

ninger ved ulykker, som de pågældende transportformer giver anledning til.

Kompensationsordningen vil indebære en udligning mellem de afgifter, som de forskellige transportformer må betale, og som påvirker konkurrencen mellem transportformerne. Med andre ord vil kompensationsordningen medvirke til en mere lige konkurrence mellem transportformerne.

Ordningen agtes finansieret af godstrafikkens betaling for brug af jernbaneinfrastrukturen, ekskl. benyttelsesafgifterne for de faste forbindelser. Kompensationsmetoderne og beregningerne vil blive offentliggjort i Banestyrelsens netredegørelse, jf. nr. 8.

Kompensationsordningen er omfattet af kravet om notifikation til Europa-Kommissionen efter EU-rettens statsstøtteregele.

Banestyrelsen vil efter forudgående godkendelse af trafikministeren forestå den praktiske udmøntning og opkrævning af baneafgifterne samt administrationen af kompensationsordningen for udekkede miljø- og infrastrukturomkostninger.

Til nr. 10

Ændringen er en konsekvens af, at takstkompetencen i hovedstadsområdet er overgået til Hovedstadens Udviklingsråd.

Til nr. 11

Bestemmelsen forpligter virksomhederne til at tegne ansvarsforsikring. I en bekendtgørelse vil der blive fastsat beløbsstørrelser m.v. Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

Inddrivelse af skyldige kontrolafgifter m.v. er i forbindelse med ressortændringer overgået til Told- og Skattestyrelsen.

Til nr. 13

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af ovennævnte ressortændring.

Til nr. 14

Den foreslåede ændring af § 24, stk. 1, præciserer, at klager, der kan indgives til Jernbaneklagenævnet, ikke kan indgives til anden administrativ myndighed. Jernbaneklagenævnet er i dag kompetent til at afgøre klager i følgende typer af sager:

- 1) Klager over afgørelser om udstedelse af tilladelse i medfør af § 4.
- 2) Klager over afgørelser om adgang til uddannelse af jernbaneteknisk personale i medfør af § 6.

- 3) Klager over afgørelser om og i forbindelse med udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig service i medfør af § 8.

- 4) Klager over afgørelser om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og klager fra såvel infrastrukturforvalter som jernbanevirksomhed vedrørende manglende opfyldelse af aftale indgået mellem disse i medfør af § 9.

- 5) Klager over afgørelser om adgang til stationer og kombiterminaler i medfør af § 10 eller om adgang til andre ydelser, der er forbundet med udførelse af jernbanetransport.

- 6) Klager over afgørelser om opkrævning af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. § 11. Lovforslaget indebærer, at Jernbaneklagenævnet herudover – som konsekvens af de foreslåede ændringer af § 9, stk. 6, og § 11, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 8 og 9 – vil blive kompetent til at behandle

- klager over tildelingskriterier, afgiftsprincipper m.v. fastsat i Banestyrelsens redegørelse for karakteren af jernbaneinfrastrukturen i medfør af § 9, stk. 6, og
- klager over afgørelser om fastsættelse af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

De foreslåede ændringer af § 24, stk. 2, indebærer, at det gøres klart, at nævnets formand skal være dommer, hvilket er hensigtsmæssigt i klagenævn, der behandler sager mellem det offentlige og private.

De foreslåede ændringer af § 24, stk. 2, indebærer derudover, at alle nævnets medlemmer beskikkes af trafikministeren efter indstilling.

#### Til § 2

Til nr. 1

I bemærkningerne til den gældende lov (lovforslag nr. L 85, Folketingstidende 1997-98, 2. samling, tillæg A, side 2121) anførtes det, at medarbejdere, der havde tjenestefrihed fra DSB uden løn med henblik på at varetage organisationsarbejde for medarbejdere i DSB, også var valgbar til bestyrelsen. Der kan imidlertid rejses spørgsmål om, hvorvidt der herved er sket en fravigelse af aktieselskabslovens almindelige regler om valgbarhed.

Det følger af lovforslaget, at medarbejdernes valgbarhed til bestyrelsen følger de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven. Som det fremgår af § 5 foreslås det, at bestemmelsen først træder i kraft den 15. maj 2004. Den udsudte 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.