsen er, at kunne fastsætte regler, der skal sikre indsigt i anvendelsen af statens kontraktbetaling for indkøb af offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt i DSB og DSB's datterselskaber, og sikre grundlag for, at midlerne blot anvendes til dette formål.

Bestemmelsen forventes udmøntet i bekendtgørelse om regnskabsreglement for DSB og vil i det væsentligste videreføre reglerne fra det eksisterende DSB regnskabsreglement.

*Til § 3*

Det foreslås i lovforslagets § 3, *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2023.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken jernbaneloven eller lov om DSB gælder for Færøerne og Grønland og heller ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i lovforslagets § 3, *stk. 2*, at regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 2, *stk. 5*, 2. pkt., § 5, *stk. 6* og 7, § 8, *stk. 3*, § 11, *stk. 2*, § 20, *stk. 2*, § 61, *stk. 4* og 5, § 109, *stk. 9* og § 111, *stk. 7* og 8 forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af lovens § 2, *stk. 3*, § 5, *stk. 3* og 4, § 8, *stk. 4*, § 11, *stk. 3*, § 20, *stk. 3*, § 61, § 109, *stk. 8* og § 111, *stk. 6* og 7.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, *stk. 2*, vil medføre at allerede udstedte bekendtgørelser i medfør af de opremsede bemyndigelsesbestemmelser fortsat vil have gyldighed, indtil nye bekendtgørelser udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret senest ved lov nr. 2397 af 14. december 2021, foretages følgende ændringer:</p>
	<p><b>1.</b> Overalt i loven ændres »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« og »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafikstyrelsen« samt »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafikstyrelsens«.</p>
<p><b>§ 2.</b> Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.</p> <p><i>Stk. 2.</i></p> <p>For veteranbaner gælder alene kapitel 8.</p> <p><i>Stk. 3.</i></p> <p>Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3, er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20-22 og 66-68.</p>	<p><b>2.</b> I § 2, <i>stk. 1</i>, ændres »stk. 2-6« til: »stk. 2 og regler fastsat i medfør af stk. 3«.</p> <p><b>3.</b> § 2, <i>stk. 3-6</i>, ophæves, og i stedet indsættes:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at bybaner, privatbaner og privatejet jernbaneinfrastruktur helt eller delvist undtages bestemmelser i loven. Dette gælder dog ikke kapitel 7 for så vidt angår bybaner.«</p>



<p><i>Stk. 5.</i> Privatbaner er ikke omfattet af kapitel 3 og § 17. Transportministeren kan dog bestemme, at kapitel 3 og § 17 helt eller delvis skal gælde for privatbaner.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.</p>	
<p><b>§ 5.</b> Forvaltere af stationer tildeler uden forskelsbehandling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på stationer og tilhørende faciliteter, der ligger på de baneafsnit, som jernbanevirksomheden befærder.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Forvaltere af kombiterminaler tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling Jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler. Tildeling sker i samarbejde med den infrastrukturforvalter, der forvalter det baneafsnit, hvorved kombiterminalerne er beliggende.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter tildeler uden</p>	<p><b>4. § 5</b> affattes således:</p> <p>»§ 5. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter omfattet af bilag II, punkt 2, litra a-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Forvaltere omfattet af stk. 1 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet på en jernbanerelateret servicefacilitet i til-</p>

forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og deri leverede ydelser.

*Stk. 4.* Forvaltere som angivet i stk. 1-3 og 5 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

*Stk. 5.* I havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning, gælder tilsvarende bestemmelser for betjeningskapacitet som angivet i stk. 1-3.

*Stk. 6.* Transportministeren fastsætter regler om betaling for tildeling af betjeningskapacitet på stationer, jf. stk. 1, på statens jernbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed. På stationer på jernbaneinfrastruktur, der ikke ejes af staten, kan forvaltere af stationer fastsætte krav om, at tildeling af betjeningskapacitet sker mod betaling.

*Stk. 7.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiter-

knytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for betjeningskapacitet på stationer, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed.

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning og betaling for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.«

<p>minaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter og heri leverede ydelser.</p>	
<p>§ 6. Hvis forvaltere af de faciliteter, der er nævnt i § 5, stk. 1-3 og 5, samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal tildelingen efter § 5 forvaltes uafhængigt af den pågældende virksomhed.</p>	<p>5. § 6, <i>stk. 1</i>, affattes således:</p> <p>»Kontrolleres forvaltere, jf. § 5, stk. 1, samtidig direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på det nationale jernbanetransportmarked, hvor servicefaciliteten benyttes, skal forvalteren af faciliteten være organiseret på en måde, der sikrer, at forvalteren er uafhængig af den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne, men kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.«</p>
<p>§ 8. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke</p>	<p>6. I § 8 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 2. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.«</p> <p>Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.</p>

<p>overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1, skal føres således, at det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til ét aktivitetsområde, til et andet og at overvåge anvendelsen af overskud fra andre forretningsaktiviteter.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om virksomhedernes pligt til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber, jf. stk. 1 og 2.</p>	<p><b>7.</b> I § 8, <i>stk. 2</i>, der bliver <i>stk. 3</i>, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«</p> <p><b>8.</b> I § 8, <i>stk. 3</i>, der bliver <i>stk. 4</i>, ændres »jf. stk. 1 og 2« til: »jf. stk. 1-3«.</p>
<p><b>§ 11.</b> For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 39, 50-54, 57, 58, 61, 64, 67, 69, 71, 76, 76 a, 77, 79 og 103 og kapitel 12 og 13 og regler, der er udstedt i medfør heraf.</p> <p>Reglerne i §§ 50-54 finder dog kun anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder, som udfører kørsel på</p>	<p><b>9.</b> I § 11, <i>stk. 1, 1. pkt.</i>, ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.</p> <p><b>10.</b> I § 11, <i>stk. 1, 2. pkt.</i>, ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.</p> <p><b>11.</b> I § 11 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat i medfør af § 11, stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenettet.«</p> <p><i>Stk. 2</i> bliver herefter <i>stk. 3</i>.</p>

<p>eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af § 9 om til- ladelse til at drive jernbanevirksomhed. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om for- sikring for disse virksomheder.</p>	
<p><b>§ 16. - - - Stk. 2-3 - - -</b> <i>Stk. 4.</i> Banedanmark kan endvidere varetage kapacitetstildeling på jern- baneinfrastruktur ejet af Femern A/S. <i>Stk. 5.</i> Banedanmark kan forvalte anden jernbaneinfrastruktur i hen- hold til aftale med infrastruktureje- ren.</p>	<p><b>12.</b> I § 16 indsættes som <i>stk. 6:</i> »<i>Stk. 6.</i> Banedanmark kan mod betaling stille ERTMS-udstyr, ICI- udstyr, CBTC-udstyr og ERTMS- udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til rådighed for jernbane- virksomheder godkendt efter § 9, stk. 1, og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 3.«</p>
<p><b>§ 20.</b> I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår infra- strukturforvalteren kontrakt med jernbanevirksomheden om samar- bejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukt- ren. Kontrakten skal indeholde en præstationsordning, der kan om- fatte bestemmelser om bonus og om bod fort og forsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser. <i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fast- sætte nærmere regler om betingel- ser for benyttelse af jernbaneinfra- strukturen, jf. stk.1.</p>	<p><b>13.</b> § 20 affattes således: »§ 20. I forbindelse med tilde- ling af infrastrukturkapacitet ind- går infrastrukturforvalteren kon- trakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betin- gelser for benyttelse af jernbane- infrastrukturen. <i>Stk. 2.</i> For at opnå et aftalt præ- stationsniveau og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedyg- tighed i fare skal kontrakten inde- holde de vigtigste parametre for en præstationsordning for togforsin- kelser og for manglende overhol- delse af aftalens bestemmelser i</p>

	<p>overensstemmelse med § 20 a, herunder navnlig værdien af forsinkelser og tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togkørsler og alle en jernbanevirksomheds togkørsler i en given periode.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen og om præstationsordningen.«</p>
	<p><b>14.</b> Efter § 20 indsættes:</p> <p>»§ 20 a. For at tilskynde infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanenettets funktionalitet fastsættes en præstationsordning i form af betaling af en bod pr. forstyrrelse. Forstyrrelser måles på et forsinkelseskriterium på 2 minutter og 59 sekunder.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Omfattet af præstationsordningen er alle jernbanevirksomhedernes tog på fjernbanen, der minimum kører mellem to registreringsstationer, med undtagelse af materieltog.</p>

	<p><i>Stk. 3.</i> Der beregnes bod for infrastrukturforvaltere og hver jernbanevirksomhed særskilt. Boden opgøres hver måned og afregnes årligt. Boden beregnes med en sats pr. forstyrrelse af togtrafikken, der differentieres alt efter om forstyrrelsen er forvoldt af infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden, og hvis maksimale årlige rammebeløb er baseret på jernbanevirksomhedens årlige, afviklede trafikvolumen, jf. § 20 c, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Banedanmark fastsætter årligt den samlede økonomiske ramme for præstationsordningen.</p> <p><b>§ 20 b.</b> For 2023 udgør boden 60 kr. pr. forstyrrelse forårsaget af jernbanevirksomheden og 40 kr. pr. forstyrrelse forårsaget af infrastrukturforvalteren, jf. dog § 20 c.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Reguleringen af bodssatserne i præstationsordningen, jf. stk. 1, foretages en gang årligt på grundlag af udviklingen i det generelle pris- og lønindeks. Bodssatserne offentliggøres af Banedanmark ved bekendtgørelse forud for begyndelsen af det pågældende kalenderår. Reguleringen sker første gang for kalenderåret 2024.</p>
--	--

	<p><b>§ 20 c.</b> Uanset §§ 20 a og 20 b kan en jernbanevirksomhed og Banedanmark maksimalt betale en bod inden for et rammebeløb baseret på jernbanevirksomhedens årlige, afviklede trafikvolumen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved årlige, afviklede trafikvolumen forstås en jernbanevirksomheds samlede antal registreringer til registreringsstationer inklusive forstyrrelser. For passagertog opgøres trafikvolumen som alle kørte ankomster og akut aflyste ankomster mindre end 72 timer før planlagt ankomst til registreringsstationer. For godstog opgøres trafikvolumen som alle kørte ankomster og gennemkørsler og akut aflyste ankomster og gennemkørsler mindre end 72 timer før planlagt ankomst til registreringsstationer.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Det maksimale årlige rammebeløb, en jernbanevirksomhed og Banedanmark kan betale i bod, beregnes på følgende måde: Enhedspris pr. registrering er lig med den samlede økonomiske ramme for præstationsordningen i kalenderår divideret med alle jernbanevirksomhedernes samlede antal registreringer. Det maksimale årlige beløb udregnes herefter som</p>
--	--



	<p>en afrundet enhedspris pr. registrering ganget med jernbanevirksomhedens samlede antal årlige registreringer i det senest afsluttede kalenderår.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Banedanmark kan ved beregningen anerkende tilfælde af force majeure og andre ekstraordinære omstændigheder, der medførte variationer i en jernbanevirksomheds trafikvolumen på fjernbanen.</p> <p><i>Stk. 5.</i> For kalenderåret 2023 udgør enhedsprisen pr. registrering, jf. stk. 3, 8,00 kr. Banedanmark offentliggør enhedsprisen pr. registrering forud for begyndelsen af hvert kalenderår.«</p>
	<p><b>15.</b> Efter § 21 indsættes:</p> <p>»§ 21 a. Ønsker en jernbanevirksomhed ikke at benytte en tildelt kanal, skal jernbanevirksomheden afbestille den pågældende kanal. Banedanmark opkræver en afbestillingsafgift ved jernbanevirksomhedens afbestilling af kanaler i en køreplan, jf. stk. 2-7. Afgiften opgøres og opkræves månedligt.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved jernbanevirksomhedens afbestilling af en eller flere kanaler ad gangen mindre end 49 dage før den planlagte kørsel betales som afbestillingsafgift 50 pct. af den</p>

	<p>samlede afgift for den afbestilte kanal eller den første af de afbestilte kanaler i afbestillingsperioden. Afbestiller jernbanevirksomheden en kanal mindre end 8 dage før den planlagte kørsel, betales som afbestillingsafgift hele afgiften for den pågældende kanal.</p> <p><i>Stk. 3.</i> I tillæg til afgifterne efter stk. 2 opkræver Banedanmark en supplerende obligatorisk afbestillingsafgift, hvis en jernbanevirksomhed gentagne gange undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem. Afgiftssatsen fastsættes som en procentuel sats svarende til procentdelen af antal planlagte og tillyste kilometer, en jernbanevirksomheds tog og materieltog ikke har kørt inden for en måned. Procentdelen beregnes som summen af planlagte og tillyste kilometer fratrasket antallet af kilometer, jernbanevirksomheden har aflyst at køre, divideret med summen af planlagte og tillyste kilometer. Tallet ganges herefter med 100. Er procentdelen mindre end 75 pct., betaler jernbanevirksomheden en afgift på 25.000 kr. pr. måned.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Med henblik på opkrævningen af afgiften i stk. 3 offentliggør Banedanmark i sin netredegørelse kriterierne for at konstatere, at</p>
--	---

	<p>en jernbanevirksomhed inden for en måned har kørt mindre end 75 pct. af den planlagte og tillyste produktion i form af almindelige passager- eller godstog og materieltog.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Uanset stk. 2 og 3 betales der ikke afgift for aflysninger af kanaler ved:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Driftsmæssige forstyrrelser (planlagte eller uplanlagte) forårsaget af Banedanmark.</li><li>2) Kørsel efter disponeringsplaner, herunder aflysninger, der foretages samtidig med en tillysning, dvs. aflysninger i forbindelse med erstatningstog. Der betales kun én gang, dvs. for erstatningstoget og ikke for det tog, der aflyses.</li><li>3) Eksterne forhold.</li><li>4) Erstatningstog (dvs. der betales alene for erstatningstoget).</li></ol> <p><i>Stk. 6.</i> Banedanmark afgør, om der er tale om aflysninger i forbindelse med tillysninger som nævnt i stk. 5, nr. 2-4.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Banedanmark behandler ansøgeres forretningsmæssige oplysninger, som Banedanmark kommer i besiddelse af i forbindelse med opkrævning af afbestillingsgebyret, fortroligt.</p>
--	---

	<p><b>§ 21 b.</b> For at afhjælpe den voksende mætning på infrastrukturkapaciteten kan infrastrukturafgifterne, jf. regler fastsat i medfør af § 21, omfatte en afgift, som afspejler eventuel knaphed på kapacitet i et klart afgrænset afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afgiften, jf. stk. 1, opkræves for strækninger, der i Banedanmarks netredegørelse er erklæret for overbelastede, og fastsættes som et tillæg på 50 pct. af den infrastrukturafgift, jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning i perioden med overbelastning.</p> <p><b>§ 21 c.</b> Infrastrukturforvalteren kan for at tage hensyn til omkostninger ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, ændre infrastrukturafgiften, jf. regler fastsat i medfør af § 21, i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanenet. En sådan ændring skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afgiften udgør maksimalt 10 pct. af den infrastrukturafgift,</p>
--	--

	<p>jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning. Afgiften betales i tillæg til den infrastrukturafgift, jernbanevirksomheden skal betale for kørsel på den pågældende strækning. Hvis opkrævningen af afgifter for miljøomkostninger resulterer i ekstra indtægter, afgør Transportministeriet, hvordan indtægterne skal anvendes.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Opkrævning af afgifter for miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er kun tilladt, hvis sådanne afgifter ligeledes opkræves på vejgodstransport i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Enhver ændring af infrastrukturafgifterne for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener skal støtte en modernisering af jernbanevogne med den mest økonomisk levedygtige bremseteknologi med lavt støjniveau. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om en sådan ordning i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat ved Kommissionens gennemførelsesforordning 2015/429 af 13. marts 2015 om fastsættelse af metoderne, der skal følges, når der opkræves afgifter for omkostningerne ved støjgener.</p>
--	--

	<p><i>Stk. 5.</i> Infrastrukturforvalteren opbevarer de oplysninger, der er nødvendige, for at miljøafgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Transportministeriet videregiver disse oplysninger til Kommissionen efter anmodning.«</p>
	<p><b>16.</b> Efter § 24 indsættes:</p> <p style="text-align: center;"><i>»Ledningsarbejder</i></p> <p><b>§ 24 a.</b> Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer, betales af ledningsejeren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Foretages der i forbindelse med etablering af statslig jernbaneinfrastruktur arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej, afholder staten udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter</p>

	<p>til senere arbejder på disse ledninger er dog omfattet af stk. 1.</p> <p><b>§ 24 b.</b> Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal udføres af vedkommende lednings-ejer, medmindre andet er aftalt.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Infrastrukturforvalteren kan kræve selv at udføre arbejder, over, under eller langs baneareal i forbindelse med ledningsarbejder, hvis:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på banearealet,</li><li>2) ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller</li><li>3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.</li></ol> <p><i>Stk. 3.</i> Banedanmark kan i særlige tilfælde lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, når ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene for ledningstilladelse, jf. § 24, nr. 2, ikke overholder disse.</p> <p><b>§ 24 c.</b> Ved infrastrukturforvalterens arbejder efter § 24 a skal infrastrukturforvalteren tage hensyn til ledninger m.v. over, under eller langs banearealet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Infrastrukturforvalteren skal så tidligt som muligt drøfte et</p>
--	--

	<p>planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for infrastrukturforvalteren og ledningsejeren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Opnås der ikke enighed mellem infrastrukturforvalteren og ledningsejeren, kan infrastrukturforvalteren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Banedanmark kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføre for ledningsejerens regning.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren.«</p>
	<p><b>17.</b> Efter § 29 indsættes i <i>kapitel 5</i>:</p> <p><i>»Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg</i></p> <p><b>§ 29 a.</b> Transportministeren kan afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det</p>



	<p>er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter omfattet af stk. 1.«</p>
<p><b>§ 30. ---</b></p> <p><i>Stk. 2.</i> Ekspropriation i henhold til stk. 1 kan ske til</p> <p>1-6) ---</p> <p>7) klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, kontrollerede oversvømmelser og etablering og vedligeholdelse af dræn- og afvandsingsanlæg samt sikring af grundvand, eller</p> <p>8) nyanlæg, ændring eller vedligehold af master og dertilhørende tekniske anlæg til brug for mobil- og internetdækning i tog.</p> <p><i>Stk. 3-5 ---</i></p>	<p><b>18.</b> I § 30, <i>stk. 2, nr. 7</i>, ændres »grundvand, eller« til: »grundvand, «</p> <p><b>19.</b> I § 30, <i>stk. 2, nr. 8</i>, ændres »tog.« til: »tog eller«</p> <p><b>20.</b> I § 30, <i>stk. 2</i>, indsættes som <i>nr. 9</i>:</p> <p>»9) etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.«</p>

	<p><b>21.</b> Efter § 54 indsættes i <i>kapitel 10</i>:</p> <p>»§ 54 a. Transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.«</p>
	<p><b>22.</b> Efter § 57 indsættes før overskriften før § 58:</p> <p>»§ 57 a. Last skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Last må endvidere ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.«</p>
<p><b>§ 61.</b> Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Infrastrukturforvalteren kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafikstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 3, er opfyldt.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Trafikstyrelsen fastsætter, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og</p>	<p><b>23.</b> § 61 affattes således:</p> <p>»§ 61. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om anvendelse af en uafhængig tredjeparts vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.«</p>

<p>ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. stk. 4. Niveauoverkørsler, der er åbne f</p>	
<p><b>§ 62. ---</b></p> <p><i>Stk. 2.</i> Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller omfattende ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejmyndighed. Udgifterne afholdes af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet.</p> <p><i>Stk. 3-4 ---</i></p>	<p><b>24.</b> I § 62, <i>stk. 2, 1. pkt.</i>, udgår »omfattende« og efter »niveauoverkørsel« indsættes: », som kan påvirke jernbanesikkerheden«.</p>
<p><b>§ 78. Stk. 1-3 ---</b></p> <p><i>Stk. 4.</i> Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er</p>	

<p>under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.</p> <p><i>Stk. 5 ---</i></p>	<p><b>25.</b> I § 78, <i>stk. 4</i>, ændres »i Trafikstyrelsen« til: »på Transportministeriets ressortområde«.</p>
<p><b>§ 80.</b> Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet.</p> <p><i>Stk. 2-8 ---</i></p>	<p><b>26.</b> I § 80, <i>stk. 1, 2. pkt.</i>, ændres »virksomhedshjemmeværnet« til: »Hjemmeværnet«</p>
<p><b>§ 83.</b> <i>Stk. 1-5 ---</i></p> <p><i>Stk. 6.</i> Transportministeren kan på ethvert tidspunkt pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag</p> <p><i>Stk. 7 ---</i></p>	<p><b>27.</b> § 83, <i>stk. 6</i>, affattes således:</p> <p>»Stk. 6. Transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.«</p>

<p><b>§ 103.</b> Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger og ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uaf-</p>	<p><b>28. § 103, stk. 1,</b> affattes således:</p> <p>»Jernbanenævnet oprettes som en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet skal i sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger af infrastrukturkapacitet og ethvert tildelings- og afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.«</p> <p><b>29. § 103, stk. 2,</b> affattes således:</p> <p>»Stk. 2. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.«</p>
---	--

<p>hængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.</p> <p><i>Stk. 3-5 ---</i></p> <p><i>Stk. 6.</i> Jernbanenævnets øvrige medlemmer, jf. stk. 5, udpeges af erhvervs- og vækstministeren efter høring af transportministeren.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed.</p>	<p><b>30.</b> I § 103, stk. 7, indsættes efter »opgaver,«: »indholdet og rækkevidden af dets afgørelses- og tilsynskompetence,«</p>
<p><b>§ 109.</b> <i>Stk. 1-5 ---</i></p> <p><i>Stk. 6.</i> Grundbeløbet, jf. stk. 2-4, opkræves for det pågældende år i januar måned. Aktivitetsafgiften opkræves ligeledes i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørt togkilometer.</p> <p><i>Stk. 7.</i> En virksomhed, der er underlagt det tilsyn, der er nævnt i stk. 1, betaler grundbeløbet og aktivitetsafgiften, jf. stk. 2-4, uanset</p>	<p><b>31.</b> § 109, stk. 6, ophæves, og i stk. 9, der bliver stk. 8, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.</p> <p><i>Stk. 7-9</i> bliver herefter stk. 6-8.</p>

<p>om virksomheden ophører eller påbegyndes i løbet af det pågældende år.</p> <p><i>Stk. 8.</i> Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.</p> <p><i>Stk. 9.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.</p>	
	<p><b>32.</b> Efter § 110 indsættes:</p> <p>»§ 110 a. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt om betaling for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.«</p>
<p><b>§ 111.</b> <i>Stk. 1-4 ---</i></p> <p><i>Stk. 5.</i> Det beløb, der er anført i stk. 2, opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørte togkilometer.</p>	<p><b>33.</b> § 111, stk. 5, ophæves, og i stk. 8, der bliver stk. 7, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.</p> <p><i>Stk. 6-9</i> bliver herefter stk. 5-8.</p>

<p>Stk. 6. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.</p> <p>Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betaling for Jernbanenævnets tilsyn, herunder om, at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt tilsynet, kan undtages fra betalingsforpligtelsen.</p> <p>Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.</p> <p>Stk. 9. For behandling af klager, der indbringes for Jernbanenævnet, betaler klager et gebyr på 4.000 kr. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyret.</p>	
<p><b>§ 116.</b> Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der</p> <p>1) ---</p> <p>2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1,</p> <p>3) ---</p>	<p><b>34.</b> I § 116, stk. 1, nr. 2, ændres: »en tilladelse eller« til: »et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller en«.</p>



# UDKAST

<p>4) overtræder §§ 24 eller 26, § 42, stk. 1, §§ 43-46, § 48, stk. 1 og 2, § 80, stk. 1 og 2, eller § 85 eller 5) ---</p> <p><i>Stk. 2-5 ---</i></p>	<p><b>35.</b> I § 116, stk. 1, nr. 4, indsættes efter »§ 48, stk. 1 og 2,«: »§ 57 a,«.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019, med de ændringer, der følger af lov nr. 1402 af 23. december 2012, § 125 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, § 1 i lov nr. 172 af 27. februar 2016 og lov nr. 276 af 26. marts 2019, foretages følgende ændringer:</p>
	<p><b>1.</b> Efter § 13 indsættes <i>i kapitel 3</i>:</p> <p style="padding-left: 40px;">»§ <b>13 a.</b> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB.«</p>