

Lovforslag nr. L 100. Fremsat den 4. december 2002 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, lov om jernbanesikkerhed m.v. og lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder<sup>1)</sup>

(Gennemførelse af EU-regler m.v.)

### § 1

I lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbeholdtændring nr. 967 af 8. november 2001, som ændret ved § 2 i lov nr. 405 af 6. juni 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Ved udførelse af jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods m.v. på jernbane.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4 og 5:

»Stk. 4. Ved en jernbanevirksomhed forstås enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækraften.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomheder, der kun sørger for trækraften.«

3. I § 4, stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af forpligtelser i hen-

hold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, som ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer.«

Nr. 7-9 bliver herefter nr. 8-10.

4. I § 4 indsættes som stk. 9:

»Stk. 9. Jernbanetilsynet underretter Europa-Kommissionen om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af licenser. «

5. I § 5 ændres »§ 17, stk. 4« til: »§ 17, stk. 1«.

6. I § 6 indsættes som stk. 3 og 4:

»Stk. 3. Hvis de i stk. 2 og § 4, stk. 8, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

Stk. 4. Beløbene med påløbne renter kan indrives ved udpantning.«

7. Efter § 8 e indsættes i kapitel 4 b:

»§ 8 f. Trafikministeren kan delegere Banestyrelsens beføjelser i denne lov til en anden statslig styrelse eller virksomhed.«

8. § 9, stk. 6, affattes således:

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 1 ff.), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 26 ff.) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 29 ff.).

»Stk. 6. Banestyrelsen fastsætter regler om karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder og vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om beneafgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herom.«

**9. § 11, stk. 1, affattes således:**

»Trafikministeren fastsætter regler for de afgifter, som jernbanevirksomheder skal betale til Banestyrelsen for at benytte jernbaneinfrastruktur, samt en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport.«

**10. I § 12, stk. 4, ændres »Hovedstadsområdets Trafikselskabs« til: »Hovedstadens Udviklingsråds«.**

**11. § 17, stk. 1-4, ophæves og i stedet indsættes:**  
»Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed skal være dækket af en ansvarsforsikring. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 2 og 3.

**12. I § 23, stk. 2, 1. pkt., ændres »Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning (Hypotekbanken)« til: »Told- og Skattestyrelsen«, i § 23, stk. 2, 2. og 3. pkt., ændres »Hypotekbanken« til: »Told- og Skattestyrelsen«, i § 23, stk. 4, ændres »Hypotekbanken« til: »Told- og Skattestyrelsen«, i § 23, stk. 5, ændres »Hypotekbankens« til: »Told- og Skattestyrelsens« og to steder i § 23, stk. 6, ændres »Hypotekbanken« til: »Told- og Skattestyrelsen«.**

**13. I § 23, stk. 5, ændres »finansministeren« til: »skatteministeren«.**

**14. § 24, stk. 1 og 2, affattes således:**

»§ 24. Afgørelser i medfør af § 4, § 6 og §§ 8-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. Disse afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Nævnet består af fire medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal være dommer. De tre andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Formanden og de øvrige medlemmer har hver en suppleant, der også beskikkes af trafikmini-

steren. Nævnets formand og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Domstolsstyrelsen. Medlemmet med jernbaneteknisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Ingeniørforeningen i Danmark. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.«

## § 2

I lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, som ændret ved § 3 i lov nr. 1046 af 23. december 1998, foretages følgende ændring:

**1. § 4, stk. 2, affattes således:**

»Stk. 2. Medarbejderne vælger tre medlemmer til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder reglerne om koncernepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.«

## § 3

I lov om jernbanesikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 667 af 8. august 2002, foretages følgende ændringer:

**1. I § 5 a indsættes som stk. 7:**

»Stk. 7. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 5 og 6 nævnte prøver og undersøgelser.«

**2. I § 8 indsættes som stk. 2 og 3:**

»Stk. 2. Hvis de i stk. 1 nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

Stk. 3. Beløbene med påløbne renter kan indrives ved udpantning.«

## § 4

I lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder, som ændret ved § 10, stk. 2, i lov nr. 393 af 10. juni 1997, foretages følgende ændringer:

**1. I titlen ændres »ministeriet for offentlige arbejder« til: »Trafikministeriet«.**

2. I § 1, 1. pkt., ændres »ministeren for offentlige arbejder« til: »trafikministeren«.
3. I § 1, stk. 1, litra a, indsættes efter »jernbaneanlæg«: »og letbaneanlæg«, og efter »jernbaner« indsættes: »eller veje og letbaner«.
4. § 1, stk. 1, litra g, ophæves.
5. I § 2, stk. 1, ændres »jernbanestyrelse« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter«.
6. I § 2, stk. 2, sidste pkt., ændres »Ministeren for offentlige arbejder« til: »Trafikministeren«.

## § 5

Loven træder i kraft den 15. marts 2003. § 2 træder dog først i kraft den 15. maj 2004.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder for det første bestemmelser, der afslutter gennemførelsen af EU's første jernbanepakke fra februar 2001. Jernbanepakken består af tre direktiver, der skal være gennemført i national lovgivning senest den 15. marts 2003. Direktiverne beskrives nærmere under afsnit 2.

For det andet foreslås en ændring af bestemmelsen i jernbanevirksomhedslovens § 17 om jernbanevirksomhedernes pligt til at have en ansvarsforsikring. Forsikringspligten vil fortsat fremgå af loven, men trafikministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler herfor.

Lovforslaget indeholder for det tredje forslag om, at gebyrer, der er udstedt af Jernbanetilsynet, og som ikke erlægges rettidigt, kan tillægges rente i overensstemmelse med renteloven. Endvidere vil trafikministeren få hjemmel til at fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser. Beløbene med påløbne renter kan inddrives ved udpantning.

For det fjerde følger det af lovforslagets § 2, nr. 1, at medarbejdernes valgbarhed til DSB's bestyrelse følger de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven. Denne del af lovforslaget har udskudt ikrafttræden.

For det femte foreslås en ændring af lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder, således at letbaneanlæg indføjes. Denne del af lovforslaget er af teknisk karakter og er alene omtalt i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

#### 2. EU's første jernbanepakke

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af EU's første jernbanepakke fra februar 2001. Jernbanepakken består af tre direktiver:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 1 ff.),

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 26 ff.) og
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 29 ff.).

De tre direktiver skal være gennemført i national lovgivning senest den 15. marts 2003.

De tre direktiver indeholder en række bestemmelser, der fastsætter rammebetingelserne for en markedsåbning på jernbaneområdet på lige og ikke diskriminerende vilkår. Bestemmelserne vedrører således bl.a. jernbaneinfrastrukturforvalternes organisatoriske uafhængighed af jernbanevirksomheder, udvidelse af kravene om EU-licenser til jernbanevirksomheder, fælles principper for fastsættelse af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen og tildeling af infrastrukturkapacitet. Direktiverne indebærer desuden en markedsåbning af medlemsstaternes jernbaneinfrastruktur for international godstransport. Frem til den 15. marts 2008 vil markedsåbningen være begrænset til et i direktiverne nærmere defineret »transeuropæisk netværk for jernbanegodstransport«, der omfatter de kommercielt mest interessante jernbanestrækninger. Fra den 15. marts 2008 udstrækkes markedsåbningen til at gælde hele det europæiske jernbanenet.

Markedsåbningen vil kunne betyde, at nogle af de amtsbaner, der ikke udelukkende udfører personbefordring, og som har banestrækninger, der fører op til netværket for jernbanegodstransport, skal åbne deres net for andre jernbanevirksomheder, der anmoder om tildeling af kapacitet på en af disse strækninger.

De tre direktiver er allerede i al væsentlighed gennemført i dansk ret. På visse områder, som gennemgår i det følgende, vil det dog være nødvendigt med ændringer af dansk lovgivning. Når disse ændringer er vedtaget, er EU-direktiverne gennemført i dansk ret.

Direktiv 2001/12/EF og 2001/13/EF indebærer en udvidelse af definitionen af »jernbanevirksomhed«, idet direktivets definition af »jernbanevirksomhed« tillige omfatter »virksomheder, der kun leverer trækraft«. Jernbanevirksomhedslovens regler foreslås ændret i overensstemmelse hermed.

Direktiv 2001/14/EF indeholder bestemmelser om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Direktivets anvendelsesområde indebærer, at direktivet i Danmark finder anvendelse på statens jernbaneinfrastruktur, bortset fra S-banenettet, samt for de af amtsbanerne, der ikke udelukkende anvendes til passagertransport.

Med lovforslaget gennemføres direktivets regler om, at infrastrukturforvalteren årligt skal offentliggøre en netvejledning, der skal redegøre for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder. Netvejledningen skal indeholde oplysninger om vilkårene for adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om afgiftsprincipper og tariffer, principper og kriterier for kapacitetstildeling. Netvejledningen vil i Danmark blive udgivet af Banestyrelsen på vegne af alle danske jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Endvidere indeholder lovforslaget regler, der giver hjemmel til at gennemføre direktivets bestemmelser om afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Det følger af disse regler, at afgifterne som udgangspunkt skal fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten (dvs. som marginalomkostningerne). Det følger dog tillige, at afgifterne kan beregnes som gennemsnit for en rimelig omfattende togtrafik over længere tidsrum.

Direktivet indeholder visse undtagelser fra ovennævnte udgangspunkt. Således kan en medlemsstat med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud, hvis markedet kan bære det, opkræve tillæg til afgifterne på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende principper, samtidig med at der sikres navnlig den internationale jernbanegodstransport størst mulig konkurrenceevne. Desuden kan der for særlige investeringsprojekter under visse forudsætninger fastsættes højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved sådanne projekter.

Direktivet tillader, at medlemsstater indfører tidsbegrænsede kompensationsordninger for de påviseligt udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker ved konkurrerende transportformer, såfremt disse omkostninger overstiger de tilsvarende omkostninger ved jernbanetransport. Det vil således være muligt at indføre ordninger, der sva-

rer til den miljøltilskudsordning, der har været gældende for jernbanegodstransport i Danmark fra april 1999 til april 2002.

Endelig indeholder lovforslaget bestemmelser, der gennemfører direktivets krav om, at infrastrukturforvalterens og sikkerhedsmyndighedens afgørelser inden for direktivets anvendelsesområde skal kunne påklages til et uafhængigt klagenævn.

### 3. Forsikring

Terrorangrebet på World Trade Center den 11. september 2001 har også fået betydning for jernbaneforsikringsmarkedet. Dette har blandt andet betydet, at det i lyset af den forøgede risiko er blevet dyrere at tegne en sådan ansvarsforsikring, som jernbanevirksomhedsloven i sin nuværende udformning stiller krav om.

Forsikringspligten er reguleret i jernbanevirksomhedslovens § 17, der angiver, at krav om erstatning for skader forvoldt af jernbanevirksomheder skal være dækket af en ansvarsforsikring, samt at forsikringen skal dække personskade eller tab af forsøger på op til 150 mio. kr. og tingskade på op til 100 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Beløbene reguleres årligt og udgør i dag henholdsvis 170 mio. kr. og 114 mio. kr.

De forsikringselskaber, der har overvejet at indgå en sådan forsikringsaftale, har krævet enten meget store præmier eller stor selvrisiko for jernbanevirksomheden. Baggrunden herfor er, at forsikringselskaberne – efter terrorangrebet i New York – vurderer, at der er en meget stor forsikringsrisiko ved den i loven krævede forsikringsdækning pr. enkeltbegivenhed. Forsikrings- og genforsikringselskaberne har udviklet nye produkter, der sigter mod at imødekomme efterspørgslen efter forsikringer med dækning mod terrorrisiko samtidig med, at selskabernes risikoeksponering ikke overstiger deres økonomiske bæreevne. Der kan f.eks. være tale om såkaldte sumbegrænsninger. Det vil sige, at forsikringen dækker successive skader op til et forud aftalt maksimumbeløb pr. forsikringsår. Som det klart er kommet til udtryk ved flytransportforsikringer, har begivenhederne den 11. september 2001 sat fokus på, at risikoeksponeringen ved forsikring og dermed markedsforholdene kan ændres med kort varsel. Det er et ledelsesansvar i jernbanevirksomhederne med udgangspunkt i deres ansvar at fastlægge selskabernes forsikringspolitik. På baggrund heraf og de nævnte omskiftelige forsikringsvilkår er det mest hensigtsmæssigt, at der i den offentlige regulering alene stilles krav om en minimumsansvarsforsikring, således at virksomhederne

kan finde den mest omkostningseffektive afdækning af deres forsikringsønsker.

Lovforslaget indebærer, at der i loven alene vil blive stillet krav om en ansvarsforsikring. De nærmere regler om minimumsforsikringsdækning, årlig regulering af forsikringsbeløbene m.v., vil blive fastsat administrativt.

#### *4. Ubetalte gebyrer og morarenter*

Jernbanetilsynet har hjemmel i jernbanesikkerhedsloven til at opkræve gebyr for de i loven relaterede opgaver. Herudover har Jernbanetilsynet hjemmel i jernbanevirksomhedsloven til at opkræve gebyr for udstedelse af licenser samt gebyrer i forbindelse med certificering. Tilsynet mangler et redskab til at inddrive gebyrer, der ikke bliver betalt eller mulighed for opkrævning af morarenter. Derfor er det fundet nødvendigt at indsatte bestemmelse om inddrivning af forfaldne gebyrer ved udpankning og opkrævning af morarenter i både lov om jernbanevirksomhed og lov om jernbanesikkerhed. Samtidig gives trafikministeren hjemmel til at fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser.

#### *5. Medarbejderrepræsentanter*

Det følger af lovforslagets § 2, nr. 1, at medarbejdernes valgbarhed til bestyrelsen følger de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven.

§ 2, nr. 1, træder først i kraft den 15. maj 2004. Den udskudte ikrafttræden gør det muligt for de medarbejderrepræsentanter, der i dag sidder i DSB's bestyrelse, at træffe foranstaltninger således, at de vil kunne efterleve aktieselskabslovens bestemmelser om valgbarhed m.v. til bestyrelser.

#### *6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ikke været forelagt for Økonomi- og Erhvervsministeriets Testpanel, idet det i samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser er vurderet, at lovforslaget alene forventes at have begrænsede administrative konsekvenser for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. På den baggrund kan det ikke anbefales at teste lovforslaget i et virksomhedspanel.

#### *8. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

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

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af EU's første jernbanepakke fra februar 2001. De tre direktiver 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF skal være gennemført i national lovgivning senest den 15. marts 2003.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.

#### *10. Høring*

Lovforslaget er sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer m.v. Når høringssvarene forligger, vil de blive sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som svarene giver anledning til.

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget medfører meget begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, se afsnit 7.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget medfører meget begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet, se afsnit 7.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører EU's første jernbanepakke fra februar 2001.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

###### Til nr. 1

Der indsættes ordet »udførelse« i definitionen for at tydeliggøre, at definitionen vedrører udførelse af jernbanevirksomhed og ikke definition på »en jernbanevirksomhed«.

###### Til nr. 2

Med gennemførelsen af EU's første jernbanepakke er der indført en ny definition på en jernbanevirksomhed. Det nye ligger i, at virksomheder, der alene søger for trækraften, også anses for jernbanevirksomheder.

Det vil i bekendtgørelsesform blive fastsat, i hvilke tilfælde der kræves licens, sikkerhedscertifikat og forsikring. Det vil desuden blive præciseret, hvilke former for jernbanevirksomhed der ikke opfattes som egentlig jernbanevirksomhed, men som ikke desto mindre skal have forsikringer og visse certifikater.

###### Til nr. 3

Retten til at opnå en tilladelse vil nu udover de i bestemmelsen nævnte forhold også være betinget af, at ansøgeren ikke er blevet dømt for alvorlige og gentagne overtrædelser af forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, der ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer.

###### Til nr. 4

Jernbanetilsynets mulighed for at suspendere og tilbagekalde tilladelsen, hvis virksomheden ikke længere opfylder betingelserne herfor, fremgår af direktiv 95/18/EØF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder. Direktivet, der er implementeret i dansk ret, ændres nu med direktiv 2001/13/EF. Jernbanetilsynet er herefter forpligtet til at underrette Europa-Kommissionen om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af licenser.

###### Til nr. 5

Da § 17, stk. 1-4, ophæves og erstattes af et nyt stykke, er henvisningen i § 5 til § 17, stk. 4, ændret i overensstemmelse hermed.

###### Til nr. 6

Jernbanetilsynet har hjemmel til at opkræve gebyrer både i lov om jernbanevirksomhed m.v. og i lov om jernbanesikkerhed m.v. Gebyrer, der ikke erlægges rettidigt, vil kunne tillægges rente efter renteloven. Beløbene med påløbne renter vil kunne inddrives ved udpantning. Endvidere får trafikministeren hjemmel til at fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser.

###### Til nr. 7

Banestyrelsen blev etableret 1. januar 1997 ved deling af DSB i to virksomheder: En jernbanevirksomhed, DSB, og en infrastrukturforvalter, Banestyrelsen. Målet med delingen var at muliggøre konkurrence

mellem flere jernbanevirksomheder på skinnerne i overensstemmelse med ønsket om forbrugernes frie transportvalg i et frit indre marked. Banestyrelsens aktiviteter er i hovedsagen reguleret ved lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001.

Banestyrelsen skal forvalte statens jernbaneinfrastruktur og udfører tillige opgaven som infrastrukturforvalter af visse øvrige dele af jernbanenet, som har andre ejere, som f. eks. visse havnespor og jernbanestrækningen over Storebæltsforbindelsen mv. Det bemærkes, at en række danske jernbaneinfrastrukturer forvaltes af andre infrastrukturforvaltere.

I lyset af udviklingen på jernbaneområdet kan det blive nødvendigt at justere Banestyrelsens organisation. Den foreslåede bemyndigelse indeholder hjemmel hertil.

#### Til nr. 8

Det foreslås, at lovens § 9, stk. 6, ændres således, at Banestyrelsen hvert år skal udstede en bekendtgørelse om karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder og vilkårene for at benytte denne, herunder baneafgifter (en såkaldt »netredegørelse«). Med baneafgifter forstås de afgifter, som opkræves af Banestyrelsen som betaling for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen gennemfører artikel 3 i direktiv 2001/14, hvorefter forvaltere af jernbaneinfrastrukturkapacitet skal udarbejde og offentliggøre en netvejledning, der skal stilles til rådighed for interesserede til en pris, der ikke overstiger udgivelsesomkostningerne. Direktivets ordvalg »netvejledning« er ikke gentaget i forslaget, idet ordet »vejledning« forekommer misvisende i forhold til bekendtgørelsens karakter.

Bekendtgørelsen skal bl.a. indeholde regler om indretning, udstyr og mulig anvendelse af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder. Bekendtgørelsen skal desuden fastsætte de krav, som jernbanevirksomheder skal opfylde, f.eks. med hensyn til licens og sikkerhedscertifikat, for at få adgang til infrastrukturen. Bekendtgørelsen skal fastsætte procedurer og frister for jernbanevirksomheders ansøgning om jernbaneinfrastrukturkapacitet. Bekendtgørelsen skal endelig indeholde detaljerede regler om de baneafgifter, som jernbanevirksomheder skal betale for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen og om en eventuel kompensationsordning for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger til godstransport på jernbane, jf. nr. 9.

Bekendtgørelsen påtænkes fastsat af Banestyrelsen for hele det danske jernbanenet. Banestyrelsen indhenter til dette formål relevante oplysninger fra andre infrastrukturforvaltere, herunder de amtslige baner (de tidligere privatbaner), Øresundsbro Konsortiet A/S og Storebæltsforbindelsen A/S.

Bestemmelsen indeholder endelig en bemyndigelse til trafikministeren til at fastsætte de nærmere regler for bekendtgørelsens opbygning, indhold og procedurer for dens udarbejdelse.

#### Til nr. 9

Det foreslås, at trafikministeren gives bemyndigelse til at fastsætte de nærmere regler for jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen samt en kompensationsordning for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger til godstransport på jernbane.

Afgiftssystemet ventes fortsat udformet således, at jernbanevirksomheder betaler en kilometerafhængig afgift for benyttelsen af infrastrukturen. Denne afgift vil – i overensstemmelse med de grundlæggende principper i direktiv 2001/14/EF - tage udgangspunkt i de omkostninger, som direkte følger af togenes brug af infrastrukturen, dvs. af marginalomkostningerne. Afgifterne vil blive udregnet på basis af gennemsnittet af marginalomkostningerne for en mere omfattende togtrafik over længere tidsrum. Der vil dog i medfør af bestemmelsen – og ligeledes i overensstemmelse med direktiv 2001/14/EF - kunne fastsættes regler om en omkostningsdækning, der overstiger marginalomkostningerne for brugen af infrastrukturen, hvis markedet kan bære dette. I dette tilfælde vil baneafgiften således kunne overstige marginalomkostningerne. Baneafgiften vil dog ikke overstige de omkostninger, der er forbundet med driften og vedligeholdelsen af jernbaneinfrastrukturen.

Der er ikke ved den foreslåede bestemmelse tilset nogen ændringer i muligheden for at opkræve særlige benyttelsesafgifter for de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Disse afgifter agtes fortsat opkrævet, jf. bekendtgørelse nr. 1072 af 17. december 2001 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane.

Bestemmelsen giver endelig ministeren bemyndigelse til at fastsætte en kompensationsordning for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger. Hjemlen agtes anvendt, hvor det kan påvises, at konkurrerende transportformer ikke i samme grad som jernbanevirksomheder betaler de samfundsøkonomiske miljø- og infrastrukturomkostninger og omkost-

ninger ved ulykker, som de pågældende transportformer giver anledning til.

Kompensationsordningen vil indebære en udligning mellem de afgifter, som de forskellige transportformer må betale, og som påvirker konkurrencen mellem transportformerne. Med andre ord vil kompensationsordningen medvirke til en mere lige konkurrence mellem transportformerne.

Ordningen agtes finansieret af godstrafikkens betaling for brug af jernbaneinfrastrukturen, ekskl. benyttelsesafgifterne for de faste forbindelser. Kompensationsmetoderne og beregningerne vil blive offentliggjort i Banestyrelsens netredegørelse, jf. nr. 8.

Kompensationsordningen er omfattet af kravet om notifikation til Europa-Kommissionen efter EU-retens statsstøtteregele.

Banestyrelsen vil efter forudgående godkendelse af trafikministeren forestå den praktiske udmøntning og opkrævning af baneafgifterne samt administrationen af kompensationsordningen for udekkede miljø- og infrastrukturomkostninger.

Til nr. 10

Ændringen er en konsekvens af, at takstkompetencen i hovedstadsområdet er overgået til Hovedstadens Udviklingsråd.

Til nr. 11

Bestemmelsen forpligter virksomhederne til at tegne ansvarsforsikring. I en bekendtgørelse vil der blive fastsat beløbsstørrelser m.v. Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Inddrivelse af skyldige kontrolafgifter m.v. er i forbindelse med ressortændringer overgået til Told- og Skattestyrelsen.

Til nr. 13

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af ovennævnte ressortændring.

Til nr. 14

Den foreslåede ændring af § 24, stk. 1, præciserer, at klager, der kan indgives til Jernbaneklagenævnet, ikke kan indgives til anden administrativ myndighed. Jernbaneklagenævnet er i dag kompetent til at afgøre klager i følgende typer af sager:

- 1) Klager over afgørelser om udstedelse af tilladelse i medfør af § 4.
- 2) Klager over afgørelser om adgang til uddannelse af jernbaneteknisk personale i medfør af § 6.

- 3) Klager over afgørelser om og i forbindelse med udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig service i medfør af § 8.

- 4) Klager over afgørelser om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og klager fra såvel infrastrukturforvalter som jernbanevirksomhed vedrørende manglende opfyldelse af aftale indgået mellem disse i medfør af § 9.

- 5) Klager over afgørelser om adgang til stationer og kombiterminaler i medfør af § 10 eller om adgang til andre ydelser, der er forbundet med udførelse af jernbanetransport.

- 6) Klager over afgørelser om opkrævning af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. § 11. Lovforslaget indebærer, at Jernbaneklagenævnet herudover – som konsekvens af de foreslåede ændringer af § 9, stk. 6, og § 11, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 8 og 9 – vil blive kompetent til at behandle

- klager over tildelingskriterier, afgiftsprincipper m.v. fastsat i Banestyrelsens redegørelse for karakteren af jernbaneinfrastrukturen i medfør af § 9, stk. 6, og
- klager over afgørelser om fastsættelse af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

De foreslåede ændringer af § 24, stk. 2, indebærer, at det gøres klart, at nævnets formand skal være dommer, hvilket er hensigtsmæssigt i klagenævn, der behandler sager mellem det offentlige og private.

De foreslåede ændringer af § 24, stk. 2, indebærer derudover, at alle nævnets medlemmer beskikkes af trafikministeren efter indstilling.

#### Til § 2

Til nr. 1

I bemærkningerne til den gældende lov (lovforslag nr. L 85, Folketingstidende 1997-98, 2. samling, tillæg A, side 2121) anførtes det, at medarbejdere, der havde tjenestefrihed fra DSB uden løn med henblik på at varetage organisationsarbejde for medarbejdere i DSB, også var valgbar til bestyrelsen. Der kan imidlertid rejses spørgsmål om, hvorvidt der herved er sket en fravigelse af aktieselskabslovens almindelige regler om valgbarhed.

Det følger af lovforslaget, at medarbejdernes valgbarhed til bestyrelsen følger de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven. Som det fremgår af § 5 foreslås det, at bestemmelsen først træder i kraft den 15. maj 2004. Den udskudte ikrafttræden gør det muligt for de medarbejderrepræsentanter, der i dag sidder i DSB's bestyrelse, at træffe foranstaltninger således, at de vil kunne efterleve aktieselskabslovens bestemmelser om valgbarhed m.v. til bestyrelser.

## F. t. 1. vedr. jernbanevirksomhed m.v.

*Til § 3*

## Til nr. 1

Bestemmelsen bemyndiger trafikministeren til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte nærmere bestemmelser for, hvordan de nævnte prøver og undersøgelser skal foretages, f.eks. at udåndingsprøven skal foretages så skånsomt som muligt.

## Til nr. 2

Jernbanetilsynet har hjemmel til at opkræve gebyrer både i lov om jernbanevirksomhed m.v. og i lov om jernbanesikkerhed m.v. Gebyrer, der ikke erlægges rettidigt, vil kunne tillægges rente efter renteloven. Beløbene med påløbne renter vil kunne inddrives ved udpantning. Endvidere får trafikministeren hjemmel til at fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser.

*Til § 4*

## Til nr. 1, 2 og 6

Ministeriet for offentlige arbejder har skiftet navn til Trafikministeriet. Det foreslås derfor at erstatte de gamle betegnelser med de nuværende.

## Til nr. 3

I henhold til § 1, stk. 1, litra a, i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder kan ministeren, når alment vellet kræver det, iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg tillade, at der i forbindelse med ikke-statslige anlæg iværksættes ekspropriation til bl.a. jernbaneanlæg.

Ved lovens tilblivelse i 1965 fandtes der ingen letbaneanlæg. Det foreslås derfor at indsætte en udtrykkelig hjemmel til ekspropriation til letbaneanlæg. Denne ekspropriationshjemmel vil kunne benyttes til udbygning og vedligeholdelse af de letbaneanlæg, der er anlagt i medfør af lov om Ørestaden (den københavnske metro). En eventuel beslutning om anlæggelse af en helt ny letbane forudsættes som hidtil at ske ved lov.

## Til nr. 4

Bestemmelsen foreslås ophævet, idet Post Danmark A/S i dag er et aktieselskab, som skal indkøbe grunde og bygninger på almindelige markedsvilkår. Post Danmark A/S skal således ikke have en fortrinstilling frem for andre selskaber.

## Til nr. 5

Det foreslås at bruge betegnelsen jernbaneinfrastrukturforvalter i stedet for jernbanestyrelse, idet jernbaneinfrastrukturforvalter er defineret i lov om jernbanevirksomhed m.v.

*Til § 5*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 15. marts 2003.

Det foreslås dog, at § 2, nr. 1, først træder i kraft den 15. maj 2004. Den udskudte ikrafttræden gør det muligt for de medarbejderrepræsentanter, der i dag sidder i DSB's bestyrelse, at træffe foranstaltninger således, at de vil kunne efterleve aktieselskabslovens bestemmelser om valgbarhed m.v. til bestyrelser.

**Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget**

Skatteministeriet

DSB

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd

Amtsrådsforeningen

Statsansattes Kartel

Dansk Jernbaneforbund

Post Danmark A/S

Railion Denmark A/S

Arriva Danmark A/S

Ikea-Rail AB

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen

Dansk Industri

Handelskammeret

Hovedstadens Udviklingsråd

Jernbanernes Arbejdsgiverforening

SID Københavns Jernbanearbejdere

Brancheafdelingen for trafik og jernbane under

HK

Ørestadsselskabet I/S

Øresundsbro Konsortiet

Ingeniørforeningen i Danmark

Metro Service

## Bilag 2

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

I lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001, som  
ændret ved § 2 i lov nr. 405 af 6. juni 2002, fore-  
tages følgende ændringer:

## Kapitel 1

## Formål

§ 1. Denne lovs formål er gennem fastlæggelse  
af rammerne for jernbanevirksomhed og jernba-  
neinfrastrukturforvaltning at fremme opfyldel-  
sen af samfundets transportbehov på et bæredy-  
gtigt grundlag under hensyn til

- 1) miljø,
- 2) samfundsøkonomi,
- 3) trafiksikkerhed,
- 4) fremkommelighed og
- 5) sociale hensyn.

*Stk. 2.* Ved jernbanevirksomhed forstås befor-  
dring af personer og transport af gods m.v. på  
jernbane.

*Stk. 3.* Jernbaneinfrastrukturforvaltning om-  
fatter drift af jernbaneinfrastruktur med dertil  
hørende regulerings- og sikkerhedssystemer  
samt tildeling af infrastrukturkapacitet.

1. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Ved udførelse af jernbanevirksomhed  
forstås befordring af personer og transport af  
gods m.v. på jernbane.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4 og 5:

»Stk. 4. Ved en jernbanevirksomhed forstås  
enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis  
hovedaktivitet består i godstransport og/eller  
passagerbefordring via jernbane, og som er for-  
pligtet til at sørge for trækraften, herunder virk-  
somheder, som kun sørger for trækraften.

*Stk. 5.* Trafikministeren fastsætter nærmere  
regler om jernbanevirksomheder, der kun sørger  
for trækraften.«

*Gældende formulering*

§ 4. Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed kan meddeles virksomheder, der

- 1) ønsker at drive personbefordring eller gods-transport på jernbane som virksomhedens hovedaktivitet,
- 2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 3) ikke er erklæret konkurs,
- 4) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 5) ikke er blevet idømt straf for alvorlige lovovertrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold eller på transportområdet,
- 6) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om beskyttelse af arbejdstagere,
- 7) i faglig henseende er kvalificeret til at drive jernbanevirksomhed, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation,
- 8) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17, og
- 9) råder over trækraft.

*Stk. 2.* Tilladelse til at drive infrastrukturforvaltning kan meddeles virksomheder, der opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2-6, og som i faglig henseende er kvalificeret til at drive infrastrukturforvaltning, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation, og er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17 a.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan fastsætte regler, hvorefter der kan udstedes tilladelse til infrastrukturforvaltning vedrørende særlig ubetydelige anlæg, uden at de i stk. 1, nr. 2-6, anførte betingelser dokumenteres opfyldt.

*Lovforslaget*

3. I § 4, stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, som ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer.«

Nr. 7-9 bliver herefter nr. 8-10.

*Gældende formulering*

*Stk. 4.* Betingelserne i stk. 1, nr. 3, 5 og 6, skal ligeledes være opfyldt af direktørerne og alle bestyrelsesmedlemmerne.

*Stk. 5.* En tilladelse er gyldig, så længe virksomheden opfylder de i denne lov angivne vilkår. Jernbanetilsynet kan, hvis Tilsynet finder anledning hertil, bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering af, om vilkårene er opfyldt. En fornyet vurdering skal dog senest finde sted 5 år efter udstedelsen af tilladelsen.

*Stk. 6.* Jernbanetilsynet kan suspendere eller tilbagekalde tilladelsen, hvis virksomheden ikke længere opfylder vilkårene i stk. 1, 2 og 4. Nærmere regler om suspension og tilbagekaldelse fastsættes af trafikministeren.

*Stk. 7.* Trafikministeren kan bestemme, at der kan knyttes særlige vilkår til tilladelser, herunder at tilladelser udstedes for en begrænset periode. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse af tilladelser.

*Stk. 8.* Jernbanetilsynet kan opkræve et gebyr i forbindelse med udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomhederne.

**§ 5.** Ikkeerhvervsmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, skal opfylde bestemmelserne om sikkerhedsgodkendelse i lov om jernbanesikkerhed m.v. og de krav om forsikringsdækning, som trafikministeren måtte foreskrive i henhold til § 17, stk. 4.

**§ 6.** Trafikministeren fastsætter nærmere regler om adgang for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til at få uddannet det til varetagelsen af deres opgaver nødvendige personale. Ministeren kan i den forbindelse pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikkediskriminerende vilkår at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder.

*Lovforslaget*

4. I § 4 indsættes som stk. 9:

»Stk. 9. Jernbanetilsynet underretter Europa-Kommissionen om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af licenser.«

5. I § 5, ændres »§ 17, stk. 4« til: »§ 17, stk. 1«.

6. I § 6 indsættes som stk. 3 og 4:

*Gældende formulering*

*Stk. 2.* Trafikministeren kan fastsætte regler om certificering af jernbaneteknisk personale. Der kan opkræves gebyr for udstedelse af certifikater.

*Lovforslaget*

»*Stk. 3.* Hvis de i stk. 2 og § 4, stk. 8, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

*Stk. 4.* Beløbene med påløbne renter kan indrives ved udpantning.«

## Kapitel 4 b

*Banestyrelsen*

**§ 8 d.** Banestyrelsen under Trafikministeriet forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Styrelsen skal erhverve sikkerhedscertifikat efter § 3, stk. 1, og skal over for Jernbanetilsynet dokumentere, at de i § 4, stk. 2, nr. 1, anførte betingelser for at forvalte jernbaneinfrastruktur er opfyldt.

*Stk. 2.* Banestyrelsen kan forsyne jernbanevirksomhederne med kørestrøm efter nærmere regler, der fastsættes af trafikministeren. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Banestyrelsens elforsyningsaktiviteter.

*Stk. 3.* § 7 finder ikke anvendelse for Banestyrelsen.

**§ 8 e.** Banestyrelsen skal ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler og jernbaneovergange, der er offentligt tilgængelige og åbne for almindelig færdsel, offentliggøre planer om den påtænkte nedlæggelse med en frist på mindst 8 uger til at fremsætte bemærkninger til planerne.

7. Efter § 8 e indsættes i kapitel 4 b:

»**§ 8 f.** Trafikministeren kan delegere Banestyrelsens beføjelser i denne lov til en anden statslig styrelse eller virksomhed.«

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## Kapitel 5

*Adgangen til jernbaneinfrastrukturen og betaling herfor*

§ 9. Infrastrukturkapacitet tildeles af det pågældende baneafsnits infrastrukturforvalter.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren kan efter trafikministerens nærmere bestemmelse reservere infrastrukturkapacitet til særlige formål, herunder til internationale godstogskorridorer.

*Stk. 3.* I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om jernbaneinfrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordeler infrastrukturforvalteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af trafikministeren. Fortrinsret gives inden for nærmere fastsatte rammer til offentlig service-trafik og derefter til godstrafik i internationale godstogskorridorer, jf. stk. 2. Resterende kapacitet fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder således, at der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder, at der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om rettigheder til baneafsnittet, og at infrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

*Stk. 4.* Tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet medfører ikke eneret til benyttelse af et givet jernbaneafsnit, men trafikministeren kan meddele en jernbanevirksomhed eneret til afsætning og optagning af passagerer på udvalgte stationer og på udvalgte tidspunkter.

*Stk. 5.* I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår jernbanevirksomheden aftale med infrastrukturforvalteren om samarbejdsrelationer, betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

*Stk. 6.* Trafikministeren bekendtgør årligt, hvilke strækninger der vil være åbne for færdsel, og på hvilke betingelser det vil være tilfældet, herunder vedrørende maksimalt akseltryk, maksimalhastighed, m.v.

8. § 9, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Banestyrelsen fastsætter regler om karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder og vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om baneafgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herom.«

*Gældende formulering*

§ 11. Trafikministeren fastsætter baneafgifter som jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, miljø- og regionaltilskud til godstransport på jernbane samt regler for opkrævning af baneafgifter og udbetaling af tilskud.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser af infrastrukturforvalteren.

## Kapitel 6

*Forretningsbetingelser og takster*

§ 12. Jernbanevirksomhederne udarbejder forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedens regler vedrørende befordring, beløbsstørelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national godstransport m.v., og anmelder disse til Banestyrelsen.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan udstede nærmere regler for udformningen af jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser og i den forbindelse gøre retten til at drive jernbanevirksomhed betinget af opfyldelse af disse.

*Stk. 3.* En jernbanevirksomheds forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener.

*Stk. 4.* Jernbanevirksomhederne kan inden for rammer fastsat af trafikministeren frit fastsætte takster for befordring af passagerer. Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet, er dog underlagt Hovedstadsområdets Trafikskabs takstkompetence for disse befordringsydelser, jf. lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

*Stk. 5.* Jernbanevirksomheder har pligt til at sælge personbefordringsydelser for andre jernbanevirksomheder mod betaling fra disse.

*Lovforslaget*

9. § 11, *stk. 1*, affattes således:

»Trafikministeren fastsætter regler for de afgifter, som jernbanevirksomheder skal betale til Banestyrelsen for at benytte jernbaneinfrastruktur, samt en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbane-godstransport med andre former for godstransport.«

10. I § 12, *stk. 4*, ændres »Hovedstadsområdets Trafikskabs« til: »Hovedstadens Udviklingsråds«.

*Gældende formulering*

*Stk. 6.* Trafikministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder, der driver passagertrafik, skal bidrage til et centralt system for kundeoplysning med informationer om egen togdrift og takster m.v. Trafikministeren fastsætter i givet fald nærmere regler for administrationen af dette system.

§ 17. Krav om erstatning for skader forvoldt af jernbanevirksomheder skal være dækket af en ansvarsforsikring.

*Stk. 2.* Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på op til 150 mio. kr. og tingskade på op til 100 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

*Stk. 3.* De i stk. 2 nævnte beløb reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 million delvise kronebeløb. Trafikministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om jernbanevirksomhedernes forsikringsdækning.

*Stk. 5.* Bestemmelserne i nærværende kapitel finder tilsvarende anvendelse på skader, som forårsages af infrastrukturforvalternes jernbane-køretøjer.

*Stk. 6.* Erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM). For stykgods gælder dog den i konvention om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej (CMR) fastsatte maksimale erstatning.

*Lovforslaget*

11. § 17, stk. 1-4, ophæves og i stedet indsættes:

»Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed skal være dækket af en ansvarsforsikring. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 2 og 3.

*Gældende formulering*

§ 23. Trafikministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billetter og kort). Beløbene tillægges udpantningsret.

*Stk. 2.* Ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr efter stk. 1 kan med tillæg af renter og omkostninger inddrives af Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning (Hypotekbanken). Hypotekbanken kan inddrive skyldige beløb ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Hypotekbanken kan endvidere inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelsen.

*Stk. 4.* Hypotekbanken kan indhente de oplysninger hos skattemyndighederne og andre offentlige myndigheder, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen af de i stk. 1 nævnte beløb, herunder oplysninger om indkomst- og formueforhold.

*Stk. 5.* Hypotekbankens afgørelser efter stk. 1-3 kan indbringes for finansministeren.

*Stk. 6.* Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for Hypotekbanken om kravets berettigelse, berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for Hypotekbanken, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

*Stk. 7.* Afgørelse efter stk. 6 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

*Stk. 8.* Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 6 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

*Lovforslaget*

12. I § 23, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning (Hypotekbanken)« til: »Told- og Skattestyrelsen«, i § 23, *stk. 2, 2. og 3. pkt.*, ændres »Hypotekbanken« til: »Told- og Skattestyrelsen«, i § 23, *stk. 4*, ændres »Hypotekbanken« til: »Told- og Skattestyrelsen«, i § 23, *stk. 5*, ændres »Hypotekbankens« til: »Told- og Skattestyrelsens« og to steder i § 23, *stk. 6*, ændres »Hypotekbanken« til: »Told- og Skattestyrelsen«.

13. I § 23, *stk. 5*, ændres »finansministeren« til: »skatteministeren«.

*Gældende formulering*

*Stk. 9.* Overskrides den i stk. 8 nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Fogedretten kan dog undtagelsesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Begæring herom skal i så fald indleveres til fogedretten inden 4 uger efter tilladelsens meddelelse. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

*Stk. 10.* Jernbanevirksomheden kan fastsætte regler om pligt for passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billetter og kort), til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

## Kapitel 10

*Klageadgang, Jernbaneklagenævnet m.v.*

§ 24. Klager over afgørelser i medfør af §§ 4 og 8-11 samt klager over afslag på ansøgning om adgang til uddannelse af jernbaneteknisk personale i medfør af § 6 kan indgives til Jernbaneklagenævnet.

*Stk. 2.* Nævnet består af 4 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal opfylde de almindelige betingelser for at kunne blive dommer. De 3 andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Der beskikkes suppleanter for formanden og de øvrige medlemmer.

*Stk. 3.* Afgørelser i Jernbaneklagenævnet træffes ved stemmeflerhed. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

*Stk. 4.* I sager, der vedrører priser, øvrige aftlevilkår samt krydssubsidiering i medfør af § 6, § 8, stk. 3 og 4, og § 10, indhenter Nævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden Nævnet træffer endelig afgørelse.

*Lovforslaget*

14. § 24, stk. 1 og 2, affattes således:

»§ 24. Afgørelser i medfør af § 4, § 6 og §§ 8-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. Disse afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Nævnet består af fire medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal være dommer. De tre andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Formanden og de øvrige medlemmer har hver en suppleant, der også beskikkes af trafikministeren. Nævnets formand og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Domstolsstyrelsen. Medlemmet med jernbaneteknisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Ingeniørforeningen i Danmark. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.«

*Gældende formulering*

*Stk. 5.* Afgørelser i medfør af stk. 4 kan indbringes for Konkurrenceankenævnet, jf. lov nr. 384 af 10. juni 1997 (konkurrenceloven). Nævnets øvrige afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 6.* Trafikministeren kan bestemme, at andre klager end de i stk. 1 nævnte kan indbringes for Jernbaneklagenævnet.

*Stk. 7.* Trafikministeren fastsætter nærmere regler for gebyr for indgivelse af klage.

*Lovforslaget***§ 2**

I lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, som ændret ved § 3 i lov nr. 1046 af 23. december 1998, foretages følgende ændring:

**§ 4.** DSB ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer. Trafikministeren udpeger 6 medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand. Bestyrelsesmedlemmerne udpeges for en periode af 2 år. Genudpegning kan ske. Trafikministeren kan til enhver tid afsætte de af ministeren udpegede medlemmer.

*Stk. 2.* Medarbejderne vælger 3 medlemmer til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder reglerne om valg af koncernrepræsentanter og suppleanter for disse, finder anvendelse.

*Stk. 3.* Bestyrelsens formand og næstformand er forpligtet til at orientere trafikministeren om sager af væsentlig betydning.

**1. § 4, stk. 2,** affattes således:

»*Stk. 2.* Medarbejderne vælger tre medlemmer til bestyrelsen. Reglerne i aktieselskabsloven om valg af medarbejderrepræsentanter og suppleanter for disse, herunder reglerne om koncernrepræsentation og valgbarhed, finder tilsvarende anvendelse.«

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 3**

I lov om jernbanesikkerhed m. v., jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 667 af 8. august 2002 fortages  
følgende ændringer:

*Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende  
midler m.v.*

§ 5 a. En person, der udfører sikkerhedsklassi-  
ficerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge  
at udføre disse funktioner, når den pågældende  
har indtaget spiritus eller andre bevidsthedsfor-  
styrrende midler i et sådant omfang, at den på-  
gældende er ude af stand til at gøre tjeneste på  
fuldt betryggende måde, eller såfremt den på-  
gældende har en alkoholkoncentration i blodet  
på 0,20 promille eller derover.

*Stk. 2.* Ingen må udføre eller forsøge at udføre  
sikkerhedsklassificerede funktioner, når den på-  
gældende på grund af sygdom, svækkelse, over-  
anstrengelse, mangel på søvn eller af lignende  
årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den på-  
gældende er ude af stand til at udføre sikkerheds-  
klassificerede funktioner på fuldt betryggende  
måde.

*Stk. 3.* Det er forbudt at lade nogen udføre sik-  
kerhedsklassificerede funktioner i forbindelse  
med driften af jernbanevirksomhed eller jernba-  
neinfrastrukturforvaltning, når den pågældende  
befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1 eller  
2.

*Stk. 4.* Har en arbejdsgiver eller en anden fore-  
sat formodning om, at en person udfører eller  
forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede  
funktioner i forbindelse med jernbanevirksom-  
hed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en  
sådan tilstand som nævnt i stk. 1 og 2, skal ar-  
bejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den  
pågældende fritages for de sikkerhedsklassifice-  
rede funktioner.

*Stk. 5.* Politiet kan med henblik på at konstate-  
re en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid  
forlange, at en person foretager udåndingsprøve.

1. I § 5 a, indsættes som stk. 7:

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 6.* Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelsen i stk. 1 og ikke er i stand til eller nægter at deltage i en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

»*Stk. 7.* Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 5 og 6 nævnte prøver og undersøgelser.«

**§ 8.** Trafikministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanetilsynets og harvarekommissionens omkostninger ved administration og tilsyn i forbindelse med loven.

**2.** I § 8 indsættes som stk. 2 og 3:

»*Stk. 2.* Hvis de i stk. 1 nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

*Stk. 3.* Beløbene med påløbne renter kan indrives ved udpantning.«

**§ 4**

I lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder, som ændret ved § 10, stk. 2 i lov nr. 393 af 10. juni 1997, foretages følgende ændringer:

*Lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder*

**1.** I titlen ændres »ministeriet for offentlige arbejder« til: »Trafikministeriet«.

**§ 1.** Når almenvellet kræver det, kan ministeren for offentlige arbejder iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til:

**2.** I § 1, 1. pkt., ændres »ministeren for offentlige arbejder« til: »trafikministeren«.

- jernbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner,
- dige- og kystsikringsanlæg for statens regning,

**3.** I § 1, stk. 1, litra a, indsættes efter »jernbaneanlæg«: »og letbaneanlæg« og efter »jernbaner« indsættes: »eller veje og letbaner«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- c. offentlige havneanlæg,
- d. (ophævet),
- e. lageranlæg, pumpestationer og rørledninger for flydende brændsel og drivmidler, når produkterne skal tilføres lageret gennem en fast forbindelse med dansk havneområde og anlægget udføres af staten eller en offentlig havn,
- f. anlæg for rutebildrift,
- g. bygninger for postvæsenet.

§ 2. Til forebyggelse af, at der på jernbaner samler sig snedriver, kan vedkommende jernbanestyrelse lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende eller andre ejendomme, erstattes.

*Stk. 2.* Ved gennemførelsen af de i stk. 1 nævnte foranstaltninger finder loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ikke anvendelse. I mangel af mindelig overenskomst om erstatningens størrelse fastsættes erstatningen dog efter denne lovs regler. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler om fremgangsmåden herved.

4. § 1, stk. 1, litra g, ophæves.

5. I § 2, stk. 1, ændres »jernbanestyrelse« til: »jernbaneinfrastrukturforvalter«.

6. I § 2, stk. 2, sidste pkt., ændres »Ministeren for offentlige arbejder« til: »Trafikministeren«.

Til lovforslag nr. L 100. Skriftlig fremsættelse (4. december 2002)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, lov om jernbanesikkerhed m.v. og lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder.*

(Lovforslag nr. L 100).

Lovforslaget indeholder for det første bestemmelser, der afslutter gennemførelsen af EU's første jernbanepakke fra februar 2001. Jernbanepakken består af tre direktiver, der skal være gennemført i national lovgivning senest den 15. marts 2003.

For det andet foreslås en ændring af bestemmelsen i jernbanevirksomhedslovens § 17 om jernbanevirksomhedernes pligt til et have en ansvarsforsikring. Forsikringspligten vil fortsat fremgå af loven, men trafikministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler herfor.

Lovforslaget indeholder for det tredje forslag om, at gebyrer, der er udstedt af Jernbanetilsy-

net, og som ikke erlægges rettidigt, kan tillægges rente i overensstemmelse med renteloven. Endvidere vil trafikministeren få hjemmel til at fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser. Beløbene med påløbne renter kan inddrives ved udpantning.

For det fjerde følger det af lovforslagets § 2, nr. 1, at medarbejdernes valgbarhed til DSB's bestyrelse følger de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven. Denne del af lovforslaget har udskudt ikrafttræden. Den udskudte ikrafttræden gør det muligt for de medarbejderrepræsentanter, der i dag sidder i DSB's bestyrelse at træffe foranstaltninger således, at de vil kunne efterleve aktieselskabslovens bestemmelser om valgbarhed m.v. til bestyrelser.

For det femte foreslås en ændring af lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder, således at letbaneanlæg indføjjes.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.