

27. januar 2012

DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Spotorno Alle 12
2630 Taastrup

Safety & Quality Manager
Benny Spangsborg
Tlf. 88 300 945 / 29 27 67 70



Hørings svar vedr. Lov om ændring af lov om jernbane

DB Schenker Rail Scandinavia har én overordnet og helt afgørende anke i relation til det foreliggende udkast til ændringer i loven om jernbane.

Summen af byrder er blevet for stor

De øgede gebyrer i en foreslåede lovændring er endnu en i en lang række af ekstrabyrder, som jernbaneoperatørerne er blevet eller bliver pålagt i nærmest fremtid, som f.eks.:

- etableringen af ERTMS, som netop nu ser ud til at få helt uoverskuelige konsekvenser for jernbanegodsoperatørerne - ikke kun etableringsøkonomisk, men også afskrivningsmæssigt samt mht. timing, koordination med nabolandene og hele den praktiske implementering
- de øgede afgifter for selve jernbanedriften og den kommende præstationsordning, som udover at medføre øgede udgifter også tegner til at blive en voldsom administrativ byrde, da myndighederne tilsyneladende har valgt helt at forbigå argumentationen for en bedre afregningsmodel i denne operatørs høringssvar
- det meget høje afgifts- og gebyrniveau, som jernbanetransporten er i forvejen underlagt. En yderligere stramning af gebyrskruen vil kun stå i vejen for en positiv udvikling af godstransporten på jernbane. I værste fald vil de stadig øgede omkostninger helt underminere godstransporten på jernbane i og gennem Danmark.

Summen af disse ekstrabyrder er ødelæggende for en i forvejen trængt branche præget af yderst intensiv konkurrence.

Modsvares ikke af bedre service

Samtidig er der ingen udsigt til, at gebyrerne modsvarer af øget værdi, bedre service eller smidigere sagsbehandling for operatørerne.

Uoverskuelige yderligere gebyrmuligheder

Ændringen i §21u åbner desuden for en grænseløs pålægning af yderligere ikke nærmere definerede gebyrer, som det vil være umuligt for operatørerne at få overblik over endsige budgettere og økonomistyre retvisende med.

Betydelig risiko for dårligere samarbejde

Der er yderligere den risiko, at gebyrpålægningen vil afskære samarbejdet og dialogen mellem myndigheder og operatører, hvis enhver kontakt fra operatør til myndighed bliver efterfulgt af en faktura. Og det vil kunne få uoverskuelige konsekvenser og i høj grad være til skade for hele sektoren.

Andre kommentarer til lovforslaget

Vedr. § 21 x

Det er ikke rimeligt at tillade engelsksprogede vedtagelser at være gældende i dansk lovgivning uden oversættelse. Ikke alle virksomheder er internationale, men kan dog være omfattet af f.eks. TSI, og ikke alle medarbejdere i internationale virksomheder er nødvendigvis fortrolig med engelsk på tilstrækkeligt niveau til at kunne fortolke og gennemskue de ofte alt for indviklet formulerede juridiske tekster.

§ 4 a stk. 2

Vi synes, det er rigtigt at give mulighed for at akkreditere virksomheder, som kan foretage en kvalificeret og anerkendt certificering af virksomheder, der understøtter jernbanevirksomheder.

§ 5, stk. 2

Det er rimeligt, at entreprenører også kan få påbud og forbud.

§ 8 a, stk. 2-3

Vi værdsætter muligheden for at pålægge forbedringer af sikkerheden i forbindelse med krydsning af vej og jernbane.

Konklusion

Vi mener, at eventuelle gebyrer skal modsvarer af en tilsvarende højnet værdi for operatørerne eller en administrativ byrdelettelse, der kunne skabe en rimelig ligevægt.

Vi henstiller derfor til, at myndighederne indarbejder en mere gennemskuelig, håndgribelig og koordineret gebyrpolitik, som

operatørerne kan budgettere efter, samt at myndighederne i samme forbindelse indarbejder nogle klare retningslinjer for en forbedring af service og balancering af krav, som modsvarer gebyrer og administrative byrder.

Med venlig hilsen

Benny Spangsborg
Safety & Quality Manager
DB Schenker Rail Scandinavia
Spotorno Alle 12
2630 Taastrup

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

27. januar 201

PEHE

(e-mail til trm@trm.dk og pkm@trm.dk)

Bemærkninger til forslag om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (afgifter, gebyrer mm.)

DI Transport takker for det fremsendte materiale, der omfatter forslag til ændringer af lov om jernbane og lov om offentlige veje mv.. Centralt står et forslag om, at Trafikstyrelsens tilsyn med jernbanevirksomhederne og driften af Jernbanenævnet fremover skal brugerfinansieres. Materialet indeholder også forslag til ændringer vedrørende akkreditering, godkendelse af uddannelsessteder for lokomotivførere, hjemmel til at internationale vedtagelser kan anvendes på andre sprog end dansk og endelig forslag til ændring af reglerne om jernbaneoverskørsler, der vil medføre, at jernbanevirksomhederne fremover skal afholde udgifter til fremtidig drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltninger.

DI Transport har en række bemærkninger til forslaget om afgifter og gebyrer, Jernbanenævnets finansiering samt til forslaget om ændring af reglerne om jernbaneoverkørsler.

Forslagene vil samlet set øge den økonomiske belastning på jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Vi forudsætter dog, at jernbanevirksomheder, der opererer på kontrakt med staten (offentlig servicetrafik) vil blive kompenseret for den meromkostning, som ændringen udløser. Dette forklarer også, at der ikke afspejles meromkostninger for staten i lovbemærkningernes afsnit 3 (økonomiske og administrative konsekvenser). Til gengæld risikerer ændringen at have større negativ effekt på de såkaldte "privatbaner", der finansieres af regioner og kommuner, med mindre disse sikres kompensation for meromkostningerne i DUT-forhandlingerne. Vi forudsætter således, at "privatbanerne" også kompenseres for meromkostningerne.

Brugerfinansieringen foreslås også pålignet Banedanmark, der håndterer hovedparten af den statslige infrastruktur. Forslaget vil således også øge Banedanmarks omkostninger. Men det står uklart, hvor vidt denne meromkostning vil blive kompenseret gennem Banedanmarks bevilling på finansloven eller hvorvidt meromkostningen vil blive overvæltet på jernbaneoperatørerne via Banedanmarks infrastrukturafgifter. I sidstnævnte tilfælde må vi forudsætte, at operatørernes meromkostning også i dette tilfælde kompenseres gennem øget kontraktbetaling eller DUT-kompensation. Vi bemærker også, at forslaget om ændring af reglerne om jernbaneoverkørsler på tilsvarende vis vil medføre, at der overvæltedes øgede omkostninger på jernbanevirksomhederne.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

transport@di.dk
transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18
København V

Sundkrogskaj 20
København Ø

CVR: 16 07 75 93

Kommercielle jernbanevirksomheder vil selv skulle afholde de meromkostninger, der følger af lovforslaget. Det vil i særdeleshed ramme hårdt på jernbanegodsområdet. Dette er efter vores opfattelse i strid med de politiske intentioner om mere gods på jernbane, jf. også regeringsgrundlaget.

Brugerfinansiering øger kravene til den højest mulige omkostningseffektivitet i myndighedsarbejdet. Samtidig er det afgørende, at omkostninger, der har sit udspring i andre af Trafikstyrelsens tilsynsområder, ikke uretmæssigt overvæltes på afgifts- og gebyrbelagte områder.

Det er således vigtigt, at Trafikstyrelsens ledelse fortsætter sit arbejde med at effektivisere virksomheden. Det er ligeledes vigtigt, at Trafikstyrelsens økonomi- og resourceopfølgningssystemer er indrettet således at omkostningsallokeringer er retvisende og transparente. Vi skal således kraftigt opfordre til, at Trafikstyrelsen forpligtes til at etablere et gebyrvalg bestående af repræsentanter for jernbanevirksomheder og relevante organisationer. Gebyrvalget bør operere analogt med det eksisterende gebyrvalg på luftfartsområdet, og således konsulteres vedrørende regnskaber, omkostningsfordeling og regulering mv.

Med forslaget foreslås også, at Jernbanenævnets drift skal finansieres fuldt og helt af jernbanevirksomhederne. Der er i dag fastlagt gebyrer for indbringelse af klage til nævnet. Efter vores opfattelse tjener Jernbanenævnet en helt anden rolle end Trafikstyrelsen, herunder overvågning af markedsudvikling og konkurrencesituationen i medfør af EU's jernbanepolitik. Opgaverne er derfor samfundsstrategiske og neutrale, og bør ikke finansieres af jernbanevirksomhederne. På nær de sagsbestemte klagegebyrer bør nævnet derfor finansieres over finansloven.

Afslutningsvis en bemærkning om lovens ikrafttræden. Ifølge lovprogrammet forventes forslaget fremsat i februar II, og vil formentlig være vedtaget inden sommerpausen. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at loven vil træde i kraft efter bekendtgørelsen i Lovtidende, altså indenfor kort tid efter lovens vedtagelse. Vi skal opfordre til, at lovens bestemmelser om brugerfinansiering (afgifter og gebyrer) tidligst træder i kraft per 1. januar 2013, således at der bliver tid til at få datagrundlag og strukturer på plads, og ikke mindst – få gennemført de nødvendige konsultationer med branchen.

Vi står naturligvis til rådighed i den videre proces.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
DI Transport
Direkte: 33 77 46 72
E-mail: pehe@di.dk



Arriva Danmark A/S
Skøjtevej 26
2770 Kastrup

Tel. 72 30 25 00
Fax 72 30 25 01

CVR nr. 18 42 91 01

Dato 30. januar 2011

Transportministeriet
Pernille Kisling-Møller
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
E-mail: trm@trm.dk, pkm@trm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

Arriva Danmark A/S takker for muligheden for at kommentere ovenstående udkast til lovforslag.

Nedenfor har vi kommenteret de enkelte dele:

Godkendelse af uddannelsessteder: Vi anbefaler, at det kun er Trafikstyrelsen, som fører tilsyn med de sikkerhedsmæssige aspekter af uddannelsen. Af sikkerhedsmæssige årsager bør denne bemyndigelse ikke kunne gives til andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner.

Internationale vedtagelser på engelsk: Vi støtter, at der på denne måde mere smidigt kan ske en større standardisering og harmonisering af reglerne.

Regler om påbud og forbud: Ingen kommentarer.

Jernbaneoverkørsler: Ingen kommentarer.

Akkrediteringsordning: Vi støtter en akkrediteringsordning for certificeringsvirksomheder, der certificerer f.eks. vedligehold og værksteder.

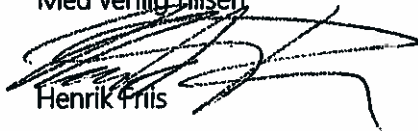
Arkæologiske forundersøgelser: Ingen kommentarer.

Afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn: Vi anbefaler, at der i det endelige lovforslag kommer et kvalificeret skøn for afgiftsbelastningen af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Samtidig skal vi gøre opmærksom på, at det kan være forbundet med administrativt merarbejde i forbindelse med den endelige afregning i forhold til den foreløbige afregning. Vi forudsætter, at Arriva Danmark A/S kompenseres for den nye afgiftsbelastning jf. de indgåede kontrakter.

Endelig vil vi anbefale, at der skabes størst mulig transparens og regnskabsmæssig adskillelse ved Trafikstyrelsens administration af gebyropkrævningen, så det bliver muligt at adskille omkostninger med tilsyn, kontrol og godkendelse m.m. (gebyrområdet) fra Trafikstyrelsens andre myndighedsopgaver og lovarbejde. Det vil sikre, at der skabes en gennemsigtighed og tillid til, at der er overensstemmelse mellem omkostninger og de ressourcer, der bruges på tilsyns- og kontrolopgaver m.m., der er gebyrfinansieret.

Gebyrfinansiering af Jernbanenævnets drift: Se ovenstående kommentarer vedr. afgiftsf finansiering af Trafikstyrelsen tilsyn.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Henrik Friis', written over the printed name.

Henrik Friis

Transportministeriet

Metro Service A/S
Metrovej 3
DK-2300 København S

T + 45 32 48 28 00
E info@metroservice.dk

CVR.nr. 21 26 38 34

Dato: 27-01-2012
BJU

Deres reference:

Vor reference: SIK-LE-8206

Vedrørende: Høring over forslag til lov om jernbane og lov om offentlige veje.

Hvis udkastet til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje gennemføres som det er udsendt, vil dette betyde højere udgifter for Infrastrukturforvaltere og Jernbanevirksomheder. Disse forøgede udgifter vil så i sidste ende resultere i at passagererne må betale en højere pris for brug af offentlig transport.

Metro Service A/S har følgende konkrete bemærkninger til udkastet:

I bemærkningernes afsnit 2.7 Afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn skrives:

"Den foreslåede afgift for tilsyn inkluderer tilsynet med de jernbanevirksomheder, som mod betaling uddanner lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder".

Metroen belaster ikke dette system. Derfor bør der være en mindre betaling for Metroen.

I bemærkningernes afsnit 2.8 Gebyrfinansiering af Jernbanenævnets drift:

Her er nævnt at Privatbanerne (undtagen Hirtshalsbanen, der er en del af TEN-nettet) og DSB S-Tog undtages for at betale til Jernbanenævnets drift. Her skulle også Metroen undtages for betaling, da Jernbanenævnets arbejde ikke inkluderer arbejde for Metroen, da Metroen ikke lejer eller udlejer infrastruktur.

Med venlig hilsen



Bjørn Junker
Betriebsleiter

Metro Service A/S

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

DSB's svar til Transportministeriet vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane m.v.

Transportministeriet har ved mail af 22. december 2011 anmodet om eventuelle bemærkninger til Transportministeriets udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

DSB har følgende bemærkninger:

Lovforslaget fremsættes med henblik på at implementere et EU direktiv. I den forbindelse implementeres en certificeringsordning for uddannelse af lokomotivførere, der gør Børne- og Undervisningsministeriets rolle i forhold til uddannelser på jernbaneområdet bliver uklar. Samtidig omlægges finansieringen af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter fra finansiering over finansloven til gebyrfinansiering.

Trafikstyrelsens tilsyns- og godkendelsesaktiviteter bliver brugerfinansierede og omkostningerne til udførelsen overføres nu i endnu større omfang end hidtil på brugerne i form af bl.a. gebyrbetaling og omkostningsbestemt betaling for godkendelser. Også Jernbanenævnets drift foreslås at blive gebyrfinansieret.

1. Uddannelse

Lovforslaget indebærer, at det fremover vil være Transportministeren, der godkender uddannelsessteder for lokomotivførere og giver styrelsen hjemmel til at opkræve gebyr for godkendelsen. Hidtil har det været Undervisningsministeriet, der godkendte hvilke skoler, der kunne uddanne lokomotivførere.

DSB anerkender fordelene ved at flytte ansvaret for uddannelserne til Transportministeriets regi og skal samtidig tillade sig at anbefale, at udkastet tilpasses, således at det af loven kommer til at fremgå klart, hvilken rolle Undervisningsministeriet fremover vil have i den nye ordning.

Baggrunden for anbefalingen er, at AER-refusion og VEU-refusion som udgangspunkt alene har været mulig for uddannelser gennemført i Undervisningsministeriets-regi. Såfremt der ikke fremad vil være adgang til AER-refusion og VEU-refusion i samme omfang, vil der netto gå ressourcer fra DSB, idet der fra DSB indbetales AER-bidrag. DSB mister som lovforslaget ser ud på nuværende tidspunkt en mindre, men ikke uvæsentlig indtægt på ca. 40.000,- Dkr. pr. elev. Bortfalder adgangen til refusionsordningerne, mister DSB tilskud til grund- og efteruddannelse for lokoførere.

DSB skal på den baggrund foreslå, at Transportministeriet i lovforslaget sikre, at jernbanevirksomhederne fortsat har adgang til AER- og VEU-refusion også for skoler, der fremover godkendes af Transportministeren. Uden refusion vil der netto gå ressourcer fra jernbanesektoren, idet der fra jernbanevirksomhederne indbetales AER-bidrag.

Koncernsekretariat & Jura

27. januar 2012

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40 A-G
DK-1307 København K

pnn@dsb.dk
www.dsb.dk

DSB skal herudover gøre opmærksom på, at der kan blive tale om yderligere planlægningsmæssige og økonomiske udfordringer i relation til godkendte uddannelsessteder. Hvis ændringen med flere eller andre skoler indebærer en ændret geografisk fordeling af uddannelsen af lokomotivførerelever i forhold til deres tjenestesteder, vil det kunne medføre yderligere utilsigtet belastning af jernbanevirksomhederne i forhold til transport mellem tjenestested og skole og deraf følgende rejse- og opholdsmkostninger, samt deraf følgende planlægningsmæssige udfordringer.

Side 2/5

27. januar 2012

Et yderligere aspekt i den sammenhæng er, at det i det omfang DSB skulle søge om at blive godkendt som uddannelsessted for aktiviteter, der i dag udføres af de nuværende af Undervisningsministeriet godkendte skoler, selvfølgelig ville være passende, at DSB betalte de med en sådan aktivitet forbundet gebyrer. Betalingen vil i så fald naturligt indgå i den business case, der ville danne grundlag for DSB's beslutning om at blive uddannelsessted.

Det vil derimod, efter DSB's opfattelse være rimeligt og formentlig også utilsigtet, hvis DSB uden kompensation pålignes et gebyr for at udføre litrauddannelse og strækningsindøvning, idet der her er tale om aktiviteter, som DSB er pålagt at udføre for andre bl.a. jf. den offentlige lokomotivføreruddannelse. DSB vil forvente kompensation (alternativt ret til at indregne eller opkræve en øget betaling med henblik på dækning af disse meromkostninger).

DSB foreslår på den baggrund en tydeliggørelse af lovforslaget også af disse aspekter.

2. Gebyrfinansiering

Som anført i lovforslaget er Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter i dag finansieret via en bevilling på finansloven. Lovforslaget indebærer en overgang til finansiering via gebyrer.

Der er lagt op til, at loven vil få effekt i 2012, idet gebyrbetaling vil være gældende fra lovens vedtagelse. Hermed vil der for jernbanevirksomhederne opstå en uplanlagt og ikke-budgetteret omkostning i 2012, for DSB's vedkommende en meromkostning midt i en periode, hvor der i forvejen arbejdes hårdt for at kunne bringe økonomien i balance.

2.1. Gebyr for sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse

- Jernbanevirksomheder skal betale et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr sikkerhedscertifikat og en aktivitetsafgift pr kørt togkm.
- Jernbaneinfrastrukturforvaltere skal ligeledes betale et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr sikkerhedscertifikat og en aktivitetsafgift pr togkm på den pågældende infrastruktur.

DSB anerkender ønsket om ændring af finansieringen af Trafikstyrelsens aktiviteter, samtidig med at DSB herved skal gøre opmærksom på diverse forhold, der fremstår som en markant ny økonomisk udfordring for jernbanevirksomhederne.

Aktivitetsafgiften vil for DSB som jernbanevirksomhed udgøre det største beløb. For så vidt angår km-afgift i forbindelse med sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter går DSB ud fra, det alene omfatter kørsel på det område, hvor DSB er infrastrukturforvalter dvs. f.eks. arealer i tilknytning til værksteder. Det

fremstår uklart, hvorvidt kørselsomfanget både omfatter DSB's egen kørsel og eventuel andre operatørers kørsel og hvordan dette i givet fald forventes opgjort. DSB skal anbefale, at dette tydeliggøres i lovforslaget.

Side 3/5

27. januar 2012

Et foreløbigt bud baseret på koncernens aktivitetsniveau i Danmark i 2010 indikerer at det nye gebyr vil medføre en mangedobling af DSB's hidtidige omkostninger betalt i henhold til de gældende gebyrregler. Efter de gældende gebyrregler er DSB blevet opkrævet i den lave ende af 100.000,- Dkr. i forbindelse med fornyelse af sikkerhedscertifikat hvert ca. 4. år. Med den i udkastet foreslåede ordning vil dette beløb efter de nuværende estimater blive mangedoblet til et par millioner Dkr.

DSB skal i den forbindelse fremdrage en yderlig observation. Så vidt DSB kan vurdere svarer de fremtidige gebyrer for DSB for Trafikstyrelsens tilsyn til ca. 5-7 årsværk i Trafikstyrelsen ene og alene afsat til førelse af tilsyn med DSB. DSB har et godt og tæt samarbejde med Trafikstyrelsens medarbejdere og arbejder også på sikkerhedsområdet konstruktivt sammen med styrelsen i forbindelse med blandt andet styrelsens tilsyn. Det er på baggrund af denne viden og erfaring, at DSB tillader sig at efterspørge, hvilke ændringer der forventes i Trafikstyrelsens tilsyn, siden en så afgørende mangedobling af betalingen må betyde en afgørende ændring i både omfang, intensitet og ressourceforbrug for Trafikstyrelsen. DSB ser gerne, at disse ændringer omtales direkte i lovforslaget.

Den i udkast til lovforslaget foreslåede ændring vil således efter DSB's nuværende forståelse af forslaget få stor negativ økonomisk betydning for DSB og DSB's øvrige certificerede selskaber.

2.2. Gebyr for ibrugtagningstilladelser

Der lægges ifølge lovforslagets ordlyd endvidere op til større selvforvaltning og et umiddelbart mindre dokumentationskrav overfor styrelsen. Samtidig foreslås sikkerhedsdokumenterne suppleret af en sikkerhedsrapport udfærdiget af en uvildig assessor.

DSB anerkender, at dette mindsker behovet for sikkerhedsmyndighedens involvering. Til gengæld fremgår der ikke af lovforslagets ordlyd på nuværende tidspunkt nogen formindskelse af dokumentationskravene til virksomhederne. Kravene til de i virksomheden foreliggende og i forbindelse med godkendelse eksisterende dokumenter er om noget blevet mere omfangsrige, samtidig med at DSB har noteret sig at jernbanevirksomhederne underlægges kravet om inddragelse af uvildige assessorer, hvis arbejde skal finansieres af jernbanevirksomhederne.

Det foreslåede tiltag medfører i stedet en øget økonomisk belastning for jernbanevirksomhederne ved fastholdelse af samme eller endda øget administrativ belastning for jernbanevirksomhederne. Der må også her være tale om en utilsigtet, men ikke desto mindre ret afgørende negativ effekt, siden DSB har haft den klare opfattelse, under blandt andet Trafikstyrelsens proces i forbindelse med udformningen af bekendtgørelse nr. 1030 af 7. november 2011 om godkendelse af køretøjer, at hensigten var en strømlining, men også forenkling af godkendelsesprocessen.

Supplerende hertil tillader DSB sig at bemærke, at der i udkastet til lovforslaget vedrørende ibrugtagning af nyt materiel omtales betaling for såvel godkendelse som forhåndsdialog og tilkendegivelser med henvisning til, at der er tale om et specifikt

projekt. Samlet kan udledes, at der vil ske en øget betaling fra jernbanevirksomhederne, dels i form af gebyrer for ressourceforbrug til Trafikstyrelsen, dels for arbejde og rapportudarbejdelse fra uvildig assessor. Ændringen vil især ramme DSB, der står midt i den store leverance af IC4/IC2 og i øvrigt gælde alle fremadrettede anskaffelser, herunder også lejet eller leaset materiel.

Side 4/5

27. januar 2012

Da satser og omfang ikke fremgår af lovforslaget, er det ikke umiddelbart muligt at estimere meromkostningen for DSB, men den må forventes at blive af et ikke uvæsentligt omfang. DSB ønsker at bidrage konstruktivt til indførelsen af ensartede godkendelsesprocesser for rullende materiel og skal i den forbindelse tillade sig at foreslå, at ræsonnementet bagved de ovenstående ændringer, henset til Transportministeriets kendskab til blandt andet udfordringerne i IC4 leverancen og materielsituationen i øvrigt, kommer til udtryk i bemærkningerne til lovforslaget.

Det er herudover, efter DSB's opfattelse, ikke i det foreliggende udkast til lovforslaget helt gennemsigtigt, hvorvidt Trafikstyrelsens forvaltningsretlige vejledningspligt med udkastet til lovforslaget anses for værende udtømt med de generelle vejledninger, som Trafikstyrelsen gør tilgængelig for Offentligheden. Det vil sige om enhver henvendelse til Trafikstyrelsen udover disse vejledninger fremadrettet vil blive takseret med gebyrer og resulterer i fremsendelse af en faktura. DSB værdsætter at have en åben og konstruktiv dialog med sikkerhedsmyndigheden. Der må derfor være tale om en også i dette tilfælde utilsigtet negativ effekt, hvis det er hensigten, med det nuværende udkast til lovforslag, at jernbanevirksomhederne fremadrettet tilskyndes til at undlade at gennemføre et projekt, i det omfang behovet for rådføring med styrelsen risikerer at påvirke et projekt negativt økonomisk

2.3. Jernbanenævnet

Der lægges op til en gebyrfinansiering af driften af Jernbanenævnet. Efter DSB's opfattelse ville det være en stor hjælp for jernbanevirksomhederne, hvis der udover Bekendtgørelse nr. 1127 af 24. september 2010, fandtes nærmere rammer for jernbanenævnets kompetencer, samt eventuel krav om tilsynsplaner eller deslige. Med disse rammer og redskaber ville jernbanevirksomhederne have bedre forudsætninger for ikke bare at kunne budgettere i forhold til forventede gebyrer til Jernbanenævnet, men også afsættelse af de i jernbanevirksomheden fornødne ressourcer til besvarelse af jernbanenævnets henvendelser.

Da satser og omfang ikke kendes på nuværende tidspunkt, er det ikke umiddelbart muligt at estimere meromkostningen for DSB, men den må forventes at blive af et ikke uvæsentligt omfang.

DSB skal samtidig foreslå, at der i udkastet supplerende oplyses hvordan Jernbanenævnet vil blive tilskyndet til omkostningseffektivitet.

2.4. "Generel klausul om gebyrfinansiering"

Ud over en række konkrete gebyrer indeholder lovforslaget også hjemmel til, jf. udkast til forslag §21u, stk. 8, at fastsætte gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger på andre områder.

DSB skal også her tillade sig at foreslå, at udkastet til forslaget suppleres med oplysninger om hvordan Trafikstyrelsen eksempelvis vil blive tilskyndet til omkostningseffektivitet.

Delkonklusion vedr. gebyrfinansiering

Som det fremgår af lovforslaget er det tale om en ændring, hvor man fra den nuværende finansiering over Finansloven og via en gebyrbekendtgørelse hjemlende gebyrer i mindre omfang, går over til i højere grad at finansiere tilsynsaktiviteter på jernbaneområdet via gebyrer.

DSB tillader sig at forudsætte, at DSB holdes økonomisk neutral og kompenseres som følge af ændringerne efter samme tilgang som når DSB tidligere f.eks. har afgivet trafikkontraktbetaling i forbindelse med etableringen af den offentlige lokomotivføreruddannelse.

3. Konklusion

Det er DSB's samlede konklusion, at der med udkastet til lovforslaget forfølges en del for Trafikstyrelsen hensigtsmæssige ændringer, der imidlertid indebærer ikke ubetydeligt forøgede omkostninger, samt administration for jernbanevirksomhederne.

DSB skal derfor foreslå Transportministeriet at genoverveje proportionaliteten mellem indførelse af en for virksomhederne mere kompleks og for styrelsen mere aflastende godkendelsesproces og en samtidig forøget brugerbetaling fra virksomhederne for tilsyn. Baggrunden herfor er, at DSB vurderer, at godkendelsesprocesserne i sig selv vil blive ressourcetunge for virksomhederne i et omfang, der endnu ikke kan vurderes fuldt ud. Denne øgede administration for virksomhederne medfører netop samtidig, at Trafikstyrelsens tilsynsførelse med virksomhederne er forenklet.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger fra ministeriets side, står DSB naturligvis til rådighed, ligesom DSB gerne uddyber bemærkningerne og bidrager konstruktivt til Transportministeriets videre overvejelser.

Med venlig hilsen

Peder Nedergaard Nielsen
Underdirektør

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K



Deres ref.: 2011-498

Vor ref.: 2.3.2.54

Dato: 27. januar 2012

Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje

Med henvisning til høringsbrev af 22. december 2011 følger hermed Dansk Jernbaneforbunds bemærkninger til ovennævnte lovforslag:

Generel bemærkning

Lovforslaget indebærer, at transportministeren på en række områder gives bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler. Det forudsættes, at de regler, transportministeren har til hensigt at fastsætte, kommer til høring i samme kreds, som nærværende ændringslov.

Afgifter og gebyrer

Lovforslaget indeholder en lang række afgifter og gebyrer. Metodikken synes at være, at virksomhederne gennem lovgivning omfattes af tilsyn, godkendelsesprocedurer mv. og som virksomhederne, der er tvunget ind i ordningerne, pålægges at betale for frem for at tilføre midler til den statslige myndighed, der har ansvaret for at gennemføre de lovgivningsmæssige tilsyns- og/eller godkendelseskrav.

Det skal i forlængelse heraf fremføres, at de påtænkte afgifter og gebyrer ikke hænger sammen med ambitionerne om at fremme den kollektive trafik, og samtidig synes de at være konkurrenceforvridende i forhold til vejtrafikken.

Dansk Jernbaneforbund skal stærkt anbefale, at de påtænkte afgifter og gebyrer genovervejes.

Såfremt afgifter og gebyrer vil blive fastholdt i lovforslaget, anbefales det, at der, for at skabe overblik, i bemærkningerne til loven indgår en oversigt over gældende og påtænkte afgifter og gebyrer. Vi skal ligeledes anbefale, at det kommer til at fremgå af lovbemærkningerne, at der skal være gennemsigtighed i gebyrfastsættelsen, så det sikres, at virksomhederne alene kommer til at betale cost priser. Dette kan sikres ved f.eks. at nedsætte et gebyrvalg, hvori interessenterne er repræsenteret.

Søndermarksvej 16
2500 Valby

Phone: +45 3613 2500

Fax: +45 3613 2501

e-mail: dj@djf.dk

www.djf.dk

De påtænkte afgifter og gebyrer vil påføre virksomhederne yderligere omkostninger, og det vurderes, at det vil være med et anseligt beløb, som slår stærkt igennem i de mindre virksomheder (privatbanerne).

Det vil derfor være rimeligt, at der sikres gennemsigtighed i fastsættelsen af afgifter/gebyrer, og at virksomhederne gives medindflydelse i fastsættelsen af afgifter og gebyrer.

Internationale vedtagelser

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende i dansk ret, selv om de ikke foreligger på dansk. Baggrunden er, at reglerne retter sig mod den professionelle, internationalt orienterede del af jernbanebranchen og af ressourcemæssige hensyn, jf. lovbemærkningerne.

Dansk Jernbaneforbund er enig i ovenstående, men finder det relevant, at det udtrykkeligt fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at internationale vedtagelser, der retter sig mod den enkelte ansatte, altid skal foreligge på dansk. Denne bemærkning skal ses i sammenhæng med gældende krav til sproglige kvalifikationer for ansættelse som lokomotivfører, togfører og stationsbetjent, der igen fører til, at de ansatte alene kan gøres ansvarlig i forhold til regler, der foreligger på dansk.

Jernbaneoverkørsler

Lovforslagets bestemmelser om jernbaneoverkørsler har det primære formål, at samle reglerne om jernbaneoverkørsler i én lov. Det, finder vi, er fornuftigt.

Forslaget indebærer imidlertid også en ændring af udgiftsfordelingen, således at alle udgifter fremover skal afholdes af infrastrukturforvalterne (modsat i dag, hvor vejmyndigheden/vejbestyrelsen i visse tilfælde afholder udgifter til fremtidig drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltninger).

Det bør præciseres, at infrastrukturforvalter i denne sammenhæng er nuværende infrastrukturforvalter af overkørsler, dvs. Banedanmark. Banedanmark er infrastrukturforvalter for samtlige overkørsler, idet overkørsler ved privatbanerne med virkning fra 1. januar 2012 er overdraget fra Vejdirektoratet til Banedanmark.

Med venlig hilsen



Else Mathisen

Transportministeriet

DANSKE
REGIONER



27-01-2012

Sag nr. 08/2796

Dokumentnr. 3638/12

Uffe Nielsen

Tel. 3529 8257

E-mail: uni@regioner.dk

Økonomisk og administrativt høringsvar - Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje

Her følger Danske Regioners kommentarer til forslag om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje, som sendt i høring d. 22. december 2011.

Danske Regioner finder det positivt, at man med forslaget vil samle reglerne vedrørende overkørsler i en samlet lovgivning.

I forhold til de konkrete formuleringer herom i lovforslagets §21y, bør det dog præciseres, at det for privatbanernes vedkommende ikke er privatbanernes infrastrukturforvalter, der skal afholde alle omkostninger til overkørsler, men derimod Banedanmark. Dette kan f.eks. ske ved, at det præciseres, at det i alle tilfælde er "den statslige infrastrukturforvalter" eller "overkørselsanlæggets infrastrukturforvalter", der har ansvaret – eller at der konkret, inden lovforslagets ikrafttræden indgås en skriftlig aftale herom. I modsat fald forbeholder Danske Regioner sig ret til at kræve DUT-kompensation for overtagelse af ansvaret for overkørsler på privatbanernes infrastruktur (det er ikke Danske Regioners opfattelse, at dette er hensigten med lovforslaget).

Forslaget indebærer en række markante ændringer i forhold til gebyrer og afgifter. Disse vil betyde direkte merudgifter for privatbanernes drift og infrastrukturforvaltning. Danske Regioner har i den forbindelse forståelse for, at staten ønsker en højere grad af aktivitetsbestemt gebyr- og afgiftsfastlæggelse på jernbaneanrådet – men opfordrer til, at man, jf. Finansministeriets budgetvejledning, løbende drager omsorg for, at der bliver en balance mellem de gebyrer og afgifter, der opkræves, og de faktiske bagvedliggende udgifter.

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

Danske Regioner kræver DUT-kompensation for de merudgifter, der følger af de ændrede gebyrer og afgifter, og er allerede i dialog med Trafikstyrelsen om størrelsen heraf. En forventet størrelsesorden for DUT-kravet forventes opgjort ultimo februar.

Jf. høringsvar fra Trafikselskaberne i Danmark indbefatter dette DUT-krav også merudgifter i medfør af forslaget til §24, stk. 4 (om Jernbanenævnet).

Med venlig hilsen

Uffe Nielsen

Til: Transportministeriet
Fra: Claus Pedersen [cp@regionstog.dk]
Emne: Høringssvar om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje
Sendt: 27-01-2012 14:54:07
Bilag: image001.gif;

Fra: Claus Pedersen
Sendt: 27. januar 2012 14:49
Til: 'MCN@TRM.dk'
Cc: 'pkm@trm.dk'; Jens Arne Jensen; Niels Møller; Benny Esmann Jensen; Karen Helt; ust@regionstog.dk; Kim Kroner; Anne Frydendahl; Tommy Frost (Movia) (TFR@moviatrafik.dk) (TFR@moviatrafik.dk)
Emne: Høringssvar om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje

Regionstog har modtaget forslag om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje, og har følgende bemærkninger:

Vedr. Lov om jernbane.

Ad pkt. 14 21 u:

Gebyr og aktivitetsafgift synes ikke at stå i forhold til omfanget af tilsynsaktiviteter .

Da Regionstog fungerer både som jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter, skønnes omkostningerne at andrage samlet ca. 500.000 årligt, hvilket på ingen måde kan stå i forhold til de ressourcer, der skal anvendes til inspektioner og tilsyn.

Regionstog imødeser en mere afstemt gebyrpolitik fsv. angår grundbeløb og aktivitetsafgift, der tager højde for de ressourcer, der skal anvendes i den enkelte virksomhed.

Endelig bør regionerne kompenseres for de meromkostninger som forslaget medfører.

Ad § 21 stk. 7:

Regionstog er i tvivl om hvorvidt indbetalinger efter stk. 2 og 3 reguleres således, at over/underskud overføres til kommende finansår.

Ad Pkt. 16 21 X:

Det anbefales at alle internationale vedtagelser der skal implementeres indenfor lovens rammer affattes på dansk. Dette for at undgå misforståelser og fejlfortolkninger, misvisende oversættelser, hvilket tidligere er set ved oversættelser fra Engelsk til Dansk.

Ad § 21 Y:

Der bør udarbejdes en mere præcis definition af begrebet jernbaneinfrastrukturforvalter i relation til overkørsler.

Banedanmark har pr. 01.01 2012 overtaget forvalteransvaret for alle overkørsler beliggende på privatbanernes infrastruktur, hvorfor der er behov for en præcis grænseflade mellem privatbanerne som infrastrukturforvalter af infrastrukturen (excl. Overkørsler) og Banedanmark som infrastrukturforvalter af overkørslerne.

Efter 01.01 2012 afholder Banedanmark udgifter til drift og vedligeholdelse af overkørslerne som Vejdirektoratet gjorde tidligere.

Det skal nævnes at ejeransvaret for overkørsler beliggende på privatbanerne tilsvarende er overført fra Vejdirektoratet til Banedanmark. For god orden skyld skal det nævnes, at der fortsat efter 01.01 2012 er enkelte overkørsler, som privatbanerne stadig ejer men som Banedanmark forvalter.

Ad § 21 Æ:

Begrebet viadukt bør erstattes af f.eks. niveufri krydsning af jernbanen, da der kan være tale om både under- og overføringer.

Med venlig hilsen

HR- og sikkerhedschef

Claus Pedersen

Mobil +45 27271714 – direkte +45 54791714

Email: cp@regionstog.dk – www.regionstog.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

27. januar 2012

Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje – Journalnr. 2011-498

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 22. december 2011 vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

Det fremgår af udkastet, at udgiftsniveauet for virksomhederne stiger som følge af forslaget. Herunder foreslås, at virksomhederne uanset aktivitetsniveau skal betale et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedscertifikat og et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse, og at der til dette beløb lægges en aktivitetsafhængig afgift på 0,0475 kr. pr. kørt togkilometer. Derudover foreslås afgift for tilsyn fra virksomhederne fra lovens ikrafttræden og året ud samt at lovforslaget vil medføre en merudgift for jernbanevirksomhederne som følge af bestemmelsen om gebyrfinansiering af Jernbanenævnet og bestemmelsen om afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn.

Dansk Erhverv kan ikke støtte øgede omkostninger for virksomhederne og støtter dermed ikke den del af udkastet. Vi finder, at de foreslåede gebyrer m.v. vil være skadelige for udviklingen af banedrift i Danmark, hvilket er beklageligt.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-

Deres ref.: 2011-498

Vores ref.: SAG-2012-00535

-

279888

Til: Transportministeriet
Cc: TRM Pernille Kisling-Møller (Sagsbehandler, Center for Kollektiv Trafik)
Fra: Carsten Buhl [carsten.buhl@mknet.dk]
Emne: SV: Høring af lovforslag
Sendt: 27-01-2012 13:01:01
Bilag: image003.jpg;

Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF) har følgende svar.

Nr 4

Lovforslaget vedrører direkte veteranbanerne med ændring om regler og påbud i § 5 stk 2. Hertil har DVF ingen bemærkninger.

Nr 14

§ 21u indeholder nye regler for gebyrer. DVF går ud fra, at stk 2 og 3 ikke finder anvendelse for veterantog og veteranbaner, der drives i henhold til § 5. Det gør vi dels ud fra den særlige administration af tilsyn med veteranbaner og veterantog, dels ud fra at beløbsstørrelser som anført vil være dræbende for de fleste veteranbaner og veterantog. De drives som bekendt hovedsagelig baseret på frivillig arbejdskraft, og overskud anvendes så vidt muligt til drift og bevaring.

Nr 18

§ 24 stk 4 vedrører betaling til jernbanenævnets drift. I de tilhørende bemærkninger tænkes privatbaner og S-tog undtaget. Veteranbaner og veterantog vil også gerne tænkes med i undtagelserne.



Med venlig hilsen
DVF - Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
www.veterantog.dk
Carsten Buhl
Mobil 40 53 81 25

Fra: TRM Mai-Brit Campos Nielsen [mailto:MCN@TRM.dk]

Sendt: 22. december 2011 10:43

Til: john.lindholm.andersen@transport.alstom.com; Arriva (inkl. Vestbanen); martin.moller@arriva.dk; info-dk@atkinglobal.com; info@bbrail.com; dir-sek@bane.dk; thomas.b.rasmussen@dk.transport.bombardier.com; info@bravida.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; petero@feldthaus.dk; contec@mail.dk; cowi@cowi.dk; Dansk Erhverv; DI - Transport; Dansk Jernbaneforbund; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; Danske Regioner; info@dasp.dk; rail.dk@dbschenker.com; sikkerhed@dbschenker.com; copenhagen@dnv.com; DI - Transport; DSB; sikkerhed@dsb.dk; s-tog@s-tog.dsb.dk; GFrost@S-tog.dsb.dk; erikelsborg@mail.dk; henrik@frie-ji.dk; Post HCLJ Havarikommissionen; info@hectorrail.com; HK Trafik og jernbane; info@hoverailconsult.com; hl-post@hl-as.dk; fredrik.raaf@interfleet.se; Kommunernes Landsforening; hbachmann@lw-danmark.dk; mark.dodsworth@lr.org; post@lokalbanen.dk; info@malus.dk; gsf@m.dk; info@metroservice.dk; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen); midttrafik@midttrafik.dk; Movia; info@neg-niebuell.de; niras@niras.dk; post@nord-ostsee-bahn.de; Nordjyske Jernbaner A/S; oem@c.dk; info@aarsleff.com; pp@jellingnet.dk; ump@railcare.dk; info@railcare.se; kontakt@railpartner.dk; ramboll@ramboll.dk; post@regionstog.dk; kjeld.a.larsen@lic-mail.dk; info@scanscreen.dk; post.dk@siemens.com; trafikskader@sj.se; per.wind@spitzke.com; jrasmussen@strukton.dk; info@sbf.dk; mn@SBF.DK; post@sydtrafik.dk; info@teknologisk.dk; Trafikskadestof i Danmark; Dansk Industri; oem-consult@firma.tele.dk; acr@de.tuv.com; info@oresundsbron.com; blovstrodanen@blovstrodanen.dk; Dansk Jernbane Klub; Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation DVF; dffd@firma.tele.dk; DSB Museumstog, Danmarks Jernbanemuseum; carstenornsholt@live.dk; post@ibk.dk; frilandsmuseum@hjerlhede.dk; lfb@jernbaneklub.dk; mhvj@jernbaneklub.dk; info@museumsbanen.dk; myveterantog@myveterantog.dk; mail@noj.k.dk; info@veterantogget.dk; steenkan@comxnet.dk; kskov-r@mail.dk; BOG@aalborg.dk; info@monsted-kalkgruber.dk; formanden@sporvejsmuseet.dk; kim.h@adr.dk; jokn@sfvj.dk; vsvt@jernbaneklub.dk;

knud.fogh.pedersen@mvb.net; henrik@forening.dk; mc651@worldonline.dk; info@jernbanenaevnet.dk

Cc: TRM David Klæsøe-Lund; TRM Mikkel Sune Smith; TRM Pernille Kisling-Møller; Mona Lagrelius

Emne: Høring af lovforslag

Hermed sender Transportministeriet forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.) i offentlig høring.

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og lovforslag.

Høringsfristen er den 27. januar 2011.

Bemærkninger sendes til trm@trm.dk med kopi til pkm@trm.dk

Venlig hilsen

Mai-Brit Campos Nielsen

Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 46

Telefax +45 33 38 14 38

MCN@TRM.dk

www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.
fremsendes kun elektronisk



Sagsnummer

Sagsbehandler
Direkte
Fax

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

24. January 2012

Transportministeriet har ved brev af 22. december 2011 fremsendt forslag til lov om ændring af jernbane og lov om offentlige veje.

Hermed fremsendes på vegne af Trafikselskaberne i Danmark høringssvar til lovforslaget.

Trafikselskaberne er enige i lovforslagets hensigt med at samle reglerne om alle jernbaneoverkørsler i lov om jernbane.

Lovforslaget i sin helhed vil medføre øgede administrative omkostninger for jernbanevirksomhederne og dermed trafikselskaberne, da disse øgede omkostninger udløser en større kontraktbetaling til operatørvirksomheden og større driftstilskud til infrastrukturforvalteren. Der vil derfor af Danske Regioner blive rejst et DUT-krav.

I øvrigt har vi følgende kommentarer:

Til §21u, stk. 2 og 3 – Det anses ikke for velbegrundet at der pålignes to gebyrer til samme virksomhed, hvis virksomheden både er operatør og infrastrukturforvalter, idet det må antages at det er muligt for Trafikstyrelsen at tilrettelægge sine tilsyn på begge ansvarsområder på en for virksomheden og Trafikstyrelsen hensigtsmæssig måde.

Til §21y – Trafikselskaberne henholder sig til bemærkningerne fra Danske Regioner som angivet i Danske Regioners høringssvar.

Til §24, stk. 4 – Trafikselskaberne noterer sig at privatbaner og DSB S-tog er undtaget, dog er Nordjyske Jernbaners strækning Hjørring – Hirtshals omfattet på grund af TEN-nettet. Omkostningerne herved bør derfor indgå i DUT-opgørelsen, når beløbsstørrelsen kendes.

Trafikselskaberne i Danmark forudsætter, at den i "Bemærkninger til lovforslaget" nævnte gebyrbekendtgørelse sendes i høring inden ikrafttræden, således at der skabes et velbelyst grundlag for en kommende DUT-forhandling mellem Danske Regioner og Trafikstyrelsen.

Venlig hilsen

Tommy Frost

Områdechef



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F,
1220 København K

Dato	Vores ref.	Deres ref.	Journal nr.
20.01.2012	HJH	J NR 2011-498	

Lokalbanen A/S høringsvar vedrørende forslag til ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje.

De følgende bemærkninger er foranlediget af, at Banedanmark pr. 1. januar 2012 er blevet infrastrukturforvalter for de automatisk sikrede overkørsler beliggende langs privatbaners jernbaneinfrastruktur. Der synes at være behov for indførelse af et nyt begreb "overkørselsinfrastrukturforvalter(en)". Og efterfølgende skal teksten i lovforslaget så konsekvensrettes, så at ordet "jernbaneinfrastrukturforvalter" hhv. "infrastrukturforvalter(en)" erstattes overalt i lovteksten, hvor det har relation til overkørselsforhold med ordet "overkørselsinfrastrukturforvalter(en)". Det drejer sig om teksten i lovforslagets:

Pkt. 6 vedrørende § 8a ny stk. 3,
Pkt. 12 vedrørende § 21 l, stk. 4
Pkt. 17 vedrørende ny tekst § 21y, § 21 z og § 21æ (2 steder).

Under pkt. 2.4.1.(i bemærkningerne) vedrørende gældende ret for jernbaneoverkørsler er der refereret til bek. 1094 af 21. sept. 2011 om ansvar for sikkerhedsforanstaltninger på Banedanmarks net. Denne bekendtgørelse er dog ophævet og erstattet af ny bekendtgørelse 1142 af 7. dec. 2011.

Ad pkt. 14. § 21 u.

Det fremgår heraf, at det er hensigten, at virksomheder som er såvel jernbanevirksomhed som infrastrukturforvalter skal betale sammenlagt 100.000 kr. i grundbeløb. Da det typisk er små og mellemstore jernbaneforetagender (læs privatbanerne), der har en sådan dobbeltrolle, har disse virksomheder sædvanligvis et fælles sikkerhedsledelsessystem. Der bør derfor være basis for en vis rabat på det totale grundbeløb i denne situation.

Vi forudsætter at veteranbanerne også omfattes af bestemmelserne i § 21 u om betaling for tilsyn m. v. i lighed med øvrige jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Henrik J. Henriksen

Sikkerheds- og planlægningschef

hjh@lokalbanen.dk

48 29 88 08

Transportministeriet
Att.: Pernille Kisling-Møller
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København, 27. januar 2012
Vor ref.: 60.S/J0012-12-NBS/TLA
Deres ref.: 2011-498

Høringssvar over forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

Med henvisning til brev fra Transportministeriet dateret den 22. december 2011 "Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje", har Øresundsbro Konsortiet følgende bemærkninger.

Af "Bemærkninger til lovforslaget *Almindelige bemærkninger*" punkt 3 "Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner" fremgår det, at lovforslaget om afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn vil betyde en ekstra udgift for Banedanmark og regionerne. Endvidere fremgår det af punkt 4 "Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet", at lovforslaget om afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn, vil betyde en ekstra udgift for jernbanevirksomhederne. At Øresundsbro Konsortiet som infrastrukturforvalter ikke er nævnt i denne sammenhæng, udlægger vi, som om Øresundsbro Konsortiet **ikke** er omfattet af lovforslaget om afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsen. Denne udlægning er helt i overensstemmelse med, at et overordnet princip i den dansk-svenske regeringsaftale, der styrer vores virksomhed, er, at gyldigheden af dansk eller svensk lovgivning kræver, at de to regeringer har truffet aftale herom.

Såfremt vores udlægning af bemærkningerne til lovforslaget er i overensstemmelse med forslagens intentioner bør dette forhold tydeligt fremgå af den endelige lovtekst.

For en ordens skyld vil vi ikke undlade at fremføre et synspunkt til "Bemærkninger til lovforslaget *Almindelige bemærkninger*" punkt 2.7.2 "*Godkendelser, forhåndsdialog og tilkendegivelser*". Det fremgår her, at godkendelser, forhåndsdialog og tilkendegivelser kan blive gebyrbelagt. Det er vores indtryk, at Trafikstyrelsen bestræber sig på at skabe en god dialog med interessenterne i jernbanebranchen samt at være rådgivende omkring anvendelse og tolkning af regler, forordninger etc. Vi ser en fare for, at den målsætning vil forlise, hvis den fremtidige kontakt til Trafikstyrelsen bliver gebyrbelagt. Det bør overvejes om ikke Trafikstyrelsens ydelser i forbindelse med "forhåndsdialog og tilkendegivelser" bør være indeholdt i det årlige gebyr.

Øresundsbro Konsortiet

- Vester Søgade 10
DK-1601 København V
Telefon: +45 33 41 60 00
Telefax: +45 33 41 61 02
CVR-nr.: 24 24 67 87
 - Kalkbrottsgatan 141
Box 4278
SE-203 14 Malmö
Telefon: +46 (0) 40 676 60 00
Telefax: +46 (0) 40 676 65 80
Org-nr.: 946001-3387
- Info@oresundsbron.com
www.oresundsbron.com

Endelig har vi en kommentar til, at der i lovforslaget er indført en regel om at internationale vedtagelser skal være gældende i dansk ret, selvom de ikke foreligger på dansk. Øresundsbro Konsortiet har som sådan ingen indvendinger imod dette, men er dog bekymret for, at en sådan praksis kan få en række uheldige følger, hvis den griber om sig. Danksprogede dokumenter vil i særlig grad være en nødvendighed ved normer, regler og forskrifter, der er rettet mod den operationelle del af jernbanedriften (drift og vedligeholdelse) og en potentiel risiko ved forslaget er, at der med tiden udarbejdes divergerende uautoriserede oversættelser af samme dokument. Beslattes forslaget gennemført bør en sådan praksis begrænses til engelsksprogede og skandinaviske dokumenter.

Med venlig hilsen
Øresundsbro Konsortiet

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nils Blom Salmonsens".

Nils Blom Salmonsens
Banechef



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Roskilde, den 26. januar 2012

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om off. veje. Høringssvar

Med henvisning til departementets brev af 22. december 2011, nr. 2011-498, fremsender vi hermed vores bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

Det, der umiddelbart falder mest i øjnene, er den foreslåede udbredte anvendelse af brugerbetaling for de ydelser, der af ministeriet pålægges Trafikstyrelsen at udføre – lige fra de største til de mindste ting.

Således finder vi det ikke indlysende, at uddannelsessteder for lokomotivførere skal betale gebyr blot for at blive godkendt. Os bekendt stilles der ikke samme krav til f.eks. Landtransportskolen, offentlige handeisskoler og tekniske skoler i almindelighed, og jernbanebranchen stilles derved økonomisk ringere end andre virksomheder, da det vel næppe er hensigten at lade de enkelte lokomotivføreraspiranter selv betale gebyr for godkendelse af deres skole.

Vi stiller os lidt uforstående overfor, at inspektioner og tilsyn med bl.a. sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser foreslås at skulle koste 50.000 kr. *plus* en årlig såkaldt aktivitetsafgift på 4,75 øre pr. kørt togkilometer. Vi overlader det til de enkelte jernbanevirksomheder m.fl. i deres høringssvar at opgøre de direkte merudgifter samt de afledte udgifter til administration. Hertil kommer udgiften til administration og kontrol med ordningen (formentlig i Trafikstyrelsen). Der stilles langt fra samme krav til vognmands- og busvirksomheder.

Godkendelse af lokomotiver ses ikke direkte nævnt i det modtagne høringsmateriale, men det forekommer vildt overdrevent, når hvert *enkelt* nyt eller brugt lokomotiv, der skal køre på danske skinner, skal underkastes en større undersøgelse, der kan vare flere måneder, inden man er "tilfreds" og godkender lokomotivet. Dette finder efter det oplyste sted ganske uanset, om lokomotivtypen er helt ny eller allerede findes i hundredvis af eksemplarer i det øvrige Europa. Proceduren er således en hemske for den grænseoverskridende jernbanetrafik, som man fra

politisk side gerne ser fremmet. En (eventuelt fælleseuropæisk) typegodkendelse én gang for alle burde være tilstrækkeligt.

Umiddelbart mener vi, at der her er en konkret opgave for Transportministeriet at tage fat på. Der stilles jo ikke tilsvarende krav til busser og lastbiler. Vi er imidlertid opmærksomme på pkt. 2.7.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger og håber på en mere lempelig praksis. Det synes endvidere urimeligt, når f.eks. en lokalbane (privatbane) har fået en ikke helt billig sikkerheds- og kontrolorganisation etableret og godkendt, også skal betale for senere kontrol af denne ("kontrol af kontrol").

Den foreslåede betalingsordning forekommer bureaukratisk og gør det ikke nemmere at drive jernbane i Danmark – især de mindre operatører er presset nok i forvejen. Der foreligger tilsyneladende intet om, at vognmandsbranchen stilles over for lignende krav, og dermed er der tale om forskelsbehandling. For at undgå skævvridning i forhold til vognmændene bør disse naturligvis pålægges en tilsvarende vejafgift baseret på kørte km. Transportministeriet burde om nogen være fortalere for en "grøn" trafik – ikke blot i ord, men også i praksis. En gennemførelse af gebyrordningen vil i øvrigt alt andet lige blot resultere i nye takstforhøjelser på jernbaneområdet, hvilket næppe er politisk ønskværdigt.

Fremfor at udvikle sig til en "pengemaskine" ser vi hellere Trafikstyrelsen blive et serviceorgan for hele jernbanebranchen. Det står os ikke klart, hvad de opkrævede penge skal anvendes til, men hvis de blot skal bruges til almindelig drift af ministerium og styrelser, er vi kommet for langt ud. Hvis ministeriet m.fl. er blevet for "stort og dyrt", hvilket noget kunne tyde på, ser vi hellere en afbureaukratisering i forbindelse med regelsanering og deraf følgende personalereduktion.

Vi har ikke de helt store indvendinger imod lovforslagets øvrige indhold bortset fra ideen om, at klager til Jernbanenævnet også skal belastes med et gebyr – ovenikøbet med detaljerede regler om renter og inkassogebyrer. Det er bekymrende i en tid, hvor især DSB har problemer med snart sagt alt – herunder en professionel klagebehandling, og kunderne derfor har en berettiget forventning om en saglig og kulant afgørelse af klager. Drop derfor dette gebyr, som jo trods alt også hører til i "småtingsafdelingen".

Sammenfattende skal vi foreslå hele dette "gebyrtyranni" afskaffet og lade den bestående baneafgift (til Banedanmark) dække samtlige reelle udgifter til administration, som staten har i forbindelse med jernbanedrift. I en overgangsperiode må de tidligere privatbaner betale særskilt efter regning, så længe den nuværende organisation opretholdes.

Med venlig hilsen

Ole Iskov (medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik)

Tlf. 4636 9310

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S

T +45 3311 1700
F +45 3311 2301
E m@m.dk

Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Transportministeriet har d. 22. december 2011 udsendt forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje i offentlig høring. Metroselskabet har følgende bemærkninger til lovforslaget.

Metroselskabet har noteret sig, at afsnit 14 §21u i forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje indeholder bestemmelser om, at Trafikstyrelsens tilsyn samt Jernbanenævnets drift fremover brugerfinansieres af jernbanebranchen.

I lovforslaget fremgår det, at den årlige betaling for Jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, udover et årligt grundbeløb på 50.000 kr.pr. sikkerhedscertifikat, udgøres af en årlig aktivitetsafgift på 0,0475 kr. pr. kørt togkilometer.

I forhold til den øvrige togtrafik vil betalingen for Metroen ved en sådan betalingsmodel være uforholdsmæssig stor. Det skyldes, at Metrotogene er små (maks. kapacitet 300 pass.) og opererer med stor hyppighed (120 sek. mellem afgangene). Det bevirker, at Metroens togkilometer er betydelig højere pr. passager i forhold til den øvrige togtrafik.

Når betalingsmodellen i lovforslaget baserer sig på togkilometer er der ingen sammenhæng mellem jernbaneinfrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens indtægtsgrundlag og den foreslåede betaling. Såfremt betalingsmodellen baserer sig på passagerkilometer i stedet for togkilometer vil jernbaneinfrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skulle betale i forhold til antallet af passagerer og dermed også i forhold til indtægtsgrundlaget.

Det er Metroselskabet opfattelse, at en betalingsmodel baseret på passagerkilometer i stedet for togkilometer vil medføre en ensartet belastning af de forskellige transportsystemer.

Med venlig hilsen


Jakob Bonde

Til: Transportministeriet
Cc: TRM Pernille Kisting-Møller (Sagsbehandler, Center for Kollektiv Trafik)
Fra: oho@dtl.eu [oho@dtl.eu]
Emne: SV: Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)
Sendt: 15-01-2012 21:01:54
Bilag: image001.gif; image002.gif;

Til Transportministeriet,

Hermed fremsendes DTLs bemærkninger til Transportministeriets udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

Vi noterer, at det foreslås, at virksomhederne uanset aktivitetsniveau skal betale et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedscertifikat og et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse, de besidder, og at der til dette beløb lægges en aktivitetsafhængig afgift på 0,0475 kr. pr. kørt togkilometer

DTL noterer endvidere, at det er hensigten, at i 2012, hvor afgiftsopkrævningen påbegyndes, vil der blive opkrævet afgift for tilsyn fra virksomhederne fra lovens ikrafttræden og året ud samt at lovforslaget vil medføre en merudgift for jernbanevirksomhederne som følge af bestemmelsen om gebyrfinansiering af Jernbanenævnet og bestemmelsen om afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn.

Det er DTLs opfattelse, at godstransporten på jernbanen ikke har brug for forøgede omkostninger, hvis der skal holdes fast i den ellers positive udvikling der har været på især transittrafikken, og hvis den igangsatte positive udvikling i de nationale trafikker skal fortsættes.

DTL skal derfor anbefale, at de nævnte gebyrer og afgifter ikke indføres.

Med venlig hilsen

Ove Holm
Erhvervspolitisk chef
Dansk Transport og Logistik (DTL)
Grønningen 17
Postboks 2250
DK - 1019 København K
Tel. +45 70 15 95 00
Mobile +45 23 44 29 09

Dansk Transport og Logistik



Tel. +45 7035 9500
Fax +45 7035 9502

dtl@dtl.eu
www.dtl.eu



Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

Forslag til Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje
(Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

Område:	Transport og trafikinfrastruktur
Høringstype:	Lovforslag
Oprettelsesdato:	22.12.2011
Høringsfrist:	27.01.2012
Høringsstatus:	I gang
Ansvarlig myndighed:	Transportministeriet Departementet
Kontaktperson:	Pernille Kisling-Møller
Kontaktpersons e-mail:	pkm@trm.dk

Høringsdokumenter:

- [Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje \(pdf, nyt vindue\)](#)
- [Høringsliste \(pdf, nyt vindue\)](#)
- [Høringsbrev \(pdf, nyt vindue\)](#)

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Til: Transportministeriet
Cc: TRM Pernille Kisling-Møller (Sagsbehandler, Center for Kollektiv Trafik)
Fra: Bent Ravnild [br@njba.dk]
Emne: Høringssvar fra Nordjyske Jernbaner A/S vedr. udkast til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje
Sendt: 05-01-2012 08:43:37

Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Nordjyske Jernbaner A/S (NJ) har følgende bemærkninger til det ved email af 22.12.2011 kl. 10:43 fremsendte udkast til ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje:

Ad pkt. 14 § 21 u:

NJ finder det ikke optimalt, at JBV og IFV skal pålægges erfast afgift, men foreslår at afgiften tvært imod bør afspejle antal og omfang af tilsyn. Her skeles bl.a. til Trafikstyrelsens bekendtgørelse om gebyrer for certificering hhv. godkendelse af virksomheder, hvor der opereres med de forbrugte tidsressourcer hos Trafikstyrelsen ved de enkelte sagsbehandlinger og med et maksimumbeløb.

Hermed kunne opnås et incitament for virksomhederne til at udføre sikkerhedsarbejdet i en sådan standard, at Trafikstyrelsens tilsynsvirksomhed kunne begrænses til virksomheder, som har behov for hyppigere og grundigere tilsyn.

I den forbindelse foreslår NJ, at der indføres en smiley-ordning for virksomheder, der lever op til et vist niveau.

Det fremgår ikke af lovtæksten, hvordan man vil håndtere gebyr for tilsyn af virksomheder, der både er JBV og IFV. Eksempelvis foretages tilsyn af NJ som JBV og IFV ofte samtidig, idet sikkerhedsledelsessystemet er fælles for begge virksomheder, ikke mindst i kraft af virksomhedens enkle forhold og begrænsede størrelse. Det virker i den forbindelse urimeligt, at der i givet fald ville skulle betales to gange for de facto én virksomhed.

Det virker urimeligt, at grundbeløbet er ens uanset virksomhedens størrelse. F.eks. er NJ en lille virksomhed med kun ca. 50 ansatte sammenlignet med de fleste øvrige langt større JBV og IFV. Desuden vil der blive opkrævet samme gebyr pr. togkm uanset virksomhed til trods for, at togstørrelserne på f.eks. NJ normalt kun er på eet togsæt (2 vogne), mens landsdelstrafikkens JBV og IFV opererer med meget store togstørrelser og dermed med potentielt generelt større risikomoment, der vil have indflydelse på tilsynsbehovet.

Trafikstyrelsen har i sin erklærede tilsynsstrategi fastslået, at tilsynsindsatsen vil blive tilrettelagt ud fra risiko hos de enkelte virksomheder, hvorfor tilsynsressourcerne vil blive indsat efter konstateret behov. Derfor bør afgiftssystemet indrettes mere dynamisk afspejlende denne strategi.

Ad pkt. 16 § 21 x:

De pågældende bestemmelser affattet på engelsk, vil angiveligt være udformet med et teknisk/juridisk sprogbrug. Det vil derfor være et problem for navnlig mindre JBV og IFV at have ressourcer til håndtering af bestemmelser, der ikke er oversat til dansk. Det anbefales derfor, at alle bestemmelser til anvendelse i dansk trafik også vil være tilgængelige på dansk.

Ad pkt. 17 § 21 y:

De automatisk sikrede overkørsler på privatbanernes net hidtil ejet og forvaltet af Vejdirektoratet er pr. 1. januar 2012 overgået til Banedanmarks ejerskab og forvaltning. I dette tilfælde er det derfor ikke den

lokale *jernbane*infrastrukturforvalter, der varetager udgiften til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslen.

Dette kan efter stk. 1 reguleres af aftale mellem privatbanen og Banedanmark, men stk. 2 synes at betyde, at denne mulighed for indgåelse af anden aftale end lovtekstens stk. 1 ikke vil eksistere fremover. Hermed vil det for privatbanernes strækninger betyde, at der ved nyanlæg af overkørselsanlæg betalt af andre end jernbaneinfrastrukturforvalteren (f.eks. kommune, forsvaret e.a.) ikke kan ske overdragelse til Banedanmark efter aftale, men at *jernbane*infrastrukturforvalteren (= privatbanen) skal stå for udgiften til overkørselsanlægget.

Dette er næppe tilsigtet, og det foreslås derfor, at udgifterne afholdes af ~~overkørselsanlæggets~~ infrastrukturforvalter, og at der kan træffes aftale med f.eks. en kommune og Banedanmark om dette.

Ad pkt. 17 § 21 æ:

Analog med ovenstående bemærkninger vedr. § 21 y bør "*jernbane*infrastrukturforvalteren" erstattes med "overkørselsanlæggets infrastrukturforvalter" – medmindre der i det enkelte tilfælde også vil forekomme lettelser for *jernbane*infrastrukturforvalteren.

Venlig hilsen

Bent Ravnild
Sikkerhedschef
Nordjyske Jernbaner A/S
Skydebanevej 1
9800 Hjørring
Tlf. 2528 1762