

Det er hensigten, at den enkelte jernbanevirksomhed forholdsmæssigt bidrager til en betalingsordning på grundlag af et i forvejen fastlagt objektive kriterium som for eksempel antal ansatte lokomotivførere i virksomheden eller antal kørte togtimer.

Det er endvidere hensigten, at Trafikstyrelsen skal administrere en sådan ordning. Trafikstyrelsen forudsættes i den forbindelse at opkræve bidrag hos jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik og udbetale kompensation til de jernbanevirksomheder, der uddanner lokomotivførere.

Med henblik på at Trafikstyrelsen kan fastlægge det samlede behov for praktikpladserne, er det nødvendigt, at man har overblik over de enkelte operatørers behov for at få uddannet lokomotivførere. For at kunne danne sig et sådant overblik foreslås det, at operatørerne mindst en gang årligt melder til Trafikstyrelsen, hvilket uddannelsesbehov man forudsiger i det følgende år.

På baggrund af operatørernes indmeldinger foretager Trafikstyrelsen herefter en vurdering af de samlede omkostninger til den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen for det aktuelle år, inklusiv Trafikstyrelsens omkostninger til administration af ordningen. Herefter vil omkostningerne blive fordelt ud på de enkelte jernbanevirksomheder ud fra ovennævnte objektive kriterier. Trafikstyrelsens udgifter til administration betales således gennem operatørernes årlige bidrag til betalingsordningen.

Trafikstyrelsens vurdering af refusionsbeløbet vil være baseret på en generel vurdering af omkostningsniveauet for den praktiske del af uddannelsen. Trafikstyrelsen vil således ikke årligt skulle beregne operatørernes konkrete omkostningsniveau. Der vil dog blive mulighed for at foretage en løbende pris- og lønopregning på de årlige refusionsstørrelser pr. uddannet lokomotivfører, såfremt det reelle omkostningsniveau for uddannelsen tilsiger dette. Det forventes, at refusionsbeløbet vil blive i størrelsesordenen 327.000 kr. (2006-prisniveau) ved etableringen af ordningen.

På denne måde sikres en uafhængighed mellem jernbanevirksomhedernes udgifter og jernbanevirksomhedernes uddannelsesbehov.

Der vil efterfølgende blive foretaget en regulering, såfremt det viser sig, at uddannelsesbehovet har været ændret i forhold til operatørernes udmeldinger forud for uddannelsesåret. Tidspunkterne for reguleringen vil blive fastlagt administrativt.

Trafikstyrelsens refusion af virksomhedernes omkostninger vil sikre, at jernbanevirksomhederne bliver kompenseret for deres uddannelsesomkostning med halvdelen af refusionen efter endt uddannelse, og re-

sten når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden et år. Virksomhedernes mulighed for refusion er således afhængig af uddannelsesomfanget, mens virksomhedernes udgift kun indirekte er afhængig af uddannelsesomfanget, idet de øvrige jernbanevirksomheder også er med til at finansiere uddannelsen.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det forventes, at lovforslaget vil medføre begrænsede negative økonomiske og administrative konsekvenser for Trafikstyrelsen. Der afsættes 2 ekstra årsværk til Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsynet med og den øgede fokus på beredskabsarbejdet, herunder især vedrørende jernbanesikring. Kompensationsordningen vedrørende lokomotivføreruddannelsen medfører merudgifter i Trafikstyrelsen, som forudsættes finansieret via bidrag fra jernbanevirksomhederne. Lovforslaget indebærer ikke yderligere omkostninger for det offentlige.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det forventes, at lovforslaget vil medføre begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget vil kunne medføre begrænsede negative administrative og økonomiske konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i kraft af bestemmelser om beredskabsarbejde og tilsynsarbejde (egenkontrol). Det skal nævnes, at en del af virksomhederne allerede har etableret et beredskab i en eller anden form – og at der således vil være tale om et supplement til det eksisterende. For så vidt angår DSB og Banedanmark ligger der allerede omfattende beredskabsplaner m.v.

For så vidt angår krav om certificering af entreprenører og virksomheder, der på jernbaneområdet udfører opgaver for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, forventes til gengæld positive konsekvenser, idet virksomhederne får nogle muligheder, som de ikke tidligere havde.

For så vidt angår administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelses Center for Kvalitet i Erhvervs-Regulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.