

om forventet uddannelsesbehov for året, indbetaler et årligt bidrag til Trafikstyrelsen. Ordningen finansieres fuldt ud af branchen.

Trafikstyrelsen udbetaler herefter refusion til jernbanevirksomhederne som kompensation for deres uddannelsesomkostninger. Halvdelen af refusionen udbetales efter endt uddannelse og resten udbetales, når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden i et år.

Jernbanevirksomhederne har udtrykt ønske om at få ændret refusionsordningens krav, hvorefter anden rate kun udbetales, hvis lokomotivføreren har været ansat i virksomheden i et år. Baggrunden herfor er, at flere omstændigheder, som den uddannende virksomhed ikke har fuld kontrol over, kan medføre, at lokomotivføreren skifter arbejdsplads inden for det første år, herunder f.eks. hvis en lokomotivfører ønsker at skifte til et helt andet erhverv. At den uddannende virksomhed i sådanne situationer påtager sig en risiko på 50 % af omkostningerne, kan formentlig reducere incitamentet til at uddanne lokomotivførere væsentligt.

Det overvejes derfor at ændre refusionsordningen, således at hele refusionen udbetales, når en lokomotivfører er færdiguddannet. Samtidig vil det blive tilstræbt, at der etableres incitament i ordningen, der tilskynder virksomhederne til at tilpasse deres uddannelsesaktivitet til det faktiske behov. Det kunne f.eks. være en ordning, hvor 50 % af refusionen bortfalder, hvis en jernbanevirksomhed ikke kan dokumentere, at deres lokomotivførerelever er tilbudt fortsat ansættelse i mindst et år i virksomheden som lokomotivførere efter endt uddannelse. Eventuelle andre ordninger med samme målsætning vil ligeledes blive overvejet.

Selve refusionsbeløbets størrelse vil som hidtil, svarende til ordningen i den nævnte bekendtgørelse, blive fastlagt i samarbejde med branchen, der via indbetalingen selv finansierer ordningen.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Det præciseres med forslaget i § 1, nr. 2, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for trafikafviklingen på infrastrukturen. Infrastrukturforvalteren har i forvejen ansvaret for at vedligeholde infrastrukturen ud fra de gældende normer og regler.

Placering af ansvaret for en sikker trafikstyring hos infrastrukturforvalteren hænger naturligt sammen med, at ansvaret for den infrastruktur, der køres på, er bygget og vedligeholdt efter gældende normer og bestemmelser.

Der har været eksempler på, at en jernbanevirksomhed har varetaget trafikstyringen på en infrastruktur (uden for Banedanmarks infrastruktur), og at en infrastrukturforvalter har ladet en anden infrastrukturforvalter forestå trafikstyringen. Forslaget præciserer, hvem der har ansvaret, og at Trafikstyrelsen skal godkende, hvis ansvaret overlades til andre. Som et led i en sådan godkendelse kan Trafikstyrelsen stille vilkår, f.eks. med hensyn til at sikre den fornødne kompetence eller andre relevante forhold.

Til nr. 3-6

Det foreslås, at jernbanelovens § 8 d suppleres med en bestemmelse som nyt stk. 2 som følge af artikel 26 i passagerrettighedsforordningen.

Det fremgår af artikel 26, at jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og stationslederne på deres respektive ansvarsområde efter aftale med de offentlige myndigheder skal træffe passende foranstaltninger og tilpasse dem til det sikkerhedsniveau, som de offentlige myndigheder har fastlagt, for at sikre passagerernes personlige sikkerhed på jernbanestationerne og i togene og forvalte risici. De skal desuden samarbejde og udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til at afværge handlinger, der kan forringe sikkerhedsniveauet.

Forslaget vedr. jernbanelovens § 8 d, stk. 2, præciserer, at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere ikke kun i forbindelse med den daglige sikring af jernbanen og dennes drift, men også med beredskabsarbejde skal sikre passagerers personlige sikkerhed på jernbaneområdet. Jernbaneområdet er nærmere defineret i jernbanelovens § 19, stk. 1, og omfatter bl.a. banelinjer, stationer, tog og andre jernbanekøretøjer samt forpladser og adgangsveje.

Det foreslås på den baggrund endvidere, at § 8 d, stk. 4, der bliver stk. 5, justeres i 1. pkt., således at transportministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med virksomhedernes sikring af passagerens personlige sikkerhed. Det forventes, at der vil blive fastsat nogle overordnede rammer med udgangspunkt i sikkerhedsniveauet for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere både for så vidt angår den daglige jernbanedrift, som i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Forslagene omfatter jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. Med hensyn til stationslederne, som nævnt ovenfor i artikel 26 i passagerrettighedsforordningen, er disse også omfattet, idet stationerne i Danmark enten er ejet af en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.