

mere regler om den forsikringsdækning, som jernbanevirksomhederne skal etablere, med det formål at sikre, at den dækning, den enkelte jernbanevirksomhed opnår, også er tilfredsstillende. Reglerne kan f.eks. omfatte krav til dækningsomfang, rammer for selvrisici, krav om retablering af forsikringssummerne ved større skadesbegivenheder og krav til løbetid og opsigelse.

Til stk. 6

Erstatningsansvaret ved befording af gods i national trafik følger reglerne i »Fælles regler for kontrakter om international befording af gods med jernbane« (CIM). For stykgods gælder de i CMR-loven (lovbekendtgørelse om fragtaftaler ved international vejtransport) fastsatte maksimalerstatning, der ligeledes bruges af fragtmansdserhvervet ved erstatning af nationalt gods.

Til § 18

Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) blev gjort til en del af dansk ret 1. januar 1997. Reglerne findes i Rådets direktiv nr. 96/49 af 23. juli 1996.

RID redigeres og udgives af Jernbanetilsynet. RID fastsætter detaljerede regler for bl.a. godsets emballering, læsning og mærkning, ligesom der fastsættes krav til det materiel, hvori godset befordes. RID pålægger endvidere godsforsenderen at emballere og læsse godset efter forskrifterne samt at give alle informationer, der er nødvendige for godsets befording. Retstilstanden ændres ikke ved dette lovforslag.

Til § 19

Denne bestemmelse svarer til § 44, stk. 3, i lov om DSB. Der er to typer af ejere af disse områder, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne. Af hensyn til sammenhængen er det skønnet nødvendigt at anvende det fælles udtryk jernbaneområde, idet opdeling kan føre til grænseområder. Infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed vil i deres kontrakter kunne aftale, at den ene part varetager kompetencen på begge vegne.

Til §§ 20-21

Bestemmelserne erstatter de for jernbanevirksomheder relevante bestemmelser i §§ 48 og 49 i gældende lov om DSB, der foreslås ophævet med nærværende lovforslag.

Bestemmelserne i § 50 i gældende lov om DSB vedrørende glemte og tabte genstande er udeladt, idet regulering af dette område forudsættes at ske ved den

enkelte jernbanevirksomheds foranstaltning, ligesom der ikke i anden lovgivning om transport er indeholdt bestemmelser om glemte og tabte genstande.

Til § 22

Bestemmelsen i stk. 1, nr. 2 udelukker ikke anvendelse af straffelovens bestemmelser om f.eks. bedrageri og dokumentfalsk.

Til § 23

Det skal efter lovforslaget være muligt for de jernbanevirksomheder, der via kontrakter udfører trafik som offentlig service, at opkræve kontrolafgift samt ekspeditionsgebyrer. Disse kan inddrives ved udpantning.

Udpantningsretten skal efter lovforslaget tilkomme både DSB og andre jernbanevirksomheder, der virker i Danmark, hvad enten dette måtte være private eller/og udenlandske virksomheder.

Retten til udpantning er tænkt kun at gælde for jernbanevirksomhed, udført efter kontrakt som offentlig service.

I dag bruges udpantningsretten af DSB inden for både regional-, intercity- og S-togtrafikken, samt af privatbanerne inden for HT-området. I øvrigt anvendes udpantningsretten af lufthavne for så vidt angår benyttelsesafgifter med påbeløbne renter og gebyrer angivet i § 71 i lovbekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997 om luftfart.

Der er således for transportområdet indført en speciel let adgang til inddrivelse af ubetalte afgifter m.v. Såfremt denne adgang udelukkes, vil det være et tilbageskridt for en ellers velfungerende ordning, især for DSB, såvel på regionaltrafikken som på S-togtrafikken.

Der er efterhånden tale om, at et stort antal passagerer ikke har gyldig rejsehjemmel, og dette påfører jernbanevirksomhederne indtægtstab. Såfremt jernbanevirksomhederne fratages muligheden for et effektivt inddrivelsesredskab som udpantning, vil det svække jernbanevirksomhedernes mulighed for at gribe ind over for det store antal passagerer uden gyldig rejsehjemmel, idet det ville være en svækkelse af mulighederne for sanktioner imod betalingsunddragelse.

Herudover er der en forskel mellem jernbanebefordring og befording med f.eks. fly eller færge, idet enhver kan stige ind i et tog og bruge produktet uden nogen forudgående billetkontrol.

Ifølge oplysninger fra Hypotekbanken udgjorde restancerne ultimo 1996 for S-togtrafikken ca. 85 mill. kr. og for DSBs øvrige trafik ca. 16 mill. kr.

Trafikministeriet finder derfor, at opretholdelsen