

F. t. l. vedr. lov om jernbane

virksomhederne, idet infrastrukturforvalterne ikke forventes at skulle forvalte infrastruktur i andre lande.

Indførelse af *interoperabilitet* på Fællesskabets jernbaner er et omfattende projekt, som gennemføres gradvist. Udmøntningen af direktivernes krav til interoperabilitet sker således gradvist gennem fastsættelsen af Kommissionsbeslutninger om Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI), som iværksætter kravene til harmonisering på det samlede jernbanesystems delområder over en årrække.

I takt med at TSI'erne træder i kraft, er det medlemsstaternes henholdsvis jernbanevirksomhedernes forpligtelse at effektuere de krav til det pågældende delsystem, som den enkelte TSI fastlægger. Ved indførelse af interoperabilitetsbegrebet flere steder i lovens kapitel 8 c om jernbanesikkerhed m.v., præciseres det, at Trafikstyrelsen varetager denne opgave sammen og i forbindelse med sikkerhedsopgaverne.

1.4. Trafikstyrelsens beføjelser og arbejdsområde

1.4.1. Gældende ordning

Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet har alle, der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Sikkerhedsdirektivet pålægger medlemsstaterne at sondre mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og sikkerhedsmyndighedernes opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med virksomhedernes indsats på det sikkerhedsmæssige område.

1.4.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Trafikstyrelsens beføjelser foreslås præciseret og tilpasset den udvikling, der har været på styrelsens område siden dens etablering. Der vil her være tale om tilpasning og præcisering af enkelte af de beføjelser, som styrelsen allerede har i dag, jf. især lovforslagets nr. 8, 9, 16 og 17. Der tænkes således bl.a. på brug af eksterne sagkyndige og assessorer, hvilket er personer der ikke er ansat i Trafikstyrelsen, men som virker som særlig sagkyndig ekspertbistand.

Endvidere vil der blive tillagt transport- og energiministeren nogle flere beføjelser, som i et vist omfang ligger inden for de sagsområder, der allerede er delegeret til Trafikstyrelsen. Dette gælder især bestemmelserne i lovforslagets nr. 13 og 27.

1.5. Betalingsordning for lokomotivføreruddannelsens praktiske del

1.5.1. Gældende ordning

I dag har transport- og energiministeren hjemmel til efter § 6, stk. 1, at pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder. Det fremgår af lovforsarbejderne at sigtet har været at få hjemmel til at kunne pålægge jernbanevirksomheder at uddanne især lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder.

I oktober 2005 blev der etableret en lokomotivføreruddannelse i offentligt regi, hvor skoledelen af uddannelsen foregår i Undervisningsministeriets regi, og den praktiske del af uddannelsen foregår i jernbanevirksomhederne. For at øge incitamentet over for jernbanevirksomhederne til at uddanne det fornødne antal lokomotivførere og dermed undgå flaskehalse har det været jernbanebranchens intention at etablere en finansieringsforening med henblik på solidarisk at refundere branchens udgifter i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Det har dog ikke været muligt for branchen at etablere en forpligtende ordning. Det er således hensigten, at lovforslaget skal gøre det muligt at etablere en forpligtende brugerbetalingsordning i statsligt regi.

1.5.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Den gældende § 6, stk. 1, åbner som ovenfor nævnt adgang for, at ministeren kan pålægge jernbanevirksomheder at uddanne lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder mod betaling, men åbner *ikke* adgang for at fastsætte regler, hvorefter jernbanevirksomhederne forpligtes til at indgå i en betalingsordning, hvor virksomhederne betaler et forholdsmæssigt bidrag efter objektive kriterier. Det objektive kriterium skal overvejes nærmere, men forventes enten at være antallet af ansatte lokomotivførere i det enkelte selskab eller omfanget af det enkelte selskabs produktion målt i togtimer.

Således er der behov for at udvide ministerens myndighed i den nuværende § 6, stk. 1, til også at omfatte muligheden for at fastsætte regler for, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik, betaler til en ordning der tilgodeser det samlede behov for uddannelse af lokomotivførere. Ideen hermed er at øge incitamentet til at uddanne lokomotivførere, idet virksomhederne under alle omstændigheder skal betale til uddannelsen af disse. Der vil således ikke være noget økonomisk incitament til, at virksomhederne ikke lader uddanne lokomotivførere.