



Betænkning afgivet af Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 9. april 2019

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af jernbaneloven

(Implementering af dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, herunder nye beføjelser for den Europæiske Unions Jernbaneagentur, justeringer af den retlige ramme for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes arbejde m.v.)

[af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)]

#### 1. Ændringsforslag

Transport-, bygnings- og boligministeren har stillet 6 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Indstillinger

Udvalget indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Nunatta Qitornai, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurinn havde ved betænkningssagens afgivelse ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 3. Politiske bemærkninger

##### Enhedslisten

Grundlæggende mener Enhedslistens medlemmer af udvalget, at EU ikke skal blande sig i, hvordan vi – og andre lande – indretter vores jernbanedrift. Langt størstedelen af togtrafikken foregår nationalt mellem byer i Danmark og er derfor ikke et anliggende for EU.

EU burde i stedet interessere sig for at skabe gode, grænseoverskridende togforbindelser mellem landene i Europa. Gennem hurtige forbindelser på kryds og tværs af Europa og mellem de større byer og nattog fra Europas yderområder (som f.eks. landene i Skandinavien) til det centrale Europa skal toget gøres konkurrencedygtigt i forhold til flyet.

Til at opfylde dette mål foreslår Enhedslisten en europæisk togfond med inspiration fra den danske Togfonden DK.

Det kræver fælles europæiske tekniske platforme i form af fælles kørestrømssystemer, fælles signalsystemer, elektrificering af hovedbanenettet i Europa, fælles sikkerhedskrav til materiel, certifikater og licenser m.m. Men det kræver og-

så koordinering af kanaltildeling, så der kan skaffes plads på skinnenettet til gennemkørende internationale tog rundt om i de europæiske lande.

Denne tekniske del af 4. jernbanepakke opfylder bestemt en del af disse krav til en grænseoverskridende jernbanetrafik i Europa. Det Europæiske Jernbaneagentur (agenturet) får således enekompetence til godkendelse af kørende materiel og sikkerhedslicenser for operatører, når trafikken er grænseoverskridende. Er der tale om ren national jernbanetrafik, kan man få godkendelserne hos de nationale myndigheder. Denne arbejdsdeling støtter Enhedslisten.

Enhedslisten konstaterer imidlertid, at denne tekniske del af 4. jernbanepakke, som vi grundlæggende er positive over for, ligger i forlængelse af den allerede ikrafttrådte politiske del af 4. jernbanepakke (PSO-forordningen og markedsåbningsdirektivet m.m.), hvis formål overordnet var og er at sikre udbud af den nationale jernbanetrafik. Efter Enhedslistens opfattelse er den til stor skade for den offentligt støttede togtrafik, da den skaber fragmentering og manglende sammenhæng i togtrafikken, når flere operatører skal køre på de samme skinner. Tab af stordriftsfordele vil samtidig alt andet lige gøre togdriften dyrere, idet penge fra de overskudsgivende strækninger ikke kan anvendes på de tyndt belagte strækninger i yderområderne og i ydertimerne. En indskrænkning af togdriften disse steder og på disse tidspunkter kan derfor forudses. Enhedslisten anser jernbanedriften, sammen med den øvrige kollektive trafik, for at være en del af samfundets kritiske infrastruktur, der skal sikre, at folk i almindelighed, og dem uden bil i særdeleshed, kan komme fra og til arbejde og rundt i landet for at besøge venner og familie og alle egne af vores skønne land. Og partiet mener, at kritisk infrastruktur skal være på det offentlige hænder. Desværre lever regeringen og transportministeren til fulde op til PSO-forordningen og markedsåbningsdirektivet, selv

om de faktisk indeholder en række undtagelser fra kravet om udbud af offentligt støttet jernbanetrafik.

Imidlertid vælger Enhedslisten at stemme for dette lovforslag om den tekniske del af 4. jernbanepakke, fordi den medvirker til at bane vej for vores ide om en europæisk togfond med direkte, hurtige og komfortable forbindelser – herunder nattog – på kryds og tværs af Europa, ikke mindst med det formål at afløse den klimabelastende flytrafik med bæredygtig togtrafik.

Enhedslisten er bekymret for, at der som en del af lovforslagets intentioner om afbureaukratisering af sikkerhedsregler slækkes for meget på kravene til og kontrollen af jernbanevirksomhederne. Bekymringen omfatter primært, at virksomhederne overgår til selvforvaltning, mens tilsynet bliver risikobaseret. Enhedslisten henstiller derfor til ministeren, at der i forbindelse med relevante bekendtgørelser stilles krav om, at der føres tilsyn med virksomhederne minimum en gang årligt, og at der samtidig suppleres med uanmeldte tilsyn.

Enhedslisten støtter indførelse af bødestraf for passage af perronovergange, når der kommer tog. Hvis det kan være med til at mindske antallet af påkørsler af personer, som er til stor skade for lokoførere, og som stopper togdriften i timevis, er det jo kun godt. Enhedslisten har imidlertid ikke den store tiltro til, at forslaget vil have ret stor betydning, da det kan være meget vanskeligt at dokumentere og håndhæve. Det kræver jo tilstedeværelsen af politi i det aktuelle øjeblik, hvor perronovergangen passerer, og det er nok meget sjældent tilfældet.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

Af transport-, bygnings- og boligministeren, tiltrådt af udvalget:

##### Til § 1

1) I den under nr. 7 foreslåede § 39 c indsættes i stk. 1 efter »indberetning«: »af ulykker og hændelser m.v.«  
[Præcisering af indberetning]

2) I den under nr. 11 foreslåede affattelse af § 60 indsættes i stk. 5 efter »typegodkendelse«: »i henhold til stk. 4«.  
[Lovteknisk ændring]

3) I den under nr. 12 foreslåede § 60 b indsættes i stk. 1 efter »ERTMS-udstyr («: »udstyr i forbindelse med«.  
[Sproglig præcisering]

4) I den under nr. 13 foreslåede affattelse af § 61 ændres i stk. 5 »forholdene i« til: »godkendelse af sikkerhedsregler, jf.«  
[Sproglig præcisering]

5) Nr. 21 affattes således:

»21. I § 81 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Indleder Havarikommissionen en undersøgelse efter stk. 1 og 2, underretter Havarikommissionen inden 7 dage agenturet herom. Havarikommissionen oplyser agenturet om dato og tidspunkt for ulykken eller hændelsen og om stedet og ulykkens eller hændelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte og tilskadede og materielle skader.«

[Lovteknisk ændring og en sproglig tilretning i forhold til betegnelsen »tildragelsen«, der ændres til »ulykken eller hændelsen«]

6) I det under nr. 30 foreslåede § 93, stk. 2, indsættes i 2. pkt. efter »ulykken«: »eller hændelsen«.  
[Indholdsmæssig præcisering]

##### Bemærkninger

##### Til nr. 1

Den foreslåede ændring har til hensigt at præcisere hjemmelen til fastsættelse af regler om indberetning for bybaner. Med ændringen præciseres, at hjemmelen i det foreslåede § 39 c, stk. 1, kan anvendes til at fastsætte regler om indberetning af ulykker og hændelser m.v. Lovforslagets § 1, nr. 7, viderefører bl.a. den gældende lovs § 39, stk. 1, i et nyt § 39 c, stk. 1. Det fremgår af det gældende § 39, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte særlige regler om bybaner, herunder bl.a. om indberetning. Ordlyden er videreført i lovforslaget, men transport-, bygnings- og boligministeren ønsker med dette ændringsforslag at præcisere, at hjemmelen, for så vidt angår indberetning, kan anvendes til at fastsætte regler om bybaners pligt til at indberette data om ulykker og hændelser m.v.

##### Til nr. 2

Den foreslåede ændring i nr. 2 er en lovteknisk ændring. Der bør i forslaget til § 60, stk. 5, være en henvisning til § 60, stk. 4, således at det fremgår klart, at valgfriheden i forhold til, om man vil søge om en køretøjsomsætningstilladelse eller en typegodkendelse hos agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, alene relaterer sig til de tilfælde, hvor der er tale om et køretøj, der skal køre nationalt.

##### Til nr. 3

Med ændringsforslaget foreslås en sproglig justering. Formålet er at give en mere naturlig definition af ERTMS-udstyr.

##### Til nr. 4

Der foreslås en sproglig justering, der skal tydeliggøre, at den hjemmel, der stilles forslag om i § 61, stk. 5, skal anvendes til at fastsætte nærmere regler om godkendelsen af infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders sikkerhedsregler, jf. det foreslåede § 61, stk. 1 og 2. Der foreslås derfor en ændring, der medfører, at »forholdene i stk. 1 og 2« ændres til »godkendelse af sikkerhedsregler, jf. stk. 1 og 2«, således at anvendelsesområdet for hjemmelen præciseres.

## Til nr. 5

Med det foreslåede § 81, stk. 4, foreslås det at ændre henvisningen til de øvrige bestemmelser i § 81. Bestemmelsen foreslås ændret, således at der henvises til stk. 1 og 2 frem for stk. 2 og 3.

Det fremgår af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, at inden 7 dage efter at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse, skal det nationale undersøgelsesorgan underrette agenturet herom. Undersøgelsesorganet kan i henhold til direktivets artikel 20 gennemføre undersøgelser af alvorlige ulykker, andre ulykker og hændelser. Havari-kommissionens hjemmel til at udføre disse undersøgelser fremgår af jernbanelovens § 81, stk. 1 og 2. Henvisningen i den foreslåede § 81, stk. 4, skal således ske til stk. 1 og 2.

Herudover foreslås bestemmelsen ændret med henblik på en sproglig præcisering af bestemmelsen, således at »tildragelsen« ændres til »ulykken eller hændelsen«.

Begrebet »tildragelse« er anvendt som en samlet betegnelse for alvorlige ulykker, øvrige ulykker og hændelser. For at ensarte med det øvrige sprog i jernbaneloven foreslås »tildragelsen« dog ændret til »ulykken eller hændelsen«, der med henvisning til § 81, stk. 1 og 2, omfatter både alvorlige ulykker, øvrige ulykker og hændelser på jernbanelområdet i Danmark.

## Til nr. 6

Det foreslås at ændre i det foreslåede § 93, stk. 2, således at det fremgår, at den foreløbige erklæring ikke alene udsendes som minimum på hver årsdag for ulykken, men også på hver årsdag for hændelsen.

Der er tale om en indholdsmæssig præcisering. Havari-kommissionen udarbejder i henhold til § 93 en rapport om undersøgelsens resultater, og denne undersøgelse kan være af både ulykker og hændelser. Ordlyden i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv skelner ikke mellem ulykker og hændelser i forhold til forpligtelsen til at udarbejde foreløbige erklæringer, når den endelige rapport ikke kan offentliggøres inden for 12 måneder. Direktivet må derfor forstås således, at den foreløbige erklæring skal udsendes som mini-

mum på hver årsdag for henholdsvis ulykken eller hændelsen. Bestemmelsen foreslås ændret i overensstemmelse hermed.

**5. Udvalgsarbejdet**

Lovforslaget blev fremsat den 27. februar 2019 og var til 1. behandling den 14. marts 2019. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget.

*Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter*

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside [www.ft.dk](http://www.ft.dk).

*Møder*

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

*Høringssvar*

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport-, bygnings- og boligministeren sendte den 20. november 2018 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 75. Den 4. marts 2019 sendte transport-, bygnings- og boligministeren høringssvarene og et høringssnotat til udvalget.

*Teknisk gennemgang*

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget afholdt den 26. marts 2019 en teknisk gennemgang af lovforslaget med transport-, bygnings- og boligministeren og embedsmænd.

*Bilag*

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 6 bilag på lovforslaget.

*Spørgsmål*

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 4 spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren til skriftlig besvarelse, som ministeren har besvaret.

*Kim Christiansen (DF) nfm. Merete Dea Larsen (DF) Claus Kvist Hansen (DF) Mette Hjermind Dencker (DF)*

*Jan Erik Messmann (DF) Henrik Brodersen (DF) Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V) Peter Juel-Jensen (V)*

*Jane Heitmann (V) Louise Schack Elholm (V) Carsten Kissmeyer (V) Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA)*

*Brigitte Klinskov Jerkel (KF) Christian Rabjerg Madsen (S) Erik Christensen (S) Kaare Dybvad (S)*

*Lennart Damsbo-Andersen (S) fmd. Magnus Heunicke (S) Rasmus Prehn (S) Mette Reissmann (S) Daniel Toft Jakobsen (S)*

*Henning Hyllested (EL) Eva Flyvholm (EL) Roger Courage Mathisen (ALT) Andreas Steenberg (RV) Karsten Hønge (SF)*

*Kirsten Normann Andersen (SF)*

Inuit Ataqatigiit, Nunatta Qitornai, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

---

Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Enhedslisten (EL)	14	Nunatta Qitornai (NQ)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Tjóðveldi (T)	1
Alternativet (ALT)	10	Javnaðarflokkurinn (JF)	1
Radikale Venstre (RV)	8		