

arbejdet her, som indebærer, at HT's bestyrelse fastlægger takstniveau, og at billetindtægter indgår i den fælles HT-pulje og fordeles til transportørerne efter de i lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik fastsatte principper.

Til stk. 5

Set fra kundens synspunkt vil det være afgørende, at information om forretningsbetingelser, takster og rabattilbud er let tilgængelig, også uanset om der er tale om flere konkurrerende jernbanevirksomheder. Det er samtidig vigtigt, at kunden ved en enkelt henvendelse kan købe billet til den samlede rejse, uanset om flere jernbanevirksomheder skal benyttes. Af disse grunde forpligtes jernbanevirksomhederne til at forhandle hinandens produkter.

Til stk. 6

Trafikministeren kan træffe bestemmelse om, at der skal oprettes et centralt system, hvor kunden kan indhente let tilgængelige oplysninger om billigste rejseform. Jernbanevirksomhederne forpligtes til at deltage i finansieringen heraf. Fordelingen mellem virksomhederne vil ske på baggrund af disses omsætning efter nærmere regler fastsat af trafikministeren.

Så længe DSB er den eneste væsentlige udbyder af passagerbefordring, vil det være mest rationelt, at opgaven løses af DSB mod betaling.

De under stk. 5 og 6 nævnte forhold berører ikke godstrafik, hvor jernbanevirksomhederne forudsættes fuldstændig frit stillet under overholdelse af den almindelige konkurrence- og markedsføringslovgivning.

Til §§ 13 - 15

Reglerne om jernbanens erstatningsansvar findes i dag i lov nr. 117 af 11. marts 1921 (som ændret i 1980) om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift.

Ansvarsgrundlaget i jernbanerstatningsloven er for såvel personskade og tab af forsørger som for tingskade objektivt ansvar, med mindre skadelidte forsætligt eller ved simpel uagtsomhed har udløst skaden.

Med opdelingen af jernbanen i en jernbanevirksomheds- og en infrastrukturdel er der behov for erstatningsregler for såvel jernbanevirksomhederne som for infrastrukturforvalterne. Det findes derfor hensigtsmæssigt at ophæve jernbanerstatningsloven og placere de nødvendige bestemmelser i lov om jernbanevirksomhed m.v.

I henhold til lovforslaget skærpes erstatningsansvaret for personskade eller tab af forsørger, idet anvendelsesgrundlaget fortsat er objektivt ansvar, men

erstatning kan herefter alene nedsættes eller bortfalde såfremt skadelidte forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Denne skærpelse skal ses som udtryk for et ønske om harmonisering af de nationale regler, så passage-reglerne stilles ens i erstatningsretlig henseende, uanset om de befinder sig i tog, bus eller fly.

Til § 16

I tilfælde af person- eller tingskade under jernbanebefordring vil jernbanevirksomheden, som den, der udfører befordringen, have det direkte ansvar over for skadelidte, uanset om skaden er udløst af en begivenhed, som skyldes fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

Loven giver derfor jernbanevirksomheden mulighed for i sådanne situationer at gøre regres over for infrastrukturforvalteren.

Til § 17

Krav om erstatning for skader forvoldt af jernbanevirksomheder skal være dækket af en forsikring tegnet i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Et udenlandsk forsikringsselskab, der har koncession i et andet land inden for Den Europæiske Union eller i et andet land, der efter aftale med EF har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om ændring af direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (tredje skadesforsikringsdirektiv), og som i Danmark er anmeldt til at tegne ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, kan ligeledes tegne ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder i Danmark.

Til stk. 2 og 3

Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsøger samt tingskade på indtil 250 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Beløbsstørrelsen 250 mill. kr. er fastlagt med udgangspunkt i det niveau, der anvendes i Sverige, og som for tiden udgør 300 mill. SEK. Trafikministeriet har ligeledes undersøgt andre EU-landes krav til forsikringsdækning, hvoraf kan nævnes England, hvor forsikringskravet til jernbanevirksomhederne i forbindelse med udstedelse af licens udgør 60 mill. GBP og ca 150 mill. GBP for trediemandsansvar.

Til stk. 4

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte nær-