

Dato 09.10.2017
J. nr. 2017-2778

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af jernbaneloven

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 07.07.2017 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven. Høringsfristen udløb den 11.08.2017.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Dansk Metal.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Arriva Danmark A/S, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, DSB, Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til lovforslaget:

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation (AC), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Tog A/S, Brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheorganisationen 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 Byggeri, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Magisterforening (DM), Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Brancheorganisationen, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DB Cargo, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Domsstolsstyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, FOA, Forbrugerrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hector Rail AB, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menne-



skerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, ITD, Jernbanenævnet, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening – KL, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Serviceforbundet, Sydtrafik, Sund og Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet, Aarhus Letbane I/S.

4. Øvrige høringssvar

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Danske Veterantogs Fællesrepræsentation og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane havde ingen bemærkninger til lovforslaget.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalget.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Ankenævnet fremfører i høringssvaret, at det er af afgørende betydning, at de i lovforslaget omhandlede virksomheder skal betragtes som en udbyder af tog, med henblik på at sikre, at de i lovforslaget omhandlede virksomheder omfattes af ankenævnets kompetence.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at ankenævnets kompetence, ifølge nævnets vedtægter, § 2, stk. 1, er at behandle civile tvister angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af Bus, Tog og Metro. I vedtægternes § 2, stk. 1, a), defineres "kollektiv



trafik” som trafik, der udføres regelmæssigt, efter en køreplan og med almen adgang.

Da den kørsel, som lovforslaget regulerer, ikke omfattes af definitionen ”kollektiv trafik”, er de omhandlede virksomheder ikke omfattet af ankenævnets kompetence.

Ankenævnets bemærkninger giver derfor ikke anledning til ændringer i lovforslaget eller lovforslagets bemærkninger.

Dansk Metal

Dansk Metal bemærker, at lovforslaget af sikkerhedsmæssige hensyn og for at undgå ulykker bør præciseres. Dansk Metal anfører for det første, at det bør tydeliggøres, at tilladelserne alene gælder for arbejdskørsel i forbindelse med udbygning af infrastruktur, så tilladelsen ikke gælder person- eller godstransport. For det andet anfører Dansk Metal, at det bør præciseres, at førere af lokomotiver er certificeret i henhold til gældende europæiske regler. For det tredje anfører Dansk Metal, at tilladelserne alene bør gælde for kørsel uden for signaler. For det fjerde anfører Dansk Metal, at tilladelserne bør være opgave- eller tidsbegrænsede.

Indledningsvist skal bemærkes, at lovforslaget ikke ændrer på det nuværende sikkerhedsniveau på jernbanen, idet de virksomheder, der certificeres efter den foreslåede § 11, skal leve op til de gældende sikkerhedsregler, herunder regler om sikkerhedscertifikat, regler om certificering af lokomotivførere m.v. jf. den foreslåede § 11. Et af kravene for at opnå et sikkerhedscertifikat er, at virksomheden har et sikkerhedsledelsessystem. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører løbende tilsyn med virksomheder, som har fået udstedt et sikkerhedscertifikat, og et sikkerhedscertifikat kan have en gyldighed i op til 5 år efter udstedelsen.

I lighed med hvad der gælder for virksomheder, der certificeres efter den gældende § 11, vil virksomheder, der certificeres efter regler, som udstedes i medfør af den foreslåede § 11, stk. 2, ikke få mulighed for at udføre gods- eller passagertransport. Det fremgår af sikkerhedscertifikatet, hvilke transporttyper certifikatet gælder til.

Formålet med reglen og præciseringen er at give Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Banedanmarks infrastruktur.



Det er ikke hensigten med lovforslaget, at virksomheder, der er certificeret efter regler udstedt i medfør af ændringsforslagets § 11, alene skal kunne køre uden for signaler, dvs. spor som er lukket for øvrig trafik.

For så vidt angår de konkrete kørsler vil virksomheden skulle søge om at få tildelt kanalkapacitet ad hoc hos jernbaneinfrastrukturforvalteren og vil kun kunne køre på jernbanenettet, såfremt virksomheden benytter den tildelte kapacitet.

Hørringssvaret indgivet af Dansk Metal giver ikke ministeriet anledning til at ændre i lovforslaget eller lovforslagets bemærkninger.

Dansk Veteranotogs Fællesrepræsentation

Dansk Veteranotogs Fællesrepræsentation, DVF, forstår lovforslaget således, at lovforslaget ikke berører jernbanelovens kapitel 8 om veteranbaner. DVF ønsker dette bekræftet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at lovforslaget ikke berører lovens kapitel 8 om veteranbaner. Bemærkningen har ikke givet anledning til at ændre lovforslaget eller lovforslagets bemærkninger.

Ændringer af lovforslaget, som er foretaget efter den eksterne høring

I lovforslagets ordlyd er § 49 fjernet, og det præciseres nu i forslagets § 11, stk. 1, 2. pkt., at reglerne i §§ 50-54 finder kun anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2. Bestemmelsen vedrører erstatning i forhold til passagerer og skal ikke finde anvendelse på virksomheder certificeret efter § 11, da virksomhederne ikke lovligt vil kunne komme til at køre med passagerer.

De præciseringer, som i øvrigt er foretaget i lovforslaget efter afslutningen af den eksterne høring, er alene af lovteknisk karakter.