



Lovforslag nr. L 26

Folketinget 2017-18

Fremsat den 4. oktober 2017 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven

(Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere)

§ 1

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, foretages følgende ændring:

1. § 11 affattes således:

»§ 11 For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 50-54, 57, 58, 60, 61, 64 – 79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler udstedt i medfør heraf. 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.

Stk. 2 Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder, som udfører kørsel på eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af § 9 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte regler om forsikring for disse virksomheder.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Jernbanelovens § 11 indeholder i dag mulighed for, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring af disse virksomheder og personer. De nævnte virksomheder kunne eksempelvis være entreprenører, som udfører arbejder på jernbanen.

Jernbaneloven blev sidst revideret i 2015, hvor der blev foretaget omfattende ændringer i lovens struktur og indhold. Siden da har jernbaneområdet været under udvikling, således at den gældende formulering af § 11 i dag udgør en unødvendig begrænsning.

Jernbaneloven er i dag indrettet sådan, at en virksomhed eller person, som er sikkerhedscertificeret til at køre på banen på eget ansvar, kun må gøre det, hvis han udfører opgaver for infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Hvis entreprenøren, som det er praksis i dag, løser opgaver for andre, eksempelvis kommuner eller Vejdirektoratet, skal entreprenøren indgå aftale om, at en jernbanevirksomhed udfører transporten af entreprenørens materiel på skinnerne, dvs. trækker entreprenørens materiel. Dette gælder også, selvom entreprenøren havde været sikkerhedscertificeret og personalet er uddannet og materiellet godkendt.

Med lovforslaget foreslås det muligt, at transport-, bygnings- og boligministeren skal kunne fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneområdet, der udfører kørsel på eget ansvar, også i de tilfælde, hvor virksomhederne udfører opgaver for andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Det betyder, at en entreprenør, som er sikkerhedscertificeret til at færdes på jernbanenettet, ifølge lovforslaget også må gøre det, når han løser opgaver for andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Dermed elimineres også eventuelle hjemmelsproblemer, såfremt en entreprenør ikke anvender en jernbanevirksomhed til at blive trukket.

Ud over at forbedre forretningsmulighederne for de virksomheder, der bliver certificeret efter reglerne, som udstedes i medfør af den foreslåede § 11, indebærer lovforslaget også, at virksomheder, der bliver certificeret efter regler, som udstedes i medfør af den foreslåede § 11, vil blive underlagt de samme sikkerhedsmæssige regler, som jernbanevirksomheder i dag er underlagt. Dog således at regler om passagertransport ikke vil være gældende for de certificerede entreprenører.

2. Lovforslagets indhold

2.1 Krav om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere

2.1.1 Gældende ret

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i medfør af § 11 i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er af transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at udøve disse beføjelser. Reglerne er udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Det følger af bekendtgørelsens § 3, at virksomheder på jernbaneområdet bl.a. skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, når de i forbindelse med anlægs- og vedligeholdelsesarbejde for infrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder ønsker at udføre kørsel på eget ansvar.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

I medfør af den gældende § 11 i jernbaneloven kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen alene udstede regler om regulering af sikkerhedscertificering af virksomheder og personer på jernbaneområdet, hvor virksomheden skal udføre opgaver for jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere.

I tilfælde af at andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder i dag skal have udført opgaver ved jernbanen, som indebærer kørsel på jernbanenettet, skal disse eller deres entreprenører indgå aftale om at blive trukket af en jernbanevirksomhed.

Med lovforslaget foreslås det at give transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneområdet, der udfører kørsel på eget ansvar, også i de tilfælde hvor virksomhederne udfører opgaver for andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Dette kan f.eks. være arbejder for kommuner, Vejdirektoratet eller andre, som vil indebære kørsel på statens jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af Banedanmark.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens krav til udstedelse af et sikkerhedscertifikat vil bl.a. indebære, at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem, der sikrer, at virksomheden håndterer egne risici ved at fastsætte retningslinjer og procedurer for virksomhedens arbejde med sikkerhed.

Virksomheden vil derefter skulle arbejde efter de retningslinjer og procedurer, som de selv har fastsat ved sikkerhedsledelsessystemet. Hvor omfattende opfyldelsen af kravene vil være for den enkelte virksomhed, vil afhænge dels af virksomhedens størrelse og dels af de opgaver, virksomheden varetager. Hvis en virksomhed ikke lader sig certificere, hvilket den f.eks. kan undlade, hvis den udfører opgaver for en jernbaneinfrastrukturforvalter og i den forbindelse udfører kørsler på dennes jernbaneinfrastruktur, så vil virksomheden skulle følge de retningslinjer m.v., jernbaneinfrastrukturforvalteren har fastsat i sit sikkerhedsledelsessystem for kørsler på dennes jernbaneinfrastruktur.

På nuværende tidspunkt har ingen entreprenørvirksomheder ansøgt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om sikkerhedscertifikat til at udføre kørsel på eget ansvar, ej heller efter den tidligere gældende bekendtgørelse om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneanrådet, bekendtgørelse nr. 626 af 15. juni 2012, da de i stedet opererer på en infrastrukturforvalters sikkerhedsgodkendelse eller lader sig trække af en allerede certificeret jernbanevirksomhed.

Som forvalter af statens infrastruktur stiller Banedanmark med virkning pr. 1. januar 2018 krav om, at alle entreprenører, der indgår kontrakt med Banedanmark, og som kører på banen uden for sporspæringer, dvs. på det åbne jernbaneanet, skal have eget sikkerhedscertifikat og ansvarsforsikring. Det vil således ikke længere være muligt at køre på jernbaneanettet uden for sporspæringer på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og dennes ansvarsforsikring, når der udføres opgaver for Banedanmark. Det antages, at der i vid udstrækning vil være sammenfald mellem de entreprenørvirksomheder, der udfører opgaver for Banedanmark, og som derfor skal have et sikkerhedscertifikat efter Banedanmarks kontraktuelle krav, og dem, der udfører opgaver for f.eks. kommuner, Vejdirektoratet og andre, og som dermed vil blive omfattet af lovforslaget, hvormed der åbnes mulighed for at køre på eget ansvar på jernbaneanettet.

Lovforslaget vil således gøre det muligt for certificerede entreprenørvirksomheder m.v. at transportere køretøjer og materiel på den infrastruktur, som Banedanmark forvalter, ved kørsel på eget ansvar, selvom opgaven, der skal udføres, skal udføres for f.eks. en lokalbane, en kommune eller lignende. Uden eget certifikat vil entreprenørvirksomheden være henvist til – som det er i dag - at skulle indgå aftale med en sikkerhedscertificeret jernbanevirksomhed, jf. jernbanelovens § 58, om at blive trukket igennem ovennævnte infrastruktur.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige vurderes at kunne rummes inden for de givne bevillinger.

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

Ændringen af jernbanelovens § 11 giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte regler, som giver entreprenører mulighed for, men ikke pligt til at blive sikkerhedscertificerede. Vælger entreprenørerne at lade sig certificere, vil entreprenørerne skulle afholde udgifter til erhvervelse af et certifikat, en årlig aktivitetsafgift og entreprenørerne vil skulle tegne en ansvarsforsikring. Efter jernbanelovens § 109, stk. 2, betaler virksomheder, der er certificerede efter § 11, årligt et grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat og en årlig aktivitetsafgift på 0,00445 kr. pr. kørt togkilometer. Disse udgifter gælder allerede i dag for virksomheder, der er certificeret efter den nugældende § 11. Vælger entreprenørerne at blive sikkerhedscertificerede efter den foreslåede § 11, vil de forbedre deres forretningsmuligheder. Det skyldes, at certificerede entreprenører ikke vil skulle afholde omkostninger til at lade sig trække af en jernbanevirksomhed, i de tilfælde hvor de ikke arbejder for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ingen EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 7. juni 2017 til den 11. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dansk Cyklistforbund, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Magisterforening (DM), Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Brancheforeningen, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DB Cargo, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, DSB, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, FOA, Forbrugerrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hector Rail

AB, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menneskerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, ITD, Jernbanenævnet, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, KL, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH-Tra-

fik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer, Rambøll, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Serviceforbundet, Sydtrafik, Sund og Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet og Aarhus Letbane I/S.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige vurderes at kunne rummes inden for de givne bevillinger.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige vurderes at kunne rummes inden for de givne bevillinger.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Med lovændringen får virksomheder mulighed for, men ikke pligt til at blive sikkerhedscertificerede. Vælger virksomhederne at blive sikkerhedscertificerede, forbedres deres forretningsmuligheder, da sikkerhedscertificerede virksomheder ikke vil skulle afholde omkostninger til at lade sig trække, i de tilfælde hvor de ikke arbejder for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.	Vælger entreprenørerne at lade sig certificere, vil entreprenørerne skulle afholde udgifter til erhvervelse af et certifikat, en årlig aktivitetsafgift og entreprenørerne vil skulle tegne en ansvarsforsikring.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har ingen EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i medfør af den nugældende jernbanelovs § 11 fastsætte nærmere regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer. Reglerne er konkret udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Kompetencen er delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Som reglerne er udmøntet i dag, kan en virksomhed kun blive sikkerhedscertificeret i forbindelse med, at virksomheden udfører et arbejde for en jernbaneinfrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed. Det har den virkning, at en virksomhed, som er certificeret efter reglerne udstedt i medfør af jernbanelovens nugældende § 11, kun må køre på jernbanen, når kørslen finder sted i forbindelse med, at virksomheden udfører en opgave for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter. Bekendtgørelsen giver adgang for f.eks. en vedligeholdelsesvirksomhed til selv at køre på jernbanen med henblik på at afhente materiale til brug for vedligeholdelse.

Bestemmelsen i *stk. 1*, 1. pkt., foreslår, at lovens §§ 15, 21, 50-54, 57, 58, 60, 61, 64 – 79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler udstedt i medfør heraf, også vil være gældende for virksomheder, der certificeres efter reglerne, som udstedes i medfør af den foreslåede § 11, stk. 2. Bestemmelsens i stk. 1, 2. pkt., fastslår, at reglerne i §§ 50-54 kun finder anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2. Lovændringen har til formål at sikre, at virksomheder, der bliver certificeret efter den foreslåede § 11, vil blive underlagt de samme sikkerhedsmæssige regler, som jernbanevirksomheder er underlagt. Med lovændringen foretages derfor en udvidelse af hvilke bestemmelser, der vil komme til at gælde for en certificeret virksomhed, som ikke er en jernbanevirksomhed, jf. jernbanelovens § 3, nr. 6 og § 9.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 1, 1. pkt., indebærer, at virksomheder, som certificeres til kørsel på eget ansvar, sidestilles med jernbanevirksomheder. Virksomheder, der certificeres efter regler, som udstedes efter den foreslåede § 11, 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. Forslaget vil sikre, at der ved kørsel på det åbne jernbanenet vil gælde ensartede bestemmelser for både jernbanevirksomheder og virksomheder, som certificeres efter regler, der udstedes i medfør af § 11. Bestemmelsen betyder bl.a., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil have de samme beføjelser i henhold til jernbaneloven over for alle virksomheder, som udfører kørsel på det åbne jernbanenet.

Lovens § 15 indebærer, at jernbanevirksomheder skal overholde infrastrukturforvalterens krav til færdsel, jf. § 19, stk. 1. Det vil være jernbaneinfrastrukturforvalterens trafikale regler, som finder anvendelse, når der køres eller på anden måde færdes på jernbaneinfrastrukturforvalterens jernbaneinfrastruktur. Et lignende krav vil blive stillet til virksomheder certificeret efter regler udstedt i medfør af jernbanelovens § 11, således at det sikres, at der ved kørsel på det åbne jernbanenet gælder ensartede bestemmelser for disse virksomheder og jernbanevirksomheder.

I medfør af lovens § 21, stk. 1, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren regler om jernbanevirksomhedernes betaling for at benytte statens jernbaneinfrastruktur. I medfør af § 21, stk. 2, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om en kompensationsordning, der kan understøtte konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport. Bestemmelserne er udmøntet i bekendtgørelse 1501 af 5. december 2012 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet. Som det er foreslået i lovforslagets stk. 1, vil disse regler også skulle gælde for entreprenørvirksomheder, der certificeres efter reglerne, som udstedes i medfør af lovens § 11 med henblik på at sidestille disse med jernbanevirksomheder ved kørsel på det åbne jernbanenet. Entreprenørvirksomhederne vil dog ikke få mulighed for at udnytte regler i bekendtgørelsen rettet mod jernbanegodstransport. En virksomhed certificeret efter § 11 vil således ikke få mulighed for at få udbetalt miljøtilskud efter reglerne i bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane m.v., bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015, og bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet, bekendtgørelse nummer 1501 af 5. december 2016.

I forhold til jernbanelovens §§ 50-54 i lovens kapitel 10 om erstatning, forsikring og farligt gods betyder det bl.a., at virksomheder, som certificeres efter den foreslåede § 11, vil skulle tegne ansvarsforsikring ligesom jernbanevirksomheder og opfylde de regler, der udstedes i medfør af bestemmelserne i §§ 50-54 i loven, på lige vis med jernbanevirksomheder. Ligeledes vil jernbanelovens erstatningsregler finde anvendelse i tilfælde af, at virksomheden foranlediger skade på ejendom eller personer, som ikke befordres med virksomheden.

Det følger af den foreslåede § 11, stk. 1, 2. pkt., at reglerne i §§ 50-54 kun vil finde anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., indebærer, at lovens § 49 ikke vil finde anvendelse for virksomheder, der certificeres efter den foreslåede § 11, stk. 2, selvom der henvises til § 49, stk. 1 i lovens § 50, stk. 1 og til lovens § 49, stk. 2 i lovens § 50, stk. 2. Virksomheder, der certificeres efter den foreslåede § 11, vil ikke få mulighed for at køre med passagerer og bør derfor ikke omfattes af jernbanelovens § 49, som vedrører erstatning af skader i forbindelse med passagerkørsel.

I forhold til de nævnte bestemmelser i lovens kapitel 11 om sikkerhed og interoperabilitet §§ 57, 58, 60, 61 og 64 – 79 dvs. bestemmelserne om tilsyn, påbud, forbud, trafikale sikkerhedsregler, krav om uafhængige tredjeparts vurderinger, sagkyndig bistand ved tilsyn, sikkerhedsrapporter m.v. – vil virksomheder, som certificeres efter regler, der udstedes i medfør af den foreslåede § 11, blive anset som værende jernbanevirksomheder. Det samme vil gælde i forhold til regler udstedt i medfør af de nævnte bestemmelser i loven som f.eks. regler om certificering af lokomotivførere, køretøjer m.v. Virksomheder, som certificeres efter regler, der

udstedes i medfør af den foreslåede § 11, vil som nævnt ovenfor blive anset som værende jernbanevirksomheder i forhold til disse regler.

Bestemmelserne nævnes specifikt for at sikre, at sikkerhedsmyndigheden, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, vil have de rette beføjelser i forhold til bl.a. tilsyn, påbud og forbud, og at sikkerhedsniveauet på jernbanen opretholdes.

I opremsningen af bestemmelser i kapitel 11 er der også nævnt bestemmelser, som gælder for alle virksomheder, uanset om de har fået udstedt et sikkerhedscertifikat i medfør af § 58. Som eksempel kan nævnes regler om godkendelser af køretøjer i § 60. Disse bestemmelser opremses specifikt, fordi der i regler udstedt i medfør af de nævnte bestemmelser, som f.eks. § 60, fremgår specielle rettigheder eller pligter for jernbanevirksomheder. I disse tilfælde vil der gælde det samme for virksomheder som certificeres efter regler, der udsteds i medfør af den foreslåede § 11, som der gælder for jernbanevirksomheder.

I forhold til jernbanelovens kapitel 12 (§ 80) betyder det f.eks., at certificerede virksomheder også vil skulle foretage den nødvendige planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer på samme måde som jernbanevirksomheder. Videre vil virksomhederne skulle koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver samt jernbanesikringsopgaver med jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Reglerne i lovens kapitel 13 vedrører Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane. Kapitlet indeholder lovens §§ 81-98. I kapitlet fastlægges regler om kommissionens undersøgelse af jernbaneulykker, organisering, årsberetning og tavshedspligt.

I afsnittet om Havarikommissionens undersøgelser af ulykker fastlægges Havarikommissionens pligt og mulighed for at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet, undersøgelsesernes omfang og Havarikommissionens pligt til at udarbejde en rapport, når undersøgelsen er afsluttet. For virksomhederne indebærer reglerne, at en virksomhed skal underrette Havarikommissionen om ulykker og hændelser. Herudover tillægges Havarikommissionen en række retsmidler, som sikrer, at Havarikommissionen kan fuldføre sine undersøgelser.

En virksomhed, der er certificeret efter § 11, vil efter lovændringen få mulighed for at køre på det åbne jernbanenet, og virksomhederne vil ligesom jernbanevirksomheder kunne blive involveret i ulykker. Ifølge den foreslåede § 11, stk. 1, gælder hele lovens kapitel 13, og regler udstedt i medfør heraf, for virksomheder, der certificeres efter regler, som udsteds i medfør af den foreslåede § 11, stk. 2. Det skyldes, at jernbanelovens kapitel 13 skal anvendes på samme måde, uanset om en ulykke på jernbaneområdet måtte involvere en virksomhed certificeret efter lovens § 11 eller ej. Formålet er at sikre, at Havarikommissionen også vil kunne afklare

årsagen til ulykker, som involverer virksomheder certificeret efter § 11, således at Havarikommissionen vil kunne afdække og være med til at forebygge fremtidige ulykker.

Jernbanelovens § 103 vedrører Jernbanenævnet. Bestemmelsen i § 103 fastslår, at Jernbanenævnet varetager visse tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Herudover vedrører bestemmelsen Jernbanenævnets uafhængighed. Det fremgår af bestemmelsen, at Jernbanenævnet ikke er undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Bestemmelsen fastslår endvidere, at Jernbanenævnet i sin sammensætning, organisering og virke er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger samt ethvert afgiftsorgan. Bestemmelsens stk. 1 sikrer, at Jernbanenævnet ligeledes vil være uafhængigt af virksomheder, som certificeres efter den foreslåede § 11. Dette er centralt, da Jernbanenævnet vil kunne komme til at behandle klager, som indgives af disse virksomheder.

Udover de regler, der specifikt opremses i den foreslåede § 11, 1. pkt., vil andre af jernbanelovens bestemmelser også finde anvendelse for virksomheder, som certificeres efter den foreslåede § 11. F.eks. fremgår det direkte af § 109, at den også gælder for virksomheder certificeret efter § 11. Af andre bestemmelser fremgår det mere indirekte som f.eks. § 100, og som nævnt ovenfor vil § 60 også finde anvendelse, selvom det ikke fremgik af § 11 på grund af bestemmelsens ordlyd, hvor virksomhedstyper ikke nævnes.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder, som udfører kørsel på eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af § 9 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed. Bestemmelsen fastlår endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om forsikring for disse virksomheder. Udvidelsen af bestemmelsen indebærer, at virksomheder også vil kunne blive certificeret til at udføre kørsel på eget ansvar, selvom de ikke udfører opgaver for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter, men f.eks. for en kommune.

Ændringen opnås ved, at ministeren ændrer den eksisterende bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Ændringen af bekendtgørelsen vil gøre det muligt for andre virksomheder end jernbanevirksomheder at blive certificeret, selvom de ikke udfører en opgave for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, således at de vil kunne udføre opgaver på jernbanenettet, som kræver kørsel til f.eks. såkaldt eget brug. Her tænkes i dag på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet, virksomheder, der står for kørsel af måletog og målevogn, virksomheder, som tester jernbanekøretøjer for andre virksomheder, herunder fabrikanter samt virksomheder, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.fl. Fremadrettet giver den foreslåede bestemmelse mulighed for en tilpasning i bekendtgørelsen, således at reglerne om certificering kan komme til at omfatte andre typer virksomheder,

forudsat at virksomhederne vil skulle efterleve de samme krav, som gælder for andre aktører på baneområdet.

Det vil ligeledes blive fastslået i bekendtgørelsen, at virksomheder, som certificeres efter den foreslåede § 11, vil skulle have et sikkerhedscertifikat og dermed opfylde de samme krav til at opnå et sikkerhedscertifikat som jernbanevirksomheder, dvs. virksomhederne vil skulle have et sikkerhedsledelsessystem, der bl.a. sikrer, at virksomheden håndterer egne risici ved at fastsætte retningslinjer og procedurer for virksomhedens arbejde med sikkerhed.

Virksomheder, som certificeres efter den foreslåede § 11, vil ikke skulle have en tilladelse til at udføre jernbanevirksomhed, jf. § 9. Baggrunden for dette er, at de ikke vil udføre jernbanevirksomhed som deres hovedaktivitet, jf. § 3, nr. 6 og artikel 3, nr. 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Dog vil de skulle have forsikring på samme måde som jernbanevirksomheder, hvorfor det foreslås at give transport-, bygnings- og boligministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler herom. Det forventes, at ministerens beføjelse vil blive delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der også i dag har fastsat regler i henhold til den gældende § 11.

En entreprenørvirksomhed, som ønsker at lade sig sikkerhedscertificere, vil skulle have et sikkerhedscertifikat samt en ansvarsforsikring for at fremføre trækraftenheder og transportere materialer og udstyr, herunder troljer og anden skinnebåren materiel, som ikke fremføres ved egen kraft på jernbanen. Dette betyder, at en entreprenørvirksomhed, der vil skulle have transporteret køretøjer og materialer, ikke behøver at lade en jernbanevirksomhed forestå transporten, men vil kunne blive sikkerhedscertificeret og selv forestå transporten af køretøjer og materialer til brug for infrastrukturarbejdet eller andet arbejde op til jernbaneområdet. Her tænkes f.eks. på arbejde som foregår på broer, som går over jernbanen og fjernelse, nedskæring og klipning af træer og anden beplantning ved banearealer m.v.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, da jernbaneloven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Det skyldes, at der på nuværende tidspunkt ikke eksisterer jernbane hverken på Færøerne eller i Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 11. Transportministeren kan fastsætte regler om sikkerheds certificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer.

§ 1

I jernbaneloven, nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 11 affattes således:

» § 11. For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 50-54, 57, 58, 60, 61, 64 – 79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler udstedt i medfør heraf. Reglerne i §§ 50-54 finder dog kun anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, de er fastsat efter stk. 2.

Stk. 2 Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerheds certificering, jf. § 58, af virksomheder, som udfører kørsel på eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af § 9 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om forsikring for disse virksomheder.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2018.