

som ønsker at deltage i udbudet, skal skaffe de nødvendige tilladelser, allerede inden de afgiver tilbud. Dette vurderes at være en unødvendig administrativ procedure, idet der herved er risiko for, at virksomheder anskaffer tilladelser efter lovens kapitel 3, som de, hvis de ikke vinder udbudet, ikke kommer til at benytte til at drive jernbanetrafik. Det foreslås derfor, at kravet i loven om, at deltagere i udbudsrunder allerede på det tidspunkt, hvor de afgiver tilbud, skal have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, ophæves.

En tilladelse til at drive jernbanetrafik, vil fortsat være en forudsætning for at kunne få tilladelse til at udføre den udbudte trafik. Virksomheder, der giver tilbud på trafik udført som offentlig service, og som på tidspunktet for tilbuddets afgivelse ikke har tilladelse til at drive jernbanevirksomhed efter lovens kapitel 3, vil derfor blive bedt om at sandsynliggøre, at de, hvis de skulle få kontrakten, efterfølgende vil kunne få de relevante tilladelser.

Det forhold, at langt den overvejende del af alle ulykker og uheld inden for jernbanesektoren skyldes menneskelige fejl, skærper kravet til, at der er styr på det uddannelsesmæssige niveau. Et middel hertil er certificering af medarbejdere med sikkerhedsmæssige opgaver, som det også kendes i luftfarts- og søfartssektoren. Hermed søges opnået et indirekte løft af sikkerhedsniveauet.

I takt med liberaliseringens gennemførelse inden for jernbanesektoren kan der forudses en større bevægelse af medarbejdere mellem de forskellige virksomheder. Problemet i denne forbindelse er, at der ikke med det bestående system haves dokumentation for, at den nye virksomheds medarbejdere, der er skiftet fra en anden virksomhed, har en tilstrækkelig uddannelse. Dette søges nu løst gennem fastsættelse af krav om uddannelse og certificering.

I den forbindelse omhandler lovforslaget uddannelse af en virksomheds medarbejdere hos andre jernbanevirksomheder og -infrastrukturforvaltere.

Der har med den eksisterende bestemmelse i lov om jernbanevirksomhed m.v. ikke været hjemmel til at fastsætte myndighedskrav til uddannelse af lokomotivførere eller andet jernbaneteknisk personale. Denne opgave har suverænt været varetaget af DSB, der både har formuleret kravene og uddannet personalet.

Der er således behov for en nyordning på uddannelsesområdet, herunder lokomotivføreruddannelsen, idet andre jernbanevirksomheder, såvel udenlandske som danske, skal have mulighed for at få uddannet deres lokomotivførere på lige vilkår.

Der er ligeledes behov for et lettilgængeligt uddannelsesstilbud for de jernbanevirksomheder, der skal be-

nytte Øresundsforbindelsen. I dag kan uddannelsen hertil kun opnås via Statens Järnvägar i Sverige eller DSB.

Der vil fremover være behov for at få fastlagt generelle bestemmelser om uddannelse af lokomotivførere og personale inden for infrastrukturforvalterens område og at få uddannelserne placeret i det offentlige uddannelsessystem.

Trafikministeren vil som hidtil kunne pålægge jernbanevirksomhederne og som noget nyt, infrastrukturforvalterne mod betaling og på lige- og ikkediskriminerende vilkår at uddanne jernbaneteknisk personale.

Som led i lovforslaget får trafikministeren mulighed for at udstrække virkeområdet for hele eller dele af loven til privatbanerne og letbaner anlagt i medfør af lov om Ørestaden m.v., ligesom disse letbaner bliver repræsenteret i Jernbanerådet.

Lovforslaget giver virksomheder, der forvalter infrastruktur ved lovens ikrafttræden, et år til at opfylde lovens bestemmelser, dvs. erhverve tilladelse og sikkerhedscertifikat. Trafikministeren kan dog forlænge denne overgangsperiode, hvis forholdene taler derfor.

Forslaget omfatter al jernbaneinfrastruktur, der stilles til rådighed for forskellige jernbanevirksomheder efter bestemmelserne i loven. Følgende jernbaneinfrastruktur vil herefter blive omfattet af loven:

- Statens jernbaneinfrastruktur.
- Jernbaneinfrastruktur, der ejes af A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet.
- Jernbaneinfrastruktur, der ejes af jernbanevirksomheder (DSB, DSB S-tog a/s, A/S Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen, A/S Gribskovbanen, Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane A/S, Aktieselskabet Lyngby-Nærum Banen, Odsherreds Jernbane A/S, Høng Tølløse Jernbane A/S, Østbanen A/S, A/S Lollandsbanen, A/S Skagensbanen, A/S Hjørring Privatbaner, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane og Vestbanen A/S).
- Jernbaneinfrastruktur, der er anlagt i medfør af lov om Ørestaden m.v. (delvist omfattet).
- Anden jernbaneinfrastruktur, der stilles til rådighed for jernbanevirksomheder efter bestemmelserne i denne lov, herunder havnebaner og industristamspor.

Lovforslaget omfatter ikke jernbaneinfrastruktur, som ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke er en jernbanevirksomhed. Det vil typisk være privatejede firmaspor til interne transporter og transporter til og fra det offentlige jernbanenet.