

kan finde den mest omkostningseffektive afdækning af deres forsikringsønsker.

Lovforslaget indebærer, at der i loven alene vil blive stillet krav om en ansvarsforsikring. De nærmere regler om minimumsforsikringsdækning, årlig regulering af forsikringsbeløbene m.v., vil blive fastsat administrativt.

#### *4. Ubetalte gebyrer og morarenter*

Jernbanetilsynet har hjemmel i jernbanesikkerhedsloven til at opkræve gebyr for de i loven relaterede opgaver. Herudover har Jernbanetilsynet hjemmel i jernbanevirksomhedsloven til at opkræve gebyr for udstedelse af licenser samt gebyrer i forbindelse med certificering. Tilsynet mangler et redskab til at inddrive gebyrer, der ikke bliver betalt eller mulighed for opkrævning af morarenter. Derfor er det fundet nødvendigt at indsætte bestemmelse om inddrivning af forfaldne gebyrer ved udpankning og opkrævning af morarenter i både lov om jernbanevirksomhed og lov om jernbanesikkerhed. Samtidig gives trafikministeren hjemmel til at fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser.

#### *5. Medarbejderrepræsentanter*

Det følger af lovforslagets § 2, nr. 1, at medarbejdernes valgbarhed til bestyrelsen følger de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven.

§ 2, nr. 1, træder først i kraft den 15. maj 2004. Den udskudte ikrafttræden gør det muligt for de medarbejderrepræsentanter, der i dag sidder i DSB's bestyrelse, at træffe foranstaltninger således, at de vil kunne efterleve aktieselskabslovens bestemmelser om valgbarhed m.v. til bestyrelser.

#### *6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ikke været forelagt for Økonomi- og Erhvervsministeriets Testpanel, idet det i samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser er vurderet, at lovforslaget alene forventes at have begrænsede administrative konsekvenser for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. På den baggrund kan det ikke anbefales at teste lovforslaget i et virksomhedspanel.

#### *8. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *9. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af EU's første jernbanepakke fra februar 2001. De tre direktiver 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF skal være gennemført i national lovgivning senest den 15. marts 2003.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.

#### *10. Høring*

Lovforslaget er sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer m.v. Når høringssvarene forligger, vil de blive sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som svarene giver anledning til.