

NOTAT

Dato 28. marts 2012
J. nr. 2011-498

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (Afgifter, gebyrer internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.) L 136

Et udkast til lovforslag har fra den 22. december 2011 til den 27. januar 2012 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt:

Alstom, Arriva Skandinavien A/S, Arriva Tog A/S, Atkins Danmark A/S, Balfour Beatty Rail Danmark A/S, Banedanmark Direktion, Bombardier Transportation, Bravida Danmark A/S, CFL cargo Danmark ApS, CONPAO Consulting, Contec Rail ApS, COWI, Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Industri, Transport, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Kollektiv Trafik (DKT), Danske Regioner, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DB Schenker Rail Scandinavia A/S (Sikkerhed), Det Norske Veritas, Danmark A/S (DNV), DI Transport, DSB, DSB Jernbanesikkerhed, DSB S-tog a/s, DSBFirst Danmark A/S, Erik E Business Consultancy, Frie Jernbaneingenører ApS, Havari-kommissionen, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Hove Rail Consult, Hovedstadens Lokalbanel A/S, Interfleet Technology ApS, KL, Leonhard Weiss Danmark A/S, Lloyds Lokalbanel A/S, Malus ApS, Metro Selskabet, Metro Service A/S, Midtjyske Jernbaner A/S, Midttrafik, Movia, NEG Niebüll GmbH, NIRAS, NOB, Nordjyskejernbaner A/S, OEM Consult, Per Aarsleff A/S, PP Consult, Railcare Danmark, Railcare Sverige, Railpartner, Rambøll, Regionstog A/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, Scanscreen, Siemens A/S, SJ AB, Spitzke Scandinavia A/S, Strukton Rail Danmark, Sund & Bælt, Sund & Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne, Transport & Service Handel (DI), TX Logistik AG, TÜV Rheinland Intertraffic DK, Øresundsbro Konsortiet, Blovstrød Banen, Dansk Jernbaneklub, Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation, Djursland for fuld Damp, DSB Museumstog, Haderslev- Vojens banen, Hedelands Veteranbane, Hjerl Hedes Frilandsmuseum, Limfjordsbanen.dk, Mariager-Handest Veteranjernbane, Museumsbanen Maribo-Bandholm, MY Veterantog, Nordisk Jernbaneklub, Nordsjællands Veterantog, Omstigningsklubben, Projekt Amts banen på Als E- kleinbahn, Projekt Lille Vildmose banen, Projekt Mønsted Kalkgruber, Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, Struer Jernbane Klub, Syd Fyenske Veteranjernbane, Vestsjællands Veterantog, Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV, Veterantog Vest, Østsjællandske Jernbaneklub og Jernbanenævnet.



1. Høringssvarene med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 17 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til dette høringsnotat.

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

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

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

1.1. Afgifter og gebyrer vedrørende Trafikstyrelsens opgaver

Generelt

Flere høringssvar har udtrykt ønske om, at der bliver nedsat et gebyrudvalg på jernbaneområdet efter samme model som på luftfartsområdet. Trafikstyrelsen har på jernbaneområdet allerede nedsat et brancheudvalg, der bredt drøfter forhold om jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

Transportministeriet bemærker, at det vil blive indføjet i brancheudvalgets kommissorium, at det også skal kunne drøfte gebyrer og afgifter.

I forbindelse med at transportministeren fremsætter lovforslaget vil Trafikstyrelsen indkalde til et møde med branchen, hvor der også vil foreligge et udkast til gebyrbekendtgørelse.

Derudover vil Trafikstyrelsen ved fremsættelsen af lovforslaget sende udkastet til gebyrbekendtgørelse i høring sammen med et udførligt notat over beregningsgrundlaget.

Øresundsbrokonsortiet har udtalt, at man ikke mener, at konsortiet er omfattet af bestemmelserne om betaling af afgift for udførelse af tilsyn med konsortiet.

Øresundsbrokonsortiet har opnået en sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter fra Trafikstyrelsen, og Trafikstyrelsen fører tilsyn med konsortiet, herunder med konsortiets sikkerhedsledelsessystem.

Da Trafikstyrelsens tilsyn bygger på tilsyn med virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse, vil Øresundsbrokonsortiet også være omfattet af afgiftsbestemmelserne.



Veteranbanerne går ud fra, at de ikke er omfattet af de nye afgifts- og gebyrregler som følge af den særlige tilsynsform, som der praktiseres over for veteranbanerne.

Forpligtelsen til at betale afgift i henhold til den foreslåede § 21 u, stk. 1-3, påhviler de jernbanevirksomheder, entreprenørvirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere som Trafikstyrelsen fører tilsyn med. Idet veteranbanerne ikke er omfattet af definitionen jernbanevirksomhed, er veteranbanerne ikke omfattet af betalingsforpligtelsen.

I forhold til muligheden for at fastsætte gebyrer for Trafikstyrelsens øvrige opgaver, er det ikke hensigten, at gebyrpålægge udførelse af ikke-erhvervsmæssig jernbanedrift (veteranbaner). Dette vil komme til at fremgå af udkast til bekendtgørelse om gebyrer på jernbaneområdet.

Dansk Jernbaneforbund anbefaler, at der i lovforslaget skal indgå en oversigt over gældende og påtænkte afgifter og gebyrer, samt at der skabes gennemsigtighed i gebyrfastsættelsen.

Som tidligere nævnt vil der blive udarbejdet en bekendtgørelse om de kommende gebyrer. Bekendtgørelsesudkastet vil blive sendt i offentlig høring og der vil foreligge et notat om beregningsmodellerne. Endvidere vil Trafikstyrelsen afholde møder med jernbanebranchen, hvor bl.a. afgifter og gebyrer løbende vil blive drøftet.

Metroservice A/S har udtrykt ønske om, at der bliver brugt en beregningsmetode, som baseres på antal kørte passagerkilometer i stedet for lovforslagets model, der baseres på antal kørte togkilometer.

Metroservice A/S har endvidere gjort opmærksom på, at metroen ikke har lokomotivførere, og at de derfor ikke vil være omfattet af tilsynet med uddannelsessteder for lokomotivførere.

Transportministeriet skal bemærke, at det ikke er passagerantallet, der afgør tilsynsomsfang eller tilsynsbehov. Det er arten af kørslen, som ikke beror på hvor mange passagerer, der er i et tog, eller hvor mange tons gods, der fragtes med et godstog.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med en lang række forhold hos de enkelte virksomheder, hvoraf nogle er fælles for alle virksomheder, mens andre kun forekommer i en del af virksomhederne. Afgiften er fastsat som et gennemsnit for at dække den samlede omkostning i forbindelse med Trafikstyrelsens tilsyn og er således ikke baseret på de enkelte elementer, der føres tilsyn med i den enkelte virksomhed.

DB Schenker finder, at de kommende gebyrer ikke modsvares af øget værdi, bedre service eller smidigere sagsbehandling for jernbanevirksomhederne. DB Schenker finder endvidere, at det vil være umuligt for jernbanevirksomhederne at få overblik over de kommende gebyrer eller at kunne budgettere med dem.



Det skal hertil bemærkes, at det ikke er nyt, at der anvendes gebyrer på jernbaneområdet. Der skal således i dag betales gebyr til Trafikstyrelsen for lokomotivførerlicenser, helbredsgodkendelser, sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelser, tilladelse til jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltere, godkendelse af læsseenheder m.v.

Med lovforslaget præciseres den gældende gebyrbestemmelse, således at det fremgår eksplicit, at der tillige kan fastsættes gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaver i henhold til fællesskabsretlige regler.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har fra den 1. januar 2012 fået en højere grad af selvforvaltning i forbindelse med ibrugtagning af køretøjer og infrastruktur. Dette er nedfældet i de to bekendtgørelser om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet og bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse af delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Begge bekendtgørelser trådte i kraft den 1. januar 2012.

De kommende gebyrer vil blive fastlagt i en revideret udgave af den nu gældende gebyrbekendtgørelse på jernbaneområdet.

For de gebyrer, der opkræves efter regning, vil der - hvor det er muligt - blive fastsat et loft for gebyrets størrelse. Det er hensigten, at hvis et projekt kommer i nærheden af "loftet", vil Trafikstyrelsen indlede en dialog med den pågældende virksomhed.

Omkostningsberegningerne af gebyrerne vil blive udarbejdet i overensstemmelse med Finansministeriets budgetvejledning.

Regionstog A/S og Lokalbaneln A/S anfører, at da virksomhederne både er jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere vil Regionstog A/S og Lokalbaneln A/S skulle betale uforholdsmæssigt meget i afgift for tilsyn.

Regionstog A/S og Lokalbaneln A/S har som jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter opnået både et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse. Dette indebærer, at Regionstog A/S og Lokalbaneln A/S skal betale for tilsyn med både certifikat og godkendelse.

Trafikstyrelsen gennemfører som hovedregel mindst ét årligt tilsyn med alle sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser. Afgiften dækker også tilsyn med en række andre forhold, herunder overholdelse af sikkerhedsregler, krav til infrastruktur anlæg, regler om farligt gods, sikkerhedsklassificeret personale m.v.

DSB finder, at aktivitetsafgiften (udregnet efter kørte togkilometer) vil være den største del af den afgift, som DSB skal betale for udførelse af inspektioner



og tilsyn. DSB er i tvivl om afgiften på den infrastruktur, som DSB selv ejer og forvalter. DSB undrer sig over, om enhver henvendelse til Trafikstyrelsen, i forbindelse med et projekt, fremover vil være gebyrbelagt.

Der er i lovforslaget lagt op til en model, hvor hver jernbanevirksomhed betaler i forhold til, hvor meget de kører. På den måde er det dem, der kører mest og dermed får udført flest tilsyn, der også bidrager mest til finansieringen af tilsynet. Denne udgift vil for DSB, ligesom for de andre større jernbanevirksomheder, udgøre størstedelen af den samlede udgift for jernbanevirksomheden.

DSB er først og fremmest jernbanevirksomhed og har derfor et sikkerhedscertifikat, som Trafikstyrelsen fører tilsyn med. Da DSB også ejer infrastruktur i et mindre omfang, har de tillige en sikkerhedsgodkendelse, som Trafikstyrelsen fører tilsyn med. Der er i lovforslaget lagt op til, at hver jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter betaler for tilsynet med henholdsvis deres sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat, idet der bliver ført tilsyn med begge dele.

Hvad angår DSBs bekymring for, at enhver henvendelse til Trafikstyrelsen fremover vil kunne udløse et gebyr, bemærker Transportministeriet, at Trafikstyrelsens almindelige vejledningspligt, som udmøntes gennem generel vejledning, herunder udformning af skriftlige vejledninger, information om EU- og danske regler m.v. ikke vil være gebyrbelagt. Forhold som går ud over den almindelige vejledningsforpligtelse, f.eks. forhåndsdialog og tilkendegivelser og som er frivillige værktøjer, vil derimod være forhold, som kan gebyrbelægges. Dette fremgår også af lovforslaget.

1.2. Finansiering af Jernbanenævnet

Metroservice A/S anfører, at Metroen ligesom privatbanerne og DSB S-tog bør undtages fra at betale til Jernbanenævnets drift, da nævnets arbejde ikke inkluderer arbejde for Metroen.

Transportministeriet skal bemærke, at man forventer at undtage privatbanerne og DSB S-tog fra betalingsforpligtelsen, idet disse i det væsentligste kun er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn med håndhævelsen af passagerrettighedsforordningen. Da dette også er tilfældet for Metroen, bør denne også nævnes i lovforslagets bemærkninger som en virksomhed, der forventes fritaget fra betalingsforpligtelsen.

Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF) bemærker, at da privatbaner og S-tog tænkes undtaget fra betalingsforpligtelsen, ønsker de, at veteranbaner og veteran tog undtages.



For så vidt angår DVFs bemærkning kan Transportministeriet oplyse, at Jernbanenævnet ikke fører tilsyn med veteranbaner og veterantog, og disse er derfor ikke omfattet af den foreslåede bestemmelse om finansiering af Jernbanenævnets drift. Veteranbaner og veterantog skal derfor ikke bidrage til finansiering af Jernbanenævnets drift.

DSB fremhæver, at der er behov for nærmere rammer for Jernbanenævnets kompetencer samt eventuelt krav om tilsynsplaner, således at jernbanevirksomhederne bedre kan budgettere i forhold til gebyrerne samt afsætte de fornødne ressourcer til at besvare nævnets henvendelser. DSB foreslår endvidere, at det oplyses hvordan Jernbanenævnet vil blive tilskyndet til omkostningseffektivitet.

Transportministeriet bemærker, at Jernbanenævnet er underlagt samme budget- og bevillingsregler som andre myndigheder. Jernbanenævnets rammer for kompetence og tilsyn er fastlagt ved lov og bekendtgørelse. Jernbanenævnet er et uafhængigt nævn, hvorfor det er nævnets medlemmer, der beslutter planlægning af det faglige tilsyn, der skal udføres.

Transportministeriet bemærker endvidere, at der er mulighed for, at transportministeren eller nævnet kan anmode om at nævnets tilsynsvirksomhed drøftes.

DI Transport anfører, at Jernbanenævnet har en anden rolle end Trafikstyrelsen, og at Jernbanenævnets opgaver er samfundsstrategiske og neutrale og derfor, bortset fra klagebehandlingen, ikke bør finansieres af jernbanevirksomhederne, men på finansloven.

Dansk Erhverv finder, at de foreslåede gebyrer vil være skadelige for udviklingen af banedrift i Danmark.

Til bemærkningen fra DI Transport og Dansk Erhverv bemærker Transportministeriet, at Jernbanenævnets rolle er at sikre et velfungerende marked, hvilket er i jernbanevirksomhedernes interesse. En lignende ordning, hvor tilsynet finansieres af branchen findes bl.a. på energiområdet.

Danske Regioner og Movia på vegne af Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at Nordjyske Jernbaner skal bidrage til Jernbanenævnets drift, og at beløbet derfor bør indgå i DUT-opgørelsen.

Transportministeriet har taget bemærkningen til efterretning.

1.3. Godkendelse af uddannelsessteder



DSB har bemærket, at adgangen til refusion, dvs. arbejdsmarkedsrelateret refusion, vil blive påvirket, såfremt godkendelse af uddannelsessteder fremover vil foregå i Transportministeriets regi.

DSB har endvidere bemærket, at der vil være omkostninger ved litra (rullende materiel) - og infrastrukturuddannelse.

De problemstillinger reguleres ikke af nærværende lovforslag, hvorfor de ikke vil blive behandlet nærmere i dette høringsnotat. Forhold som f.eks. elevrefusion hører under Ministeriet for Børn og Undervisning.

Til DSBs bemærkning om de øgede omkostninger i forbindelse med litra (rullende materiel)- og infrastrukturuddannelsen, bemærkes det, at det kun er selve godkendelsen som uddannelsessted og tilsynet med dette, der eventuelt kommer til at udgøre en omkostning for virksomhederne.

1.4. Jernbaneoverkørsler

Danske Regioner anfører i forhold til den foreslåede § 21 y, at det for privatbanernes vedkommende bør præciseres, at det er Banedanmark, der skal afholde omkostningerne til overkørslerne og ikke privatbanerne. I modsat fald forbeholder Danske Regioner sig ret til at kræve DUT-kompensation. De påpeger dog, at det ikke er deres opfattelse, at det er lovforslagets hensigt at pålægge privatbanerne udgiften.

Dansk Jernbaneforbund bemærker i forhold til forslaget om ændring af udgiftsfordelingen, at det i den sammenhæng bør præciseres, at det er Banedanmark, der er infrastrukturforvalter for samtlige overkørsler, idet Banedanmark den 1. januar 2012 har overtaget infrastrukturforvalteransvaret for overkørslerne på privatbanernes net fra Vejdirektoratet.

Lokalbanen mener, at der er behov for indførelse af et nyt begreb, *overkørselsinfrastrukturforvalter*, der skal erstatte *jernbaneinfrastrukturforvalter* og *infrastrukturforvalter* i lovteksten, hvor det har relation til overkørsler (lovforslagets § 1, pkt. 6, pkt. 12 og pkt. 17).

Nordjyske Jernbaner foreslår i forhold til forslaget § 21 y, at udgifterne afholdes af *overkørselsanlæggets* infrastrukturforvalter. Dette er ud fra en betragtning om, at ansvaret for de sikrede overkørsler på privatbanernes net den 1. januar 2012 overgik fra Vejdirektoratet til Banedanmark, og Nordjyske Jernbaner anfører, at det dermed ikke er den lokale *jernbaneinfrastrukturforvalter*, der varetager udgiften til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i overkørslen. I forhold til den foreslåede § 21 æ anfører Nordjyske Jernbaner, at også her bør *jernbaneinfrastrukturforvalteren* erstattes med *overkørselsanlæggets* infrastrukturforvalter.



Regionstog har til den foreslåede § 21 y anført, at der bør udarbejdes en mere præcis definition af begrebet jernbaneinfrastrukturforvalter i relation til overkørsler. Regionstog fremhæver, at der er behov for en præcis grænseflade mellem privatbanerne som infrastrukturforvalter af infrastrukturen ekskl. overkørsler og Banedanmark som infrastrukturforvalter af overkørslerne.

Transportministeriet er opmærksom på privatbanernes bekymring, men skal bemærke, at formålet med lovforslaget er at regulere udgiftsfordelingen vedrørende sikkerhedsforanstaltningerne mellem jernbanen på den ene side og vejen på den anden side. Det er ikke tanken, at lovforslaget skal regulere, hvem der har jernbaneinfrastrukturansvaret i en given overkørsel, og hvem der dermed skal afholde udgiften.

Transportministeriet mener ikke, at det giver anledning til tvivl, hvem der på jernbanesiden skal afholde udgiften. Det følger af lovforslaget, at udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren. Af dette kan udledes, at det er den, der har jernbaneinfrastrukturansvaret i overkørslen, der skal afholde udgifterne. Banedanmark skal altså afholde udgifterne til drift og vedligeholdelse af de sikkerhedsforanstaltninger, der findes i de overkørsler, hvor de er jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Transportministeriet finder det endvidere ikke hensigtsmæssigt at indføre et nyt begreb som "overkørselsinfrastrukturforvalter", fordi sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler anses som en del af jernbaneinfrastrukturen, og det derfor vil bryde med terminologien i EU-retten.

Nordjyske Jernbaner anfører i forhold til, at de aftaler, der allerede foreligger om udgiftsfordelingen, kan bibeholdes, mens der ikke fremover kan indgås nye aftaler, at det for privatbanernes strækninger vil betyde, at der ved nyanlæg af overkørselsanlæg, der er betalt af andre end jernbaneinfrastrukturforvalteren ikke kan ske overdragelse til Banedanmark, men at privatbanen skal stå for udgiften til overkørselsanlægget.

I forhold til Nordjyske Jernbaners bekymring skal spørgsmålet om aftalerne ses i sammenhæng med det ovenfor anførte, at den foreslåede § 21 y skal regulere fordelingen mellem jernbanesiden og vejsiden. Der er altså alene tale om en fremtidig begrænsning af aftaler mellem jernbaneinfrastrukturforvalter og vejmyndighed/vejbestyrelse. Den foreslåede § 21 y, stk. 2, forholder sig således ikke til en indbyrdes fordeling af infrastrukturansvaret på jernbanesiden. Som nævnt ovenfor fastslår den foreslåede § 21 y, stk. 1, at det er den, der har jernbaneinfrastrukturansvaret i overkørslen, der skal afholde udgifterne.



1.6. Internationale vedtagelser på engelsk

Arriva støtter forslaget om, at internationale vedtagelser på engelsk skal være gældende uanset, at de ikke foreligger på dansk. Arriva finder, at der på denne måde mere smidigt kan ske en større standardisering og harmonisering af reglerne.

Flere virksomheder, herunder Øresundsbro Konsortiet, DB Schenker, Regions-tog A/S, og Dansk Jernbaneforbund, er bekymrede for, at engelsksprogede vedtagelser skal være gældende i dansk ret uden oversættelse.

I forbindelse med implementering af international/fælleseuropæisk lovgivning foreligger nogle bestemmelser kun på engelsk. Der er her typisk tale om retsakter, som udgøres af specifikke tekniske regler, herunder de tekniske regler, som bliver lagt på den europæiske jernbaneagenturs (ERA) hjemmeside eller standarder og normer. Der vil således ikke være tale om retsakter som f.eks. EU-direktiver, forordninger kommissionsafgørelser m.v.

Derudover vil det blive overvejet, hvorvidt farligt gods reglementet (RID), som også kun udarbejdes på engelsk, fremover vil skulle oversættes. Fælles for disse tekniske regelsæt er, at det kun er et fåtal personer, der anvender disse.

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

I lovforslagets § 21 u, stk. 4, om at afgifter reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten i lov om en satsreguleringsprocent er blevet ændret til, at afgifterne i stedet PL-reguleres en gang årligt, da det er det budgetmæssigt korrekte.

I lovforslagets § 3, stk. 2, om hvornår afgiftsopkrævningen påbegyndes, er taget ud, idet bestemmelsen er overflødig.

Derudover er der foretaget tilføjelser og justeringer af lovteknisk karakter i lovforslagets bemærkninger.