

Direktiv 2001/12/EF og 2001/13/EF indebærer en udvidelse af definitionen af »jernbanevirksomhed«, idet direktivets definition af »jernbanevirksomhed« tillige omfatter »virksomheder, der kun leverer trækraft«. Jernbanevirksomhedslovens regler foreslås ændret i overensstemmelse hermed.

Direktiv 2001/14/EF indeholder bestemmelser om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Direktivets anvendelsesområde indebærer, at direktivet i Danmark finder anvendelse på statens jernbaneinfrastruktur, bortset fra S-banenettet, samt for de af amtsbanerne, der ikke udelukkende anvendes til passagertransport.

Med lovforslaget gennemføres direktivets regler om, at infrastrukturforvalteren årligt skal offentliggøre en netvejledning, der skal redegøre for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder. Netvejledningen skal indeholde oplysninger om vilkårene for adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om afgiftsprincipper og tariffer, principper og kriterier for kapacitetstildeling. Netvejledningen vil i Danmark blive udgivet af Banestyrelsen på vegne af alle danske jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Endvidere indeholder lovforslaget regler, der giver hjemmel til at gennemføre direktivets bestemmelser om afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Det følger af disse regler, at afgifterne som udgangspunkt skal fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten (dvs. som marginalomkostningerne). Det følger dog tillige, at afgifterne kan beregnes som gennemsnit for en rimelig omfattende togtrafik over længere tidsrum.

Direktivet indeholder visse undtagelser fra ovennævnte udgangspunkt. Således kan en medlemsstat med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud, hvis markedet kan bære det, opkræve tillæg til afgifterne på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende principper, samtidig med at der sikres navnlig den internationale jernbanegodstransport størst mulig konkurrenceevne. Desuden kan der for særlige investeringsprojekter under visse forudsætninger fastsættes højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved sådanne projekter.

Direktivet tillader, at medlemsstater indfører tidsbegrænsede kompensationsordninger for de påviseligt udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker ved konkurrerende transportformer, såfremt disse omkostninger overstiger de tilsvarende omkostninger ved jernbanetransport. Det vil således være muligt at indføre ordninger, der sva-

rer til den miljøtilskudsordning, der har været gældende for jernbanegodstransport i Danmark fra april 1999 til april 2002.

Endelig indeholder lovforslaget bestemmelser, der gennemfører direktivets krav om, at infrastrukturforvalterens og sikkerhedsmyndighedens afgørelser inden for direktivets anvendelsesområde skal kunne påklages til et uafhængigt klagenævn.

### 3. Forsikring

Terrorangrebet på World Trade Center den 11. september 2001 har også fået betydning for jernbaneforsikringsmarkedet. Dette har blandt andet betydet, at det i lyset af den forøgede risiko er blevet dyrere at tegne en sådan ansvarsforsikring, som jernbanevirksomhedsloven i sin nuværende udformning stiller krav om.

Forsikringspligten er reguleret i jernbanevirksomhedslovens § 17, der angiver, at krav om erstatning for skader forvoldt af jernbanevirksomheder skal være dækket af en ansvarsforsikring, samt at forsikringen skal dække personskade eller tab af forsøger på op til 150 mio. kr. og tingskade på op til 100 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Beløbene reguleres årligt og udgør i dag henholdsvis 170 mio. kr. og 114 mio. kr.

De forsikringselskaber, der har overvejet at indgå en sådan forsikringsaftale, har krævet enten meget store præmier eller stor selvrisiko for jernbanevirksomheden. Baggrunden herfor er, at forsikringselskaberne – efter terrorangrebet i New York – vurderer, at der er en meget stor forsikringsrisiko ved den i loven krævede forsikringsdækning pr. enkeltbegivenhed. Forsikrings- og genforsikringselskaberne har udviklet nye produkter, der sigter mod at imødekomme efterspørgslen efter forsikringer med dækning mod terrorrisiko samtidig med, at selskabernes risikoeksponering ikke overstiger deres økonomiske bæreevne. Der kan f.eks. være tale om såkaldte sumbegrænsninger. Det vil sige, at forsikringen dækker successive skader op til et forud aftalt maksimumbeløb pr. forsikringsår. Som det klart er kommet til udtryk ved flytransportforsikringer, har begivenhederne den 11. september 2001 sat fokus på, at risikoeksponeringen ved forsikring og dermed markedsforholdene kan ændres med kort varsel. Det er et ledelsesansvar i jernbanevirksomhederne med udgangspunkt i deres ansvar at fastlægge selskabernes forsikringspolitik. På baggrund heraf og de nævnte omskiftelige forsikringsvilkår er det mest hensigtsmæssigt, at der i den offentlige regulering alene stilles krav om en minimumsansvarsforsikring, således at virksomhederne