

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1-3

Med de foreslåede bestemmelser udvides beskrivelsen af lovens formål og anvendelsesområde i § 1, stk. 1, og § 2, stk. 1, med infrastrukturforvaltning, og der indføres med et nyt § 1, stk. 3, en udtrykkelig definition af infrastrukturforvaltning. Definitionen svarer til, hvad der hidtil har været anset som infrastrukturforvaltning, og hvad der indtil nu har været udtrykkeligt fastsat som Banestyrelsens opgaver, jf. § 2 i Banestyrelsesloven.

Definitionen bygger på infrastrukturforvalterbegrebet i Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 (EF-tidende 1995 L 143, side 75) om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter. Der er til definitionen tilføjet ansvaret for tildeling af kapacitet.

Til nr. 4

Ifølge § 2, stk. 2, i lov om jernbanevirksomhed m.v. gælder denne ikke for jernbanevirksomhed, der udføres på letbaner, som anlægges i medfør af lov om Ørestaden m.v., dvs. den københavnske metro. Med den foreslåede ændring bemyndiges trafikministeren til, som led i normaliseringen af jernbanesektoren, at lade loven gælde helt eller delvist for disse jernbaner for både den jernbanevirksomhed, som vil foregå på banerne, og forvaltningen af deres infrastruktur.

Letbaner omfatter i henhold til Ørestadslovens § 3 Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, der ejes af henholdsvis Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S. I henhold til samme lovs § 7 skal ejerne udlicitere jernbanevirksomheden og infrastrukturforvaltningen under eet til én for alle tre baner fælles driftsentreprenør. Ørestadsselskabet har således i 1996 indgået kontrakt med en driftsentreprenør om de første fem års driftsperiode med option for yderligere tre års driftsperiode.

Da trafikomfanget i henhold til lov om Ørestaden fastlægges af letbaneselskaberne, og da banerne udgør et lukket, særligt banesystem uden sporforbindelse til anden baneinfrastruktur og uden mulighed for benyttelse af andet end banernes eget, særligt indrettede metromateriel, vil trafikministeren ikke lade kapitel 4, 4 a, 4 b, 5 og 8 a gælde for letbanerne.

Letbanernes driftsentreprenør er desuden alene forpligtet til at udstede rejsehjemler under det fælles takstsystem for hovedstadsområdet. Letbanernes driftsentreprenør vil derfor ikke med hjemmel i § 12,

stk. 5, blive pålagt en udvidelse af denne forpligtelse. Endelig vil certificeringsreglerne i kapitel 3 tidligst blive gjort gældende for letbanerne ved næste udbud af driftsentreprisen, idet den nuværende driftsentreprenørs kontrakt er baseret på en certificeringsordning for letbanerne fastlagt af Trafikministeriet i 1995.

Til nr. 5

Ifølge den gældende § 2, stk. 4, kan trafikministeren bestemme, at loven i sin helhed skal omfatte al jernbanevirksomhed.

Den foreslåede nye affattelse af bestemmelsen vil give trafikministeren mulighed for som det mindre at bestemme, at kapitel 4 og 5 i lov om jernbanevirksomhed m.v. tillige helt eller delvis skal gælde for nærmere angivne enkelte baneafsnit (f.eks. enkelte privatbaner) eller skal gælde for al jernbanevirksomhed, som udgangspunkt dog med undtagelse af metroen, jf. lovforslagets § 1, nr. 4. Dette lægger sammen med § 6 b, stk. 5, i kollektivtrafikloven og § 4 b, stk. 4, i HT-loven, som foreslået affattet ved forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne op til, at privatbaner, som giver andre jernbanevirksomheder adgang til den af dem ejede infrastruktur, kan få adgang til statens net.

Til nr. 6-9

Der foreslås med tilføjelser til lovens §§ 3 og 4 indført en tilladelsesordning for infrastrukturforvaltere svarende til den gældende ordning for jernbanevirksomheder.

Med disse ændringer vil forvaltere af jernbaneinfrastruktur skulle opfylde samme eller tilsvarende krav som jernbanevirksomheder i forbindelse med opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat, jf. den foreslåede § 4, stk. 2.

En infrastrukturforvalter har herefter ret til at drive jernbaneinfrastruktur, når den pågældende er indehaver af en gyldig tilladelse. Tilladelsen udstedes af Jernbanetilsynet, som tillige udsteder sikkerhedscertifikat efter kriterier fastlagt i medfør af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.

Med hensyn til Banestyrelsen henvises til den foreslåede § 8 d (lovforslagets § 1, nr. 14).

Det foreslås som ny § 4, stk. 3, at der gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler, hvor tilladelseskravet lempes i forhold til meget små infrastruktur-anlæg, f.eks. korte industrispor, der benyttes af flere virksomheder i fællesskab.

Til nr. 10

Bestemmelsen skal sikre, at jernbanevirksomhederne kan få uddannet det nødvendige personale, og at