

Et af de indkomne høringssvar og nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Et af de indkomne høringssvar samt spørgsmål 2 og 6 og trafikministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra S.

Høringssvar fra Railion Danmark A/S (indgår i L 109 – bilag 1):

»Trafikministeriet har ved brev dateret 19. november 2003, fremsendt pr mail samme dag, bedt om bemærkninger til ministeriets udkast til forslag til ændring af lov om jernbanevirksomhed mv, lov om luftfart og ophævelse af lov om jernbanesikkerhed mv

Railion Danmark har kun få bemærkninger til det fremsendte materiale, og disse er følgende:

1)

Lovforslaget baseres i vid udstrækning på en sammenskrivning af allerede eksisterende love indenfor primært jernbanesektoren, hvilket i sig selv synes helt fornuftigt. Med denne sammenskrivning er således skabt bedre overblik over de to tæt forbundne love: Lov om Jernbanevirksomhed og Lov om Jernbanesikkerhed.

Den generelle tilpasning af visse elementer til EU's 2. jernbanepakke, som også er indarbejdet i udkastet, synes også logisk.

2)

Præciseringerne af ansvar og grænseflader Trafikstyrelse, Havarikommission og Banestyrelsen imellem kan Railion Danmark blot tage til efterretning. Der er dog ingen tvivl om at der nu, set med en operatørs øjne, er lige lovlig mange forskellige aktører og gradbøjninger af ansvar involveret i infrastruktur- og sikkerhedsspørgsmål, og at det konkrete ansvar i konkrete situationer nu synes ganske vanskeligt at placere.

Specifikt er bestemmelser om ansvar for manglende vedligehold af infrastrukturen uklare. En specifik bemærkning til ændringsforslagets § 21, l er således følgende:

Bestemmelsen sikrer bl.a. at driften indstilles, hvis det er sikkerhedsmæssigt påkrævet. Det er naturligvis nødvendigt.

Men - uanset om driftens indstilling skyldes forsømmelighed hos den ene eller den anden part ender Sorteper hos jernbaneselskabet (operatøren). Railion Danmark finder det i den forbindelse især uacceptabelt, at en tilsynsmyndighed lukker en jernbanestrækning - stor eller lille - hvis dette skyldes lang tids forsømmelighed fra infrastrukturforvalterens side.

Det vil jo kun kunne komme så vidt, hvis infrastrukturforvalteren har været forsømmelig gennem lang tid OG såfremt tilsynsmyndigheden ikke i tide har været udfarende overfor infrastrukturforvalteren.

Derfor ønskes følgende passus tilføjet ændringsloven:

»Såfremt en myndighed indstiller driften på et større eller mindre infrastrukturelement som følge af dettes utilstrækkelige vedligeholdelse straffes den vedligeholdelsesansvarlige med bøde. Endvidere udbetales erstatning til de jernbaneoperatører, som rammes af en sådan lukning. Endelig udbetales erstatning til de kunder hos ramte jernbaneoperatører, som rammes af lukningen. Tilsvarende bestemmelse gøres gældende i tilfælde af alvorlige brugsindskrænkninger på jernbanestrækninger/-anlæg, som skyldes forsømmelighed fra infrastrukturforvalterens side.«

Se i øvrigt vores høringssvar til forslaget om Lov om BaneDanmark fremsendt Trafikministeriet 02. november 2003.«

Spørgsmål 2:

Ministerens bedes oplyse, hvordan jernbanevirksomheder i lov om jernbanevirksomhed skal sikres mod lukning som følge af infrastrukturforvalterens mangelfulde vedligeholdelse af banestrækninger.

Svar:

Med den i april 2003 vedtagne ændring af jernbanevirksomhedsloven, der bl.a. implementerede EU direktivet 2001/14 indeholdende be-