

fikstyrelsen i stedet for som hidtil et sikkerhedscertifikat. Jernbanevirksomhederne skal fortsat have et sikkerhedscertifikat. Det har derfor været nødvendigt at dele bestemmelsen op i et stk. 1 og stk. 2 for at præcisere denne forskel, således at stk. 1 omhandler jernbanevirksomheder, og stk. 2 omhandler infrastrukturforvaltere.

De nye sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser vil indeholde en a)- del og en b)- del.

A)-delen indeholder krav om, at virksomhederne skal have et sikkerhedsledelsessystem. Denne del gælder både for jernbanevirksomhederne og for jernbaneinfrastrukturforvalterne.

B)-delen for jernbanevirksomhederne indeholder krav om, at jernbanevirksomheden skal have truffet forholdsregler for at opfylde de øvrige sikkerhedskrav fastsat i Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet og i henhold til lov om jernbane, herunder ibrugtagningstilladelse til rullende materiel og certificering af personale.

B)-delen for infrastrukturforvalterne omfatter en bekræftelse af, at infrastrukturforvalteren accepterer at opfylde en række specifikke krav af hensyn til sikker udformning, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol og signalsystem.

Det er hensigten, at sikkerhedscertifikatets del a), som udstedes af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler, anerkendes i Danmark. Dette vil kun gælde for jernbanevirksomhederne, der får udstedt et sikkerhedscertifikat men ikke for jernbaneinfrastrukturforvalterne, der opnår en sikkerhedsgodkendelse.

Se også afsnit 1.3.2 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3.

Den foreslåede ændring er en tilpasning til sikkerhedsdirektivet, der i artikel 29 ændrer i direktiv 95/18/EF (licensdirektivet) vedrørende kravet til faglig kompetence. Ændringen indebærer, at kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger om en tilladelse, har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre en sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i tilladelsen.

Til nr. 4.

Det foreslås, at transport- og energiministeren bebyndiges til at fastsætte bestemmelser om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder. Her tænkes primært på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet samt

virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn. Dette vil muliggøre, at entreprenørerne og virksomhederne, der står for kørsel af måletog eller målevogn, fremover selv kan færdes på jernbanenettet med materiel og materiale til eget brug. En sådan certificeringsordning anvendes allerede i dag for så vidt angår entreprenører i Sverige, og tilsvarende regler er undervejs i EU-regi. EU-Kommissionen har fremsat forslag herom. Forslaget blev fremsat i juni 2006 på et møde i Artikel 21-Udvalget, der er nedsat i henhold til interoperabilitetsdirektiverne og som også anvendes ved møder om forhold vedrørende jernbanesikkerhedsdirektivet. I udvalget deltager medlemslandene og EU-Kommissionen. Her blev der opnået enighed om forslaget. Det er hensigten, at entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet, og virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn, skal anses for at være jernbanegodsvirksomheder. I første omgang vil der være tale om, at entreprenører og virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn, skal have et sikkerhedscertifikat.

Til nr. 5.

Der foreslås en sproglig tilpasning af de i loven allerede gældende regler. Lov om jernbanesikkerhed blev ophævet i forbindelse med ikrafttræden af lov om jernbane i 2004. Bestemmelserne fra lov om jernbanesikkerhed er indarbejdet i lov om jernbane.

Til nr. 6

Ændringen skal ses som en udvidelse af bestemmelsen i § 6, stk. 1, således at jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport som offentlig service, kan forpligtes til efter objektive kriterier at indbetale til en puljeordning, hvorved det sikres, at der uddannes et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. Ændringen vil selvsagt ikke få virkning for Metroen, da denne er førerløs.

Der henvises i øvrigt til afsnit 1.5.

Til nr. 7

Der indsættes to nye kapitler i loven, der henholdsvis vedrører beredskab, herunder jernbanesikring, samt markedsovervågning.

*Til § 8 d*

Det foreslås i stk. 1, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere på jernbaneområdet nu generelt pålægges en pligt til at sikre det nødvendige beredskab. Beredskabsarbejdet omhandler især udarbejdelse af beredskabsplaner m.v., der er udtryk for virksomhedens planlægning og tiltag for at forebygge og