

Samråd vedr. spm. A, B, C og D om forslag til jernbaneloven

Der er stillet 4 spørgsmål til jernbaneloven vedrørende Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse.

Jeg vil først besvare spørgsmål A og B samlet, idet de hænger tæt sammen.

Spørgsmål A og B *Ministeren bedes redegøre for årsagerne til, at der med forslaget til en ny jernbanelov – L 162 – lægges op til, at Havarikommissionen kun skal undersøge alvorlige ulykker, mens andre hændelser undersøges af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne, jf. også henvendelse fra Thomas Albøg Olsen, L 162 – bilag 10.*

Ministeren bedes redegøre for de sikkerhedsmæssige aspekter ved denne ændring, herunder hvordan det sikres, at der er den fornødne åbenhed og kompetence ved undersøgelser af andre hændelser end alvorlige ulykker, bl.a. så det sikres, at den viden, man får fra



disse undersøgelser, kan indgå i den forebyggende sikkerhedsindsats på baneområdet.

Først og fremmest vil jeg sige, at jeg er enig i, at der er brug for en systematisk tilgang til sikkerhed, som Thomas Albøg Olsen også er inde på i bilag 10.

Det er imidlertid ikke Havarikommissionen, der primært skaber sikkerhed på jernbaneområdet – det er jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne.

Sikkerhedsarbejdet er en vigtig del af jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes daglige funktion.

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal have procedurer til at undersøge og rapportere ulykker, hændelser og andre sikkerhedsmæssige forhold for at kunne få udstedt et sikkerhedscertifikat af Trafikstyrelsen. Der er også krav om, at jernbanevirksomheder og



infrastrukturforvaltere inddrager deres sikkerhedsmæssige viden i deres dagligdag for at forebygge hændelser og ulykker.

Dette hænger netop sammen med – som det er påpeget af Thomas Albøg Olsen – at det er yderst vigtigt at forebygge ulykker ved at lære af de hændelser, der er forløbere for en ulykke.

Det fremgår af lovforslaget, at Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse vedrører alvorlige ulykker på jernbanen. Med lovforslaget er der tale om en opdatering af bestemmelserne for Havarikommissionen, så de bringes i overensstemmelse med de regler, der gælder for havarikommissioner i den fælleseuropæiske lovgivning i jernbanesikkerhedsdirektivet.

I forbindelse med diskussionen om jernbanesikkerhedsdirektivet har man i EU-regi besluttet sig for, hvordan reglerne for havarikommissioners arbejde skal være.



Jernbanesikkerhedsdirektivet er et samlet system, der fastsætter, hvem der har ansvaret for at gøre hvad for at sikre sikkerhed på jernbanen. Jeg finder i dette lys ikke behov for, at vi opretholder danske særregler på området. I den forbindelse vil jeg minde om, at der ofte er diskussion om implementeringen af EU-retten i Danmark. Vi skal ramme den rette balance, så vi hverken under- eller overimplementerer. Det er den balance, som lovforslaget rammer.

Som lovforslaget er udformet, pålægges det Havarikommissionen at undersøge alle alvorlige ulykker.

Derudover kan Havarikommissionen selv tage initiativ til at undersøge øvrige ulykker og hændelser ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering.

Dette medfører dog ikke den store praktiske forskel i Havarikommissionens undersøgelsesvirksomhed i forhold til i dag. Det følger allerede af gældende ret, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i



anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet.

Denne retstilstand videreføres med lovforslaget, hvor bemærkningerne til § 83, stk. 1, lyder:

”Ved Havarikommissionens fastsættelse af undersøgelsens omfang og form kan der tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, ulykkens eller hændelsens alvor, undersøgelsens forventede jernbanesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende.”

Det betyder i praksis, at der allerede i dag sker en prioritering af Havarikommissionens undersøgelser, og det er det også hensigten at der skal ske fremover.

Jeg har ligeledes noteret mig, at souschefen for Havarikommissionen den 27. april 2015, adspurgt af Ingeniøren om lovforslagets ændring i



Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse, siger:

”Efter min vurdering medfører den nye jernbanelov i praksis ingen ændring. Vi arbejder allerede i dag efter retningslinjerne i EU's sikkerhedsdirektiv, som forslaget formelt indskriver i dansk lovgivning. For sikkerhedsdirektivet er i forvejen den øverste lovgivning på området”

Souschefen siger videre:

”Det er i Danmark lige som resten af EU Havarikommissionen selv, der foretager vurderingen af, om en ulykke er relevant at undersøge. Dette er essentielt for Havarikommissionernes uafhængighed”.

Taber vi så noget sikkerhedsmæssigt med lovforslaget? Det mener jeg ikke vi gør.

Som sagt er det allerede sådan i dag, at alle jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har pligt til at undersøge både ulykker og andre hændelser, som de er involveret i.



Der vil også fortsat være en forpligtigelse for alle jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne til at indberette alle ulykker og hændelser til Trafikstyrelsen, som er den danske nationale sikkerhedsmyndighed.

Trafikstyrelsen udfører ikke selvstændige analyser ligesom Havarikommissionen, men fører tilsyn med, at virksomhederne lever op til det ansvar, de har. Herunder at de analyserer og følger op på egne hændelser.

Ydermere kan Trafikstyrelsen pålægge virksomhederne at foretage konkrete analyser og redegørelser inden for givne tidsfrister, hvis en hændelse giver anledning til dette.

Det skete fx i tilfældet med IC4 sidste år ved hændelserne med revner i aksellejeskåle. Her gik Havarikommissionen i øvrigt ikke ind i sagen.

Endelig kan Trafikstyrelsen også kræve, at en given analyse bliver udarbejdet af



eller vurderet af en uvildig tredjepart (en assessor), før den afleveres.

Således er praksis allerede i dag, at når der sker hændelser af en karakter, som kan have bredere betydning, så kræver Trafikstyrelsen typisk en redegørelse eller analyse fra virksomhederne og stiller behørigt krav – uanset om Havarikommissionen er gået ind i sagen eller ej.

Således mener jeg, at vi kan være trygge ved den opfølgning, der allerede i dag sker på forskellige hændelser.

Spørgsmål C

Ministeren bedes oplyse, om der er tale om et resourcespørgsmål, når der lægges op til, at Havarikommissionen fremover kun skal undersøge alvorlige ulykker på baneområdet og ikke mindre hændelser.

Hvor meget Havarikommissionen kan lave er i sagens natur i sidste ende et resourcespørgsmål. Ressourcerne bliver fastsat på finansloven, og hvis Havarikommissionen skal bevilliges flere



ressourcer, skal det ske i forbindelse med forhandlingerne af finansloven.

Jeg finder det helt naturligt, at Havarikommissionen foretager en prioritering af sine undersøgelser, og bruger flest ressourcer, hvor der er den største sikkerhedsmæssige læring af det.

I forhold til den meget høje jernbanesikkerhed, vi har i Danmark, giver det god mening, at Havarikommissionen fokuserer sine ressourcer på at gå i dybden med alvorlige ulykker, men i øvrigt har frihed til selv at afgøre, hvilke ulykker og hændelser der herudover skal undersøges.

Spørgsmål D

Ministeren bedes redegøre for de sikkerhedsmæssige konsekvenser, såfremt 4. jernbanepakke medfører øget udbud af banedriften, når jernbanevirksomhederne, som L 162 lægger op til, selv skal undersøge hændelser på banen.



Der er ikke noget i den virkelige verden, der tyder på, at omfanget af udbud har betydning for sikkerhedsniveauet. Det kan man læse ud af statistikken fra EU's jernbanesikkerhedsagentur, som sammenligner alle EU-landene.

Det er som sagt allerede i dag et krav, at alle jernbanevirksomheder skal etablere et sikkerhedsledelsessystem, der sikrer, at de selv er i stand til at analysere ulykker og hændelser. Så det er en misforståelse, at det har med lovforslaget at gøre.

Hvis vi får flere udbud, så skal Trafikstyrelsen tilse, at alle virksomhederne løfter det sikkerhedsmæssige ansvar, som de skal. Med flere operatører kan det faktisk få mindre drastisk betydning for den offentlige trafik, hvis det skulle vise sig nødvendigt for Trafikstyrelsen at stoppe en enkelt jernbanevirksomhed, der ikke lever op til reglerne.

Jeg skal tilføje, at Trafikstyrelsen har oplyst mig, at der i Danmark er etableret et forum – i regi af Trafikstyrelsen - hvor



sikkerhedsansvarlige fra alle jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere deltager. Både offentlige og private.

Det er skabt for at udveksle erfaringer om hændelser med videre og dermed medvirke til at forebygge ulykker i hele branchen.