

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget 2017-18  
L 26 endeligt svar på spørgsmål 1  
Offentligt



MINISTEREN

Dato 16. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 1:**

Ministeren bedes redegøre for baggrunden for, hvorfor Banedanmark fra 1. januar 2017 kræver, at entreprenører, som indgår kontrakt med Banedanmark og skal køre på det åbne jernbanelinje, skal have eget sikkerhedscertifikat og ansvarsforsikring.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

”Banedanmark planlægger i de kommende år at lægge en større del af vedligeholdelsesopgaverne ud til eksterne entreprenører. I løbet af de næste 8-10 år forventes det, at andelen af Banedanmarks vedligeholdelsesopgaver, der varetages af private entreprenører, vil stige fra 55 % til 90 %. I den forbindelse ønsker Banedanmark en yderligere professionalisering af samarbejdet med Banedanmarks eksterne entreprenører.

Fra den 1. januar 2018 indfører Banedanmark krav om, at alle der ønsker at udføre arbejde for Banedanmark, og som kører uden for sporspæringer, skal have et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i medfør af bekendtgørelse 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Hidtil har virksomheder på jernbaneområdet kunnet arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og således også på Banedanmarks risiko og ansvarsforsikring. Dette ansvar overgår fremover til entreprenørerne, som skal være tilstrækkeligt forsikret til at dække eget erstatningsansvar.

Efter Banedanmarks opfattelse giver den hidtidige ordning en uheldig sammenblanding af roller og ansvar på følgende måde: Banedanmark udbyder en lang række fornyelses- og vedligeholdelsesopgaver til udførelse hos eksterne



entreprenører og har derfor en væsentlig rolle i jernbanesektoren som udbyder og bygherre. Samtidig har Banedanmark optrådt som en myndighed, der kan tildele, suspendere eller fratage eksterne virksomheders godkendelser eller certifikater til at arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Selvom disse to roller varetages af forskellige afdelinger i Banedanmarks virksomhed, finder Banedanmark det uhensigtsmæssigt at have en dobbeltrolle som udbyder af opgaver til eksterne virksomheder og som godkendelses- og tilsynsmyndighed i forhold til selvsamme virksomheder.

Banedanmark ønsker derfor, at disse roller og ansvaret, der følger med, klart adskilles, således at Banedanmark fortsat varetager udbuddet af opgaverne, mens de eksterne entreprenører selv bliver ansvarlige for at opnå et eget sikkerhedscertifikat i stedet for som hidtil at arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Banedanmark mener, at dette vil bidrage til en yderligere professionalisering af jernbanesektoren, som er så meget desto vigtigere, når man tager de kommende års planer om udlicitering af flere vedligeholdelsesopgaver i betragtning.

Dertil kommer yderligere et forhold: Når entreprenørerne har kunnet arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, har de været underlagt Banedanmarks godkendelse og tilsyn. Det har imidlertid kun givet entreprenørerne ret til at køre på jernbanen, når de arbejder for Banedanmark. I alle andre tilfælde skal de trækkes af en certificeret jernbanevirksomhed.

Den hidtidige ordning medfører risiko for kørsler, der ikke er hjemlede, idet det er vanskeligt at føre kontrol med formålet med de enkelte kørsler. Regelsættet på jernbaneområdet er desuden så komplekst, at det i dag er vanskeligt for den enkelte troljefører, der kalder op til kommandoposten, eller for stationsbestyrelsen, der giver kørselstilladelse, at gennemskue, hvornår en kørsel er hjemlet, og hvornår den ikke er. Når reglerne er vanskelige at håndhæve, betyder det endvidere, at omgåelse af reglerne kan blive en konkurrenceparameter. Således vil de entreprenører, der lader sig trække, når de ikke har hjemmel til selv at køre, blive dårligere stillet end de entreprenører, der kører uanset om det er lovligt eller ej – velvidende at risikoen for at blive opdaget er lille. Risikoen – både for utilsigtede uhjemlede kørsler og for bevidst og konkurrenceforvridende snyd fjernes med de nye krav om eget sikkerhedscertifikat.

Banedanmark indfører en overgangsordning, der giver mulighed for, at kørsel til arbejde, der allerede er indgået kontrakt om, fortsat kan foregå på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse - også efter 1. januar 2018. Det gælder dog kun kørsel relateret til disse kontrakter og kun indtil den specifikke kontrakts udløb.

Endvidere har Banedanmark indført en dispensationsordning, der indebærer, at der efter konkret vurdering kan gives dispensation i en kortere periode fra



kravet om eget sikkerhedscertifikat, hvis en virksomhed har ansøgt om eget certifikat og ansøgningen er i proces hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Side 3/3

Samlet set skal dette bidrage til at skabe bedre rammer for udviklingen af fremtidens jernbane og sikre et professionelt samarbejde mellem Banedanmark og de entreprenører, der kører på det åbne jernbanenet ved egen trækraft.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 16. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 2:**

Kan ministeren oplyse, om den eksisterende ordning, hvor entreprenører eller andre virksomheder har kørt på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomheders sikkerhedscertificering, har givet anledning til problemer, og i så fald hvilke?

**Svar:**

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 1 til lovforslaget.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 14. november 2017  
J. nr. 2017-2778

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven. (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 3:**

I bemærkningerne til lovforslaget nævnes eksempler på en række virksomheder, som med lovforslaget vil kunne søge om certificering til at køre på jernbanelinjen. Ministeren bedes i den forbindelse uddybe, hvad der menes med ”værksteder”, og hvilke opgaver de udfører og for hvem.

**Svar:**

Når der tales om værksteder i lovforslaget, er de nævnt i relation til den eksisterende ordning i den gældende lovs § 11. I dag kan værksteder certificeres, så de har mulighed for at udføre kørsel med henblik på at afhente eller aflevere rullende materiel til en jernbanevirksomhed. Ved lovforslaget ophæves den begrænsning, at man skal udføre en opgave for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, således at et værksted, som er certificeret efter § 11, også vil kunne udføre en sådan kørsel (aflevering eller afhentning) for f.eks. en ejer af det rullende materiel, selvom denne ikke er en jernbanevirksomhed.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven. (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 4:**

Ministeren bedes redegøre for, hvilke opgaver en virksomhed certificeret efter lovforslaget udfører for andre end infrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder, eksempelvis kommuner eller Vejdirektoratet. Og hvorfor vil det ikke kunne udføres under infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders godkendelser?

**Svar:**

Typerne af opgaver kunne eksempelvis være pleje af grønne arealer for en grundejer, vedligehold af en vejbro, der går over banen, eller andre opgaver hvor en entreprenør kunne have fordel af at udføre opgaven eller dele heraf med udgangspunkt fra skinnerne. I dag vil entreprenøren i en sådan situation skulle betale en jernbanevirksomhed for at transportere entreprenørvirksomhedens materiel frem via skinnerne, hvis opgaven skal udføres for andre end en jernbaneinfrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed.

En entreprenørvirksomhed må kun køre på banen uden at være sikkerhedscertificeret, når entreprenørvirksomheden udfører opgaver for en jernbaneinfrastrukturforvalter. I disse tilfælde kører entreprenørvirksomheden under jernbaneinfrastrukturforvalterens tilsyn og ansvar. Der er således ikke hjemmel for en entreprenørvirksomhed til at køre på en jernbaneinfrastrukturforvalters sikkerhedsgodkendelse, når virksomheden udfører opgaver for eksempelvis en kommune eller Vejdirektoratet.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 5:**

I tilfælde af, at virksomheder certificeret efter lovforslaget bliver forsinkede i deres arbejde grundet Banedanmarks tildeling af kanaler, vil det så kunne føre til erstatningskrav mod Banedanmark?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

”Det følger af § 2, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. (herefter ”bekendtgørelsen”), at der kan indgives ansøgning til Banedanmark om tildeling af kanaler på statens jernbaneinfrastruktur samt jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt og A/S Øresund. Banedanmark træffer herefter afgørelse om tildeling af kapacitet i medfør af de principper, der følger af bekendtgørelsens § 7 og §§ 14-18 på grundlag af de ansøgninger, der er indkommet 8 måneder før en tildelingsperiodes begyndelse. Tildelingsperioden er på 1 år af gangen. Når de rettidigt indkomne ansøgninger om kapacitetstildeling er blevet behandlet, reserverer Banedanmark herefter kanaler til infrastrukturarbejder, herunder entreprenører, der certificeres efter lovforslaget. Er der herefter ledig kapacitet, kan denne tildeles på baggrund af en ad-hoc ansøgning, jf. bekendtgørelsens § 8.

Før den tildelte kapacitet kan benyttes, er det dog et krav, at der i medfør af bekendtgørelsens § 21, indgås adgangskontrakt mellem Banedanmark og den enkelte jernbanevirksomhed eller sammenslutning af jernbanevirksomheder om samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser for benyttelse af infrastrukturen og krav til forsikring.

Såfremt en entreprenør, der certificeres efter lovforslaget, bliver forsinket i sit arbejde grundet Banedanmarks tildeling af kanaler, vil bekendtgørelsens regler først og fremmest finde anvendelse på den givne situation, herunder regler om



overbelastning af infrastrukturen og forstyrrelser i togdriften. Herudover finder dansk rets almindelige erstatningsregler anvendelse.”

Side 2/2

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen





MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 16. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven. (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 6:**

Ministeren bedes uddybe, hvad der menes med, at man med lovforslaget eliminerer eventuelle hjemmelsproblemer.

**Svar:**

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål nr. 1 til lovforslaget.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 7:**

Ministeren bedes redegøre for, om det har været et generelt ønske fra virksomhederne at kunne blive certificeret, sådan som forslaget lægger op til.

**Svar:**

Muligheden for at en entreprenørvirksomhed kan blive certificeret til at køre på banen på eget ansvar eksisterer allerede i dag. Lovforslaget ændrer ikke herved.

Det er frivilligt, om en entreprenørvirksomhed ønsker at blive sikkerhedscertificeret til at køre på banen på eget ansvar. Det ændrer lovforslaget heller ikke ved.

Lovforslaget vedrører en entreprenørvirksomheds mulighed for at køre på banen på eget ansvar. Bliver lovforslaget vedtaget, vil en entreprenørvirksomhed certificeret efter § 11 få mulighed for at køre på banen, også når virksomheden ikke udfører opgaver for en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed.

Jeg henviser i øvrigt til mit svar på spørgsmål 13 og mit svar på spørgsmål 1.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 16. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 8:**

Ministeren bedes redegøre for, hvor mange og hvilke virksomheder der forventes at blive berørt af Banedanmarks krav fra 1. januar 2017 om eget sikkerheds-certifikat og ansvarsforsikring. Herunder ønskes oplyst, om der er udenlandske virksomheder, som bliver berørt, og i så fald hvilke.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark. Banedanmark oplyser følgende:

”Kravene for kørsel på Banedanmarks jernbaneinfrastruktur bliver pr. 1. januar 2018 således, at alle entreprenørvirksomheder, der ønsker at køre uden for sporspæringer for egen trækraft, skal have eget sikkerheds-certifikat og en ansvarsforsikring. Der henvises i denne forbindelse til svaret på udvalgets spørgsmål 1 til lovforslaget for en nærmere beskrivelse af Banedanmarks overgangsordning og dispensationsordning.

Banedanmark har ikke en præcis opgørelse over, hvor mange og hvilke virksomheder, herunder også udenlandske virksomheder, der ønsker at blive sikkerheds-certificeret og tegne en ansvarsforsikring, så virksomhederne vil kunne køre på banen på eget ansvar. Det er en beslutning, som er op til virksomhederne.

En entreprenørvirksomhed vil stadig kunne udføre opgaver i forbindelse med arbejder på jernbanen, selvom entreprenørvirksomheden ikke lader sig sikkerheds-certificere. Markedet for entreprenørydelser er et stort og dynamisk marked med mange aktører, der både indlejer arbejdskraft fra hinanden og virker skiftevis som hoved- og underentreprenører i forbindelse med forskellige arbejder på jernbanen.



Hvis en entreprenør ikke har søgt om, og fået, et sikkerhedscertifikat fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter 1. januar 2018, og entreprenøren ikke er omfattet af Banedanmarks overgangsordning og dispensationsordning, vil entreprenøren skulle indgå aftale med en jernbanevirksomhed eller en certificeret entreprenørvirksomhed om at yde trækraft til kørsel på Banedanmarks jernbaneinfrastruktur, når entreprenøren kører uden for sporspæringer.”

Side 2/2

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 16. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 9:**

På baggrund af erfaringerne med indførelse og kontrol af sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder og sikkerhedsledelsessystemer og procedurer, hvad er så ministerens forventning til entreprenørvirksomhedernes omstilling til sikkerhedscertifikat og sikkerhedsledelsessystemer?

**Svar:**

Entreprenører, som i dag kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og som leverer jernbanesikkerhedsmæssige ydelser til Banedanmark, er allerede i dag underlagt en række sikkerhedsmæssige krav. De skal blandt andet have en proces for at følge op på sikkerhedsmæssige hændelser, have kompetencestyring og vedligeholdelsesstyring. Kravene stilles af Banedanmark med henblik på at sikre, at de entreprenører, som Banedanmark indgår aftale med, ikke udgør en risiko for jernbanesikkerheden.

Kravene, som entreprenørerne skal opfylde for at opnå eget sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, fremgår af bekendtgørelse 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Disse krav minder om de krav, Banedanmark allerede stiller, men er mere omfangsrige, da certificeringen giver flere rettigheder.

Banedanmark vurderer, at det ikke er nyt for entreprenørerne, at der stilles krav om særlig sikkerhedsbevidsthed og sikkerhedshåndtering, når der arbejdes på jernbanen. For nogle entreprenører vil det dog være en stor udfordring at dokumentere, at de lever op til de stillede krav. Kravene stilles til entreprenører, der kører uden for sporspærringer – dvs. sammen med den øvrige passager- og godstrafik. Kravene vurderes således nødvendige for at sikre, at jernbanen er sikker at færdes på – både for entreprenører, jernbanevirksomheder og for passagerer.



Med venlig hilsen

Side 2/2

  
Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven. (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 10:**

Kan ministeren oplyse, hvad en ansvarsforsikring for en entreprenør certificeret ifølge lovændringen almindeligvis forventes at ville koste? Og hvad koster en ansvarsforsikring for en entreprenør, hvis denne driver virksomhed efter de nugældende regler?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som har oplyst følgende:

”Fastsættelsen af en forsikringspræmie bliver udregnet individuelt ud fra den pågældende virksomheds allerede tegnede forsikringer, samt diverse parametre, der er specifikke for virksomheden (størrelse, skadshistorik og de opgaver, den varetager). Præmien kan derfor ikke fastsættes til noget specifikt beløb, og størrelsen af præmien er ikke alene afhængig af minimumskravet til ansvarsforsikring.”

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven. (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 11:**

Kan ministeren oplyse, hvad det forventes at ville koste for en sikkerhedscertificeret entreprenør at blive auditeret af Trafikstyrelsen?

**Svar:**

Lovforslaget ændrer ikke på, hvad det koster at blive auditeret. Det følger af jernbanelovens § 109, at virksomheder, der er certificerede efter § 11, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat (2015-niveau) og en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer (2015-niveau) for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn. Aktivitetsudgiften udgør i 2018 52.902 kr. pr. sikkerhedscertifikat og 0,0463 kr. pr. kørt togkilometer.

Jeg henviser i øvrigt til mit svar på spørgsmål 13 til lovforslaget.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen





MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven. (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål 12:**

Ministeren bedes redegøre for, hvordan de nuværende sikkerhedscertificerede jernbanevirksomheder håndterer kravene til sikkerhedsledelsessystemer i dag. Herunder bedes ministeren oplyse, om der almindeligvis er personale ansat i virksomheden specifikt til at sikre overholdelse af sikkerhedsledelsessystemerne. Endvidere ønskes redegjort for, om personaleudgifter i forbindelse med sikkerhedscertificering af entreprenører ikke bør anses som en yderligere omkostning som en direkte konsekvens af lovændringen.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som oplyser følgende:

”Allerede i dag har entreprenørvirksomhederne mulighed for at blive sikkerhedscertificeret til at køre på banen på eget ansvar. Det ændrer lovforslaget ikke ved. Lovforslaget ændrer heller ikke på de krav, en entreprenørvirksomhed skal leve op til for at blive certificeret. Lovforslaget vil således ikke medføre yderligere omkostninger for entreprenørvirksomhederne.

Et af kravene for at kunne opnå en certificering er, at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem. Et sikkerhedsledelsessystem er den organisation og de systemer, som en virksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed. Da der er forskel på størrelsen af virksomheder, hvilken type opgave, der udføres osv., er det i sagens natur forskelligt fra virksomhed til virksomhed, hvordan kravene til sikkerhedsledelsessystemet håndteres.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 14. november 2017  
J. nr. 2017-2778

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 13:**

Ministeren bedes endvidere oplyse, hvilke andre konkrete udgifter entreprenørerne må forventes at skulle afholde ifølge lovændringen, herunder til eventuelle tredjeparts vurderinger, ekstern sagkyndig bistand mv.

**Svar:**

Lovforslaget medfører ikke merudgifter for entreprenørvirksomhederne.

Entreprenørvirksomheder har allerede i dag mulighed for at blive sikkerheds-certificeret til at køre på banen på eget ansvar. Det ændrer lovforslaget ikke ved. Det er i dag frivilligt, om en entreprenørvirksomhed ønsker at blive sikkerheds-certificeret til at køre på banen på eget ansvar. Det ændrer lovforslaget ikke ved.

Lovforslaget vedrører alene en entreprenørvirksomheds mulighed for at køre på banen på eget ansvar, når entreprenørvirksomheden allerede er sikkerheds-certificeret til at køre på banen på eget ansvar. I dag har en sikkerheds-certificeret entreprenørvirksomhed alene mulighed for at køre på banen på eget ansvar, når entreprenørvirksomheden udfører opgaver for en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed. Bliver lovforslaget vedtaget, får en sikkerheds-certificeret entreprenørvirksomhed også mulighed for at køre på banen på eget ansvar, når entreprenørvirksomheden udfører opgaver for andre end en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 17. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 14:**

Kan ministeren oplyse, om det er Banedanmark, som er den største ordregiver for entreprenører i dag? Hvis muligt ønskes angivet de fem største ordregivere.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

"Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur, som udgør langt den største del af jernbanenettet i Danmark. Banedanmark planlægger i de kommende år at lægge en større del af vedligeholdelsesopgaverne ud til eksterne entreprenører. I løbet af de næste 8-10 år forventer Banedanmark, at andelen af Banedanmarks vedligeholdelsesopgaver, der varetages af private entreprenører, vil stige fra 55 pct. til 90 pct. Banedanmark har således en væsentlig rolle i jernbanesektoren, da Banedanmark udbyder en lang række fornyelses- og vedligeholdelsesopgaver til udførelse hos eksterne entreprenører.

Banedanmark oplyser, at markedet for entreprenørydelser er et stort og dynamisk marked med mange aktører, der både indlejer arbejdskraft fra hinanden og virker skiftevis som hoved- og underentreprenører i forbindelse med forskellige arbejder på jernbanen. Det er derfor ikke muligt at angive de fem største ordregivere. Som eksempler på mulige ordregivere ud over Banedanmark kan nævnes privatbaner og andre entreprenørvirksomheder."

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 16. november 2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 15:**

Kan ministeren afvise, at Banedanmarks krav om, at deres entreprenører skal have sikkerhedscertificering og egen ansvarsforsikring, sammenholdt med de økonomiske udgifter forbundet med dette, i praksis vil udelukke de små entreprenørvirksomheder fra at kunne fortsætte?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

”Banedanmarks krav om, at alle entreprenører, som pr. 1. januar 2018 ønsker at udføre arbejde for Banedanmark, og som kører uden for sporspærringer, skal have et sikkerhedscertifikat, er bl.a. stillet med henblik på at sikre en yderligere professionalisering af samarbejdet med Banedanmarks eksterne entreprenører. Der henvises i den forbindelse til svaret på udvalgets spørgsmål 1 til lovforslaget.

Banedanmark er bevidst om, at udgifter til sikkerhedscertificering og ansvarsforsikring kan betyde, at nogle af de nuværende entreprenører ikke kan eller vil lade sig certificere. De samme krav vil også kunne indebære omkostninger for de entreprenører, der vælger at blive i markedet. Et modent og mere gennemsigtigt marked kan dog på sigt tiltrække flere entreprenører fra både Danmark og udlandet. Det vil betyde et mere konkurrencedygtigt marked for levering af ydelser på jernbaneområdet.

De små entreprenører udelukkes dog ikke fra markedet. Hvis en entreprenør ikke har søgt om og fået et sikkerhedscertifikat fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter 1. januar 2018, og entreprenøren ikke er omfattet af Banedanmarks overgangsordning og dispensationsordning, vil entreprenøren kunne indgå aftale med en jernbanevirksomhed eller en certificeret entreprenørvirksomhed



om at yde trækraft til kørsel på Banedanmarks jernbaneinfrastruktur, når  
entreprenøren kører uden for sporspæringer.”

Side 2/2

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 27.11.2017  
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 24. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 16:**

Ministeren bedes kommentere uddraget af henvendelsen til ordføreren, vedlagt som bilag til dette spørgsmål, og forholde sig konkret til de enkelte punkter i henvendelsen.

**Svar:**

Den henvendelse, som er vedlagt spørgsmålet, vedrører Banedanmarks krav om, at alle der ønsker at udføre arbejde for Banedanmark, og som kører uden for sporspærringer, skal have et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Banedanmarks krav bygger på en administrativ beslutning – ikke på lovforslaget. Baggrunden for Banedanmarks krav er beskrevet i svaret på spørgsmål 1 til lovforslaget.

Det er korrekt, som det fremgår af henvendelsen, at en entreprenørvirksomhed bliver underlagt de samme sikkerhedsmæssige krav som jernbanevirksomheder, hvis entreprenørvirksomheden lader sig sikkerhedscertificere efter jernbanelovens § 11. Det er retsstillingen i dag, og det vil også være retsstillingen fremadrettet. En entreprenørvirksomhed, som er sikkerhedscertificeret efter § 11, vil kunne køre blandt den øvrige passager- og godtrafik på banen. Entreprenørvirksomheden vil derfor skulle opfylde de samme sikkerhedsmæssige krav som jernbanevirksomheder, herunder DSB eller DB Cargo. Det gælder også i forhold til kravet om ansvarsforsikring. De sikkerhedsmæssige krav stilles for at opretholde sikkerhedsniveauet på banen.

Som det fremgår af mine svar på spørgsmål 13 og spørgsmål 15 til lovforslaget, kan udgifter til sikkerhedscertificering og ansvarsforsikring betyde, at nogle af de nuværende entreprenører ikke kan eller vil lade sig certificere. Det fremgår imidlertid samtidig, at de små entreprenører ikke udelukkes fra markedet. Hvis en entreprenør vælger ikke at lade sig sikkerhedscertificere, vil entreprenøren kunne indgå aftale med en jernbanevirksomhed eller en certificeret entrepre-



nørvirksomhed, om at jernbanevirksomheden eller den certificerede entreprenørvirksomhed skal yde trækraft til kørsel på Banedanmarks jernbaneinfrastruktur, når entreprenøren kører uden for sporspæringer.

Side 2/2

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 27. november 2018  
J. nr. 2018 - 5995

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

**Spørgsmål nr. 72:**

Ministeren bedes kommentere oplægget fra Erik Jessen i forbindelse med foretræde 8/11-18 om Banedanmark, jf. TRU alm. del – bilag 51.

**Svar:**

I Erik Jessens oplæg (bilag 51) beskrives en række forhold vedrørende Banedanmarks og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling. Jeg har derfor forelagt Erik Jessens oplæg for Banedanmark og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Vedlagt dette svar er Banedanmarks bemærkninger.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser følgende:

”Det beskrevne forhold vedrører i hovedsagen et ansøgningsforløb om godkendelse af Erik Jessen som faglærer og kørelærer i materielsikkerhed.

Herom kan faktuel oplyses, at styrelsen den 8. januar 2018 modtog en ansøgning om godkendelse af Erik Jessen som faglærer og kørelærer, hvor der manglede dokumentation for kurser som faglærer. Den manglende dokumentation for Erik Jessens kompetencer modtog styrelsen først den 4. april 2018, hvorefter Erik Jessen blev godkendt som faglærer og kørelærer materielsikkerhed den 13. april 2018.

Erik Jessen er endvidere godkendt som faglærer i færdselssikkerhed den 4. maj 2018, efter at styrelsen modtog den relevante yderligere dokumentation den 2. maj 2018.”





Med venlig hilsen

Side 2/2

  
Ole Birk Olesen



Notat

22.11.2018

**Banedanmarks bemærkninger til TRU-spm. 72 om henvendelse fra Erik Jessen til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget**

I henvendelsen rejser Erik Jessen en række forskellige forhold vedr. sit samarbejde med Banedanmark, som Banedanmark hermed skal kommentere i det følgende.

**Banedanmarks dispositioner i forhold til at benytte Erik Jessen som underviser**

Banedanmark har igennem en årrække haft et samarbejde med Erik Jessen og hans firma Railsafe, hvor Erik Jessen har leveret ydelser som underviser og faglærer i forbindelse med en række af de uddannelser, som Banedanmark udbyder til både interne og eksterne kursister. Senest har der mellem Erik Jessen og Banedanmark været indgået en kontrakt om konsulentbistand. Aftalen blev underskrevet d. 10. september 2014 og var gældende fra 1. september 2014 og frem til og med 31. august 2016.

Banedanmark ønskede at forlænge samarbejdet med Erik Jessen og udfærdigede derfor en ny kontrakt om leverance af konsulentbistand. Kontrakten var angivet med en løbetid fra 1. september 2016 og frem til og med 31. december 2018. Denne kontrakt ønskede Erik Jessen ikke at tilslutte sig.

En af årsagerne til, at Erik Jessen ikke ønskede at indgå kontrakt med Banedanmark, var at Banedanmark ønskede at flytte de uddannelser, som Banedanmark udbyder, til Banedanmarks uddannelsescentre i hhv. Fredericia og Ringsted, hvorfra størstedelen af Banedanmarks sikkerhedsuddannelser udbydes. Samtidigt med at Banedanmark ønskede at flytte uddannelserne, modtager Banedanmark henvendelser fra kursister vedr. forholdene på kurser afholdt af Erik Jessen i Vojens. Faciliteterne var ifølge kursisterne ikke af samme standard som kurser afholdt i Banedanmarks lokaler. Banedanmark tilbød at betale de udgifter, det ville medføre at flytte Erik Jessens materiel til Fredericia, eller alternativt sørge for, at det til uddannelsen krævede materiel blev stillet til rådighed i Fredericia. Dette ville medføre, at den teoretiske del af kurserne fremover ville kunne blive afholdt i Banedanmarks lokaler i Fredericia med Erik Jessen som underviser. Erik Jessen ønskede fortsat at undervise fra egne lokaler og med eget materiel i Vojens. Dette ønske kunne ikke imødekommes af Banedanmark, og derfor blev der ikke indgået en ny kontrakt.

**Vilkår vedr. et køretøj købt af Banedanmark**

Erik Jessen købte i 2015 en maskine af typen DSM af Banedanmark Produktion. Banedanmark havde på daværende tidspunkt ikke en kørelærer, som jf. daværende BEK 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere (nu BEK 1212 af 20. november 2017 om certificering af lokomotivførere) og Banedanmarks retningslinier for udmøntning af denne bekendtgørelse havde de kompetencer, som er krævet for at kunne undervise en lokomotivfører således, at denne kan få kompetencerne til den pågældende litra og dermed certifikat til den pågældende litra.

Banedanmark opstillede en række løsningsmuligheder for, hvorledes Erik Jessen jf. gældende regler skulle kunne få kompetencen til den pågældende litra på sit certifikat, for herefter som kørelærer at kunne undervise andre i den pågældende litra. En af løsningsmulighederne var, at Erik Jessen kunne anvende en ekstern uvildig maskinkyndig, som kunne undervise Erik Jessen som kørelærer, hvorved han ville få kompetencen til den pågældende litra på sit certifikat.

Ifølge gældende regler kan en materielansvarlig, som også er kørelærer, imidlertid ikke uddanne sig selv, og Erik Jessen var i denne sag både materielansvarlig og kørelærer. Banedanmark valgte derfor i stedet at igangsætte et forløb, hvor Erik Jessen som materielansvarlig uddannede en af Banedanmarks kørelærere, som herefter uddannede Erik Jessen i den pågældende litra.

### **Kompetencestyring af Erik Jessens kompetencer**

Banedanmark laver kompetenceregistrering for alle, som gennemfører sikkerhedsuddannelser udbudt af Banedanmark. Alle deltagere på Banedanmarks uddannelser bliver registreret i SAP, herunder hvornår uddannelser er gennemført, samt eventuel udløbsdato for opnåede kompetencer. I den pågældende sag har Banedanmark jf. BEK 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse til jernbaneinfrastrukturforvalter, bilag 1, krav 3, udfærdiget en udtalelse, som dokumenterer, at Erik Jessen har leveret ydelser som instruktør og underviser for Banedanmark. Denne dokumentation ville Erik Jessen efterfølgende kunne bruge til at søge om at blive registreret som faglærer og kørelærer hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i sin egen virksomhed Railsafe. Udtalelsen blev sendt til Erik Jessen d. 30. oktober 2017. Den indeholdt oplysninger om, hvilke uddannelser Erik Jessen har varetaget for Banedanmark, samt hvilke godkendelser i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen Erik Jessen har haft på vegne af Banedanmark.

Af mailkorrespondance fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til Erik Jessen, som han efterfølgende sendte til Banedanmark den 13. april 2018, fremgår det, at Erik Jessen er godkendt som faglærer/kørelærer af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Erik Jessen bad Banedanmark om yderligere dokumentation for sit virke som faglærer tilbage i 2008. Denne dokumentation findes desværre ikke i Banedanmark, hvilket blev oplyst til Erik Jessen.

### **Erik Jessens adgangsforhold til egne spor og mulighed for at leje bygninger**

I sin henvendelse rejser Erik Jessen fire forhold omkring spor og bygninger ved Erik Jessens værksteder i Vojens og Padborg:

1. Beskæring af fritrumsprofil i Vojens og kørsel i venstre gren af sporskifte 5
2. Forhold vedrørende drejeskive i Padborg
3. Leje af værkstedsbygning i Padborg med sporadgang
4. Fjernelse af sporskifte 102a i Padborg

Ad. 1) Det er korrekt, at det hidtil benyttede udtræksspor blev lukket på grund af dets tilstand, og at man derfor i stedet var henvist til at trække ud i venstre gren af sporskifte 5 (mod Skrydstrup/Gram). Det er ligeledes korrekt, at fritrumsprofilen skulle beskæres ved genoptagelse af kørsel i sporet, da sporet ikke havde været befaret i en årrække. Dette forhold var Banedanmark ikke tilstrækkeligt opmærksom på på daværende tidspunkt. Efter en dialog og fælles besigtigelse blev forholdene bragt i orden. Banedanmark kan dog ikke genkende billedet af, at det skulle være farligt at køre i det pågældende sporskifte, da det dengang (som nu) lever op til de til enhver tid gældende krav i Banedanmarks norm- og regelværk.

Ad. 2) Det er korrekt, at drejeskiven igen er i drift, efter den i en længere periode har været til reparation på grund af vedligeholdelsesmæssige mangler, og at sporet nord for drejeskiven endnu ikke er idriftsat, hvilket kan have været til gene for driften af Erik Jessens værksted i Padborg. Sporet skulle have været sat i drift natten til den 9. november 2018, hvilket ikke lykkedes, da slutjusteringen ikke kunne gennemføres på grund af parkeret materiel i tilkørselssporet. Slutjusteringen er planlagt udført inden årsskiftet.

Ad. 3) Erik Jessen har af Banedanmark lejet en mindre bygning i Padborg med sporadgang, der ellers skulle have været revet ned. Det er skrevet ind i lejekontrakten, at Banedanmark skal genåbne for sporadgangen inden årsskiftet. Dette spor skulle også have været idriftsat natten til den 9. november 2018, men det måtte også opgives på grund af ovenfor nævnte problem med opstillet materiel i tilkørselssporet. Banedanmark kan bekræfte, at lejekontraktens bestemmelser bliver opfyldt, og at sporet derfor er farbart senest pr. 31. december 2018.

Ad. 4) Umiddelbart nord for den ovenfor nævnte bygning ligger et kort blindspor, som Banedanmark har fjernet ved at ilægge en sporramme. Banedanmark vurderer, at omkostningerne til fornyelse og efterfølgende vedligeholdelse af sporskiftet ikke vil stå mål med den merværdi, sporet ville have for Erik Jessens virksomhed. Banedanmark har ikke givet tilsagn om, at sporet ville blive idriftsat igen. Det er korrekt, at dele af sporskiftet har kunnet bruges andetsteds.

#### **Brugen af køretøjer uden attest (tovejskøretøjer)**

Erik Jessen problematiserer brugen af køretøjer uden attest (tovejskøretøjer). Banedanmark har identificeret fire forhold vedr. køretøjer uden attest i Erik Jessens skrivelse:

1. At der er ulige konkurrence mellem dem, der benytter sig af køretøjer med attest, og dem der benytter sig af køretøjer uden attest. Dette skyldes, at der er mindre krav til uddannelse, hvis man skal fremføre køretøj uden attest, end hvis man skal fremføre et lokomotiv, og at der er mindre krav til forsikring.
2. Reglerne for køretøjer uden attest gav mening tidligere, da de trak på gummihjul og derfor kunne komme i en situation, hvor de ikke kunne kortslutte sporisolation. I dag vil de fleste køretøjer uden attest kunne kortslutte sporisolationen. Derfor er der ikke nogen grund til at køretøjer uden attest ikke får attest.
3. Køretøjer uden attest er mindre sikre end køretøjer med attest på grund af de begrænsede krav.
4. Erik Jessen mener at Banedanmark har indført regler for at diskriminere enkelte entreprenører: *"de nye regler blev jo til for at stoppe Jesper Ravn kørsel med sin 10 tons trolje, og min kørsel til og fra Vojens med mine vogne."*

Til dette kan Banedanmark oplyse følgende:

Banedanmark forvalter regler om anvendelse af køretøjer uden attest, der er formuleret i BEK nr. 639 af 24. juni 2008 om arbejds kørsel m.v. (BJ 5-08).

Det er korrekt, at der er færre krav til kørsel med køretøjer uden attest end til kørsel med et lokomotiv. Dette gælder både i forhold til køretøjet og i forhold til forsikringen af den virksomhed, der fremfører køretøjet. Det er ligeledes korrekt, at der er færre krav til uddannelse af personer, der fremfører køretøjer uden attest end til personer, der fremfører lokomotiver. Køretøjer uden attest er således mindre sikre end lokomotiver. Derfor er der en række begrænsninger for kørsel med køretøjer uden attest. Først og fremmest må de ikke køre uden for sporspæringer. Køretøjer må dog køre fra nærmeste påsætningssted direkte til/fra et spærret spor. Her skal stationsbestyreren så spærre det pågældende sporstykke, indtil der er sikkerhed for at køretøjet uden attest har forladt sporstykket. Derudover foregår al fremførelse under ansvar af en rangerleder.

Ad. 1) Det er korrekt at entreprenører, der benytter sig af lokomotiver, og entreprenører, der benytter sig af køretøjer uden attest, befinder sig i forskellige konkurrencesituationer. Hvis man benytter sig af køretøjer uden attest, er der færre krav til uddannelse af personale og til forsikring. Til gengæld har man ikke mulighed for at køre uden for sporspæringer, hvilket man har med et lokomotiv.

Ad. 2) Erik Jessen har muligvis ret i, at nogle køretøjer uden attest relativt let kunne leve op til kravene for attest. For Banedanmark er det imidlertid ikke en selvstændig prioritet at flytte køretøjer fra en kategori til en anden. Det vigtigste er, at entreprenørerne overholder de regler, der gælder for den kategori af køretøjer, som de benytter.

Ad. 3) Banedanmark er enig i, at køretøjer uden attest i udgangspunktet er mindre sikre end køretøjer med attest. Af samme årsag er der begrænsninger på, hvordan køretøjer uden attest må benyttes.

Ad. 4) Banedanmark kan ikke læse ud af skrivelsen, hvad der er for et nyt regelsæt, som Erik Jessen mener er indført for at diskriminere ham og en anden entreprenør. Banedanmark laver ikke regler for at genere nogen. Reglerne for brug af køretøjer uden attest er ikke substantielt ændret i mange år. Reglerne er imidlertid blevet aktualiserede i forbindelse med Banedanmarks krav om, at entreprenører skal have eget certifikat, hvis de vil køre uden for sporspærringer. Det er derfor muligvis dette krav, Erik Jessen referer til. Kravet om eget certifikat for entreprenører er indført for at højne sikkerheden, for at skabe en mere gennemskuelig retstilstand og i erkendelse af, at det er næsten umuligt for Banedanmark at leve op til de krav, der stilles til Banedanmark som infrastrukturforvalter, når andre kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse.

Det kan i øvrigt oplyses, at Banedanmark tidligere er blevet kontaktet af Erik Jessen i forbindelse med anvendelsen af køretøjer uden attest, da Erik Jessen ønskede en dialog om emnet. Banedanmark har to gange, hhv. den 12. juni 2018 og den 12. juli 2018, henvendt sig til Erik Jessen for at tilbyde et møde i Fredericia eller København. Erik Jessen er ikke vendt tilbage.

Banedanmark skal afslutningsvis bemærke, at Banedanmark som hidtil gerne indgår i dialog med Erik Jessen om samarbejdsvilkårene, og at han er velkommen til at kontakte os, hvis han har spørgsmål, kritik eller forslag.

kære medlemmer

jeg har på opfordring valgt at tage med Jesper Ravn til foretræde. Den 8/11 2018

årsagen hertil er at siden 2015 hvor jeg rettede henvendelse til trafikministeren H C Schmit. ang . kritisable forhold over for mit firma, har jeg stort set ikke mødt andet end modstand og uvilje fra Bnae dk .

fremgangs måden over for mig ligner til forveksling noget Jesper Ravn kunne fortælle om. jeg er desværre ikke længere i tvivl om at Jesper Ravn taler sandt.

jeg skal kort lige beklage at jeg sendte et hørings svar til jer til en høring der var 1 år gammel , men den høringen dukkede op som ny mail , og jeg så ikke datoen rigtigt, men om vendt er indholdet i svaret 100 % korrekt.

jeg kan ikke lave så flotte oversigter som jesper kan men jeg kan lave kronologisk oversigt, jeg har heller ikke tid til at få fine billeder til teksten, men det kan jeg lave efterfølgende hvis det ønskes for forståelsens skyld..

1/7 2015 køber jeg en maskin af bane dk , men Hr service ville ikke udskrive certifikat så jeg kune køre med køretøjet, på trods af betjeningen til kørsel, med maskinen , er lig med en anden maskine jeg havde og måtte køre med.

først efter ministeren gik ind i sagen fik jeg certifikat i 5/2 2016 .

i det 1/2 år slæbte jeg den rundt med et Godstogs lokomotiv, det kostede så det dobbelte for bane dk.

januar 2016 har jeg pligt møde med arbejdstilsynet og her gennemgår vi Apv som er lovpligtig, her gennemgår vi så de fejl og mangler der er og et stort problem er manglede oprydning og fritrums profil skæring til rangerledere, ikke på mit areal men hvor vi færdes på bane dk arealer..

arbejdstilsynet fortæller mig hvad jeg skal gøre for at få bane dk til at ryde op. ellers skulle arbejdet indstilles.

dette medeler jeg til bane dk , men det forbigås i stilhed men resultatet kom så

Marts 2016 da bane dk spærrede mig inde på mit lejede areal i Vojens da de lukkede et tilkørselse spor som jeg skulle bruge for at komme ind på mit areal .

de åbnede så et andet livsfarligt spor som jeg og mine leverandører skulle køre på.

det kunne vi så af sikkerheds hensyn ikke.

først efter en rengøring og klipning ,for egen regning, af bane dk spor , kunne jeg komme ind med 50 m tog.

jeg har 500 m tog..

efter en periode med ro fjerner bane dk hr service så den klargøring uddannelse der lå ved mig i Vojens , ( et kursus som folk var glade for fordi det ikke var klasse undervisning men værksteds undervisning,) nu ændrede bane dk kurset tilbage til en form som var prøvet i 2009 og som ikke virkede.

på et møde med Hr service blev der klart sagt af lederen, vi er ligeglade med kursets indhold , det skal bare ligge i bane dk lokaler i Fredericia.

alt undervisning skal ligge i Fredericia blev der sagt.

senere blev der sagt vi må jo se på antal hændelser i forhold til kursets indhold.

altså de tager risikoen på flere hændelser..

vi var 4 ører på modsatte bord side.

jeg sagde så nej til yderligere undervisning for Bane dk i rullende materiel , det er grænser for hvad jeg stiller op til , der findes noget der hedder faglig stolthed.

1 måned efter flytning af undervisningen i Vojens til Fredericia åbner bane dk en køreledning s skole, sjovt nok ikke i Fredericia hvor alle uddannelser skulle ligge, men i Middelfart. så så meget for den forklaring.

I år har min optællening, på de 2 projekter jeg kender til, kostet 5 vogne på Sjælland og en i Jylland alle pga glemte parkerings bremses og alle glemte af folk med mangelfuld klargøring uddannelse Glemte parkerings bremse = afspoerings risiko...

Men jeg tilskrev trafikstyrelsen i september / oktober 2016 om min bekymring om bane dk^s manglende evne til at håndtere materieltekniske udd, jeg troede vitterlig på, at en person der har undervist i 30 år i materiel teknik , kunne få en dialog med trafikstyrelsen , men min skrivelse blev forbigået i stilhed af Leif Funk og Jesper Clemmensen

Efter mit undervisnings ophør for Bane dk , ville CFL Cargor og Tx Logistik have mig indlejet som underviser på deres sikkerheds godkendelse,

Men nu kunne jeg ikke godkendes som underviser, nu manglede der pludselig papirer på mig og mine færdigheder og kurser, så trafikstyrelsen ville ikke Godkende mig som underviser, i juni 2018 lykkes det for den tålmodige sikkerheds chef i CFL Cargo at få mig gengodkendt , der manglede vist ingen papirer aligevel,

Jeg blandede mig ikke idet forløb , dette af hensyn til mit blodtryk,, jeg ville forlængst være tændt af,

Så i al den tid hvor jeg angiveligt var godkendt samles der 30 – 40 lokomotivførere som mangler undervisning i det fag jeg skulle undervise i

Vi starter snart op med kurser, Sags behandler Navn Jesper Clemmensen.

Oktober 2016 fjernes en drejeskive i Padborg , den skulle renoveres og det var fint, Des værre ligger den i tilkørslen til mit værksted i Padborg så nu kunne jeg så kun komme ind i mit værksted med 20 m vogne af gangen , det har mange omkostninger til Ranger beredskab.

planlagt arbejde 3 måneder

15 måneder efter blev den lagt i igen

15 måneder kunne jeg ikke bruge mit værksted uden store ranger omkostninger.

Men jeg var dog en glad mand der nu kunnerangere med længere tog. til mit værksted

ak nej nu blev sporet lige nord for drejeskiven så spærret så nu kan jeg så komme ind med 2 vogne af gangen. .

Fra Oktober 2016 forsøgte jeg forgæves at leje en tom bane dk bygning med spor adgang , det kunne have aflastet mit det andet værksted til små opgaver.

men nej Bygningen var dårlig havde en eller anden sagt og skulle rives ned.

men sjovt nok gik det ikke sådan, da bane dk valgte at stille bygningen vederlags fri til rådighed. nej nej ikke til mig som havde brug for den men til Aarsleff Rail som havde renoveringen af drejeskiven s bro konstruktion.



bygningen stod tom i hele renoverings perioden., de anvendte kun toilettet.  
Midt i 2017 kort efter dreje skiven blev lagt i, skete, det så at 2 jernbane positive folk gik ind i sagen, og nu stod jeg så men en bygning som garage det var dejligt.

bygningen er nu renoveret indvendig og fejler ingen ting, til forårs kommer renovering udvendig. det var så lige den ulempe at jeg ikke kunne køre ind i Garagen da sporet til garagen var blevet spærret i begge spærret ender og det er det i skrivende stund endnu.

men det begynder at lysne der er lagt nyt spor dog ikke åbnet endnu.

ifbm. renovering har de fjernet 1 sporskifte og derved fjernet en parkerings mulighed til mine maskiner, årsagen sagde de at sporskiftet var dårligt, men det passer ikke da en del af sporskiftets jerndelev er brugt som reservedele i sporskifte 19 a Padborg station..  
Disse dele fjenede de og derfor måtte de spærre sporet ind til mine lejede garage i begge ender.

I en mail af 31/10 kommer der så forbud mod at jeg anvender 3 parkerings pladser parralelt med garage bygningen de hedder plads 61 - 62 - 63 det har været parkerings pladser i al den tid jeg har arbejdet i Padborg det er fra 1/5 1985.

men nu hvor jeg er igang med at udvikle mit firma, som Godsvogns reparatør med Eu certificering må der ikke stå noget på de pladser og afvente reparation, på trods af at man ikke behøver at køre igennem det nye spor for at komme på dreje skiven men man kan køre en anden vej hvis drejeskiven skal bruges.

Der er masser af spor i Padborg også inærheden af mit værksted med asfalt vej omkring strøm og vand, som alt kunne bruges, men ikke tale om at det kan åbnes, det er Maskinsporet, og smedebyt Øst og vest. Sporet.

så vi skriver nu November 2018 og forhindringer der udlægges i Padborg for mit firma er lig det der skete i Vojens 2009 da jeg overtog området i vojens.  
ikke meget nyt under solen.

De jernbane positive er Alex S Nielsen og Rune Holmegaard Rosendahl, de hjælp også i Vojens 2009, men om det er klogt at skrive deres navne ved jeg jo ikke,  
Der er øjensynlig ikke plads til firmaer der vil fremme og kan fremme jernbane drift.

pga mini indædt kamp og egen betaling for mit spor areal i Vojen, har vi endnu mulighed for at køre Godstog i Vojens og tænk en solstråle historie der starter en ny transport op til Vojens 4/1, 2018, ca 650 m 1800 tons et tog i Ugen til at starte med.,

Håber jeg da,

Bane dk har en utrolig evne til altid lige at aflåse tilkørsels sporene lige inden vi skal igang, med nye transporte og sådan har det været lige siden 2005, hvor jeg startede men at finde Godkunder.

til afslutning vil jeg lige kommentere det svar omkring 2 vejs køretøjer.

det var ikke et svar men, afskrift af regler, men dem kender jeg.

så jeg stiller spørgsmålet anderledes

ordforklaring.

Arbejds køretøj = de gule maskiner der arbejder disse finde med et begreb med eller uden attest

attest = et stykke papir, på at akslerne kan sende strøm fra den ene skinne til den anden.



denne strøm bruges af nogle ældre signal anlægget for at finde ud af hvor vi er.  
krav.

mindst 2 tons konstant aksel tryk.  
meget lidt impedans Modstand mellem hjul skiverne. Uic norm  
De kan køre som et normal tog

ældre 2 vejs køretøjet trak med gummihjul på skinnen der ved hoppede maskinen periodisk derved  
kunne skinne hjul miste kontakten til skinnen og strømme forsvandt , maskinen blev forsvart for  
anlægget...

Disse køretøjer kunne så ikke få attest.og har signal mæssige restriktioner.  
Disse køre tøjbetjenes af maskin fører og må køre på bane dk licens.  
maskinen og personalet skal ikke være certificeret og stille med 428 mil i forsikring dækning

Nye 2 vejs køretøjer trækker ikke med gummihjul på skinnen og kan nu få attest.  
Nye Maskiner kan konstant aksel tryk og vejer mere end rigtigt

Hvis disse maskiner ville omdøbes til arbejds køretøj med Attest ville gøre jernbanen mere sikker  
årh nej sikke noget skidt .  
nu må maskinfører ikke køre maskinen mere, nu skal personalet være lokomotivfører A.  
firmaet certificeret i trafik styrelsen  
have 428 mil i forsikring dækning

men her lukker bane dk øjnene og lukrerer på billigere arbejdskraft til fare for sikkerheden.

på visse strækninger med aksel tællere opfører alle 2 vejs køretøjer sig som f.eks et DSB tog.  
hvis deres jernhjul er over 320 mm i omkreds.  
på de strækninger bruger vi slet ikke attesten til noget som helst.

men bane dk diskriminere firmaer med køretøjer der kun har jern hjul i forhold til 2 vejs køretøjer.

Bane dk binder forsikring - personale udd. - og certificering op på forældede regler og udtryk.

og hvorfor ? økonomi

der er et hav af 2vejs køretøjer .

Nå Ja det glemte jeg lige de nye regler blev jo til for at stoppe Jesper Ravn kørsel med sin 10 tons  
trolje, og min kørsel til og fra Vojens med mine vogne.

Ikke en entreprenør med 2 vejs køretøjer ønsker en ændring , og de bliver stjerne tosset hvis de  
læser om min mening ,, men det er der jo ikke noget at gøre ved

Se venligst min tidligere mail med hørings svar.

Med venlig hilsen

Erik Jessen  
Railservice

Trafikstyrelsen

Hørings svar på ændringer af Bekendtgørelse 147.  
Ts 10801 – 00040.

Jeg har som sådan ikke noget imod ændringen i teksten på bekendtgørelse 147.  
Det jeg gør vrøvl over er de udgifter det medførte fra indførelsen 1/1 2018.

Når man læser jeres hørings brev skinner det klart igennem at det er skrevet af en der er virkeligheds fjern., og ikke kender til virkeligheden som vores minister ynder at kalde situationen.

For de små firmaer er det et direkte angreb på deres eksistens , at Bane dk og jer i fælles skab trækker certificering ned over firmaerne.

Det er som sådan ikke certifikeringen der er problemet, med følge udgifterne hvert år , som i sjovt nok lige undlader at skrive nogle beløb på.

Operatør forsikring for at måtte køre på skinner er koster ca 700000 kr pr år  
Certifikat 50000 kr pr år  
Vedligehold af certifikat og jeres besøg ca 200 000 kr pr år  
Eksterne konsulenter ca 100 000 kr  
Interne lønnonkostninger for certifikat ca 130000 kr.  
Samlet for min virksomhed 1,280 000 kr

Med indførelsen af certificerings krav er der så nu kommet udgifter til eksterne transportører for ca 60 000 kr om måneden.  
Manglende muligheder for egen kørsel , herved besværliggøres opretholdelse af lkf kompetancer som i jo også flot har beskrevet i bekendtgørelse om lkf certificering ,

Hoved erhverv for mit firma er jernbane materiel udlejning med personale i en enkelt mands virksomhed.

Samlet har jeg over 500 meter materiel til udlejning og værksted i Padborg.

Men da Padnborng af Bane dk er blevet udsultet spormæssig , er der ikke plads til mine ting , i Padborg..

Der er masser af spor omkring mit værksted , men det vil de ikke lukke op., så jeg er nødt til at have opstillings spor i Vojens som jeg også betaler til.

Når så ting skal på værksted for at repareres efter udlejning til Bane dk projekter, så skal det flyttes fra Vojens til Padborg , tidligere kunne jeg flytte det selv , underhenviisning til de forskelligere projekter som havde ødelagt vognene.

Udgifter til reparation og Håndtering af vogne , blev så sendt videre til projekterne.

Det kan jeg så ikke mere.

Nu skal jeg så betale en operatør for at flytte mine vogne Fra Vojens til værksted. I Padborg

Det koster så væsentlig mere for projekterne end hvis jeg selv kørte når jeg havde tid.

Indtægterne ved håndtering og Rep af vogne blev i mit firma og gav beskæftigelse til nogle ansatte.

Det gør det så ikke mere , da jeg har måttet fyre folk som direkte konsekvens af krav om certificering .

Og projekternes betaling af håndtering af materiel går nu ud af mit firma og over i et andet.

Det har så med ført en væsentlig ned gang i indtjennigen for Railservice 2018 kan jeg nu allerede se.

Mit kørsels mønster står slet ikke i forhold med f.eks DSB – Db – Hectorrail , men jeg skal have samme forsikrings sum. Ca 423 mil

Mærkværdigvis Kan veteran baner flytte materiel – køre Dk tyndt – køre med kunder under dække af at de fremmer jernbanen. Forsikring sum 65 mil  
Det er en skæv vridning der vil noget.

Hvis man så ville sige , vi skal så støtte de små med at leje mere materiel ud , så der kom mere indtjening så kunne det måske godt løbe rundt, men det gør man så heller ikke idet hverken Trafikstyrelsen eller arbejdstilsynet kigger efter hvilke vogne der bliver lejet ind i de store projekter som Bane dk får lavet,  
Her kommer f. Eks udenlandske Skærver vogne som er gamle kornvogne og i overskud i udlandet op til Dk laver det arbejde danske skærve vogne er bygget til at lave Udenlandske skærve vogne er meget billige fordi de ikke har det udstyr på som arbejdstilsynet forlangte på de Danske vogne.

Så på den måde får Bane dk bygget billig og nedslider personalet , og dræner danske vogne ejere for omsætning .

De eneste firmaer der tjener på jeres certificerings krav er konsulenter og jer selv.

Så jeg kan ikke se en sammen hæng med virklighed som der er sendt ud i Hørings brev. Jeg vil påstå at det der står i hørings brevet må være en uløber af Munchausen syndrom i trafikstyrelsen

Med venlig hilsen

Erik Jessen  
**Railservice**

Til høringsparterne

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Journal TS10801-00040  
Dato 13. oktober 2017

## **Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerheds-certifikat på jernbaneområdet**

Hermed sendes udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse og sikkerheds-certifikat på jernbaneområdet i høring. Ændringsbekendtgørelsen ændrer bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerheds-certifikat på jernbaneområdet.

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk) med kopi til [pkmo@tbst.dk](mailto:pkmo@tbst.dk) senest fredag d. 10. november 2017, mærket j.nr. TS10801-00040.

### **Ændringsbekendtgørelsens baggrund og indhold**

Efter de gældende regler skal virksomhederne, eksempelvis entreprenører, udføre en opgave for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter for at kunne blive certificeret af Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen til at kunne udføre kørsel på eget ansvar. Ved ændringen af bekendtgørelsen fjernes denne begrænsning.

Ændringen af reglerne forventes at forbedre virksomhedernes forretningsmuligheder, da virksomhederne ikke vil være tvunget til at betale en jernbanevirksomhed for at trække virksomhedens materiel i de tilfælde, hvor virksomheden ikke udfører opgaver for en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed.

Bekendtgørelsen ændres som følge af en forventet ændring af jernbaneloven<sup>1</sup>. Forslag om ændring af loven<sup>2</sup> er under behandling i Folketinget og den forventes at træde i kraft 1. januar 2018.

---

<sup>1</sup> Lov nr. 686 af 27. maj 2015

<sup>2</sup> L 26

Det vil fremover stadig være muligt for virksomheder, der ikke ønsker en sikkerhedscertificering, at indgå aftale med en jernbanevirksomhed om at blive trukket.

Ændringen af reglerne vil ikke ændre på sikkerhedsniveauet på jernbanen. Dette skyldes, at en sikkerhedscertificeret virksomhed vil være underlagt de samme sikkerhedsmæssige krav som en jernbanevirksomhed.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser, herunder DUT**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at ændringsbekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, der overstiger bagatelgrænsen på 4 mio. kr.<sup>3</sup>

Vælger virksomhederne at lade sig certificere, vil de skulle afholde udgifter til erhvervelse af et certifikat, et årligt grundbeløb, en årlig aktivitetsafgift og de vil skulle tegne en ansvarsforsikring. Disse udgifter er de samme, som der skal afholdes, hvis en virksomhed lader sig certificere efter reglerne, som de er i dag.

Vælger en virksomhed at blive sikkerhedscertificeret efter de nye regler, hvor begrænsningen er fjernet, forventes den at forbedre sine forretningsmuligheder. Dette skyldes, at certificerede virksomheder ikke vil skulle afholde omkostninger til at lade sig trække af en jernbanevirksomhed, i de tilfælde hvor de ikke arbejder for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.

Danske Regioner og Kommunernes Landsforening (KL) anmodes om høring af bekendtgørelsens eventuelle økonomiske konsekvenser i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at ændringsbekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

### **Ikrafttræden**

Udstedelsen af ændringsbekendtgørelsen forudsætter, at den nævnte ændring af jernbaneloven, L 26, vedtages i Folketinget. Det er hensigten, at både lov og ændringsbekendtgørelse træder i kraft d. 1. januar 2018.

---

<sup>3</sup> Jf. Erhvervs- og Vækstministeriets Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger af januar 2015

### **Øvrig information**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), cc til [pkmo@tbst.dk](mailto:pkmo@tbst.dk) senest fredag d. 10. november 2017, mærket j.nr. TS10801-00040.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Pernille Kisling-Møller på mail [pkmo@tbst.dk](mailto:pkmo@tbst.dk) eller til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk).

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk), hvor modtagne hørings svar også vil blive gjort tilgængelige.

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse, BJ eller BL er blevet udstedt.

De udstedte bekendtgørelser, BJ'er og BL'er kan ses på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk) under Lovstof. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

Med venlig hilsen

Pernille Kisling-Møller

## **Til høringsparterne**

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
tini@tbst.dk  
tbst.dk

Sagsnr.: TS10801-00034  
Dato: 02-10-2018  
Sagsbehandler: TIN1

## **Høring over udkast til bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb på jernbaneområdet**

Hvert år reguleres de beløb for erstatning og forsikring, som gælder for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere, veteranbaner, letbaner m.v. ifølge jernbaneloven. Dette sker ved udstedelse af en bekendtgørelse.

Metoden for beregningen af beløbene er den samme hvert år og er fastlagt i jernbaneloven og bekendtgørelsen om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere. Derfor er høringens formål primært at orientere om beløbenes størrelse og tidspunktet for ikrafttrædelse.

Bekendtgørelsen om regulering med virkning for 2019 sendes hermed ./.

### **Bekendtgørelsens indhold**

Beregningsmetoden fremgår af bekendtgørelsens § 1, hvorefter år 2018-beløbene opreguleres med 2 % tillagt tilpasningsprocenten for år 2019.

Beløbsgrænsen for erstatning i forbindelse med skader der indtræder i år 2019 for så vidt angår håndbagage, reguleres fra 16.800 kr. til 17.200 kr.

Desuden reguleres de minimumsforsikringsbeløb, som fremgår af bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere. Forsikringsbeløbet for personskade eller tab af forsørger og tingskade skal for år 2019 som minimum udgøre 427 mio. kr. Forsikringsbeløbet angiver forsikringens dækning inden for forsikringsåret. Beløbet er reguleret fra 418 mio. kr. i 2018.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i den forbindelse understrege, at det er ledelsen i virksomheden, som har ansvaret for at sikre, at virksomheden har den rette forsikringsdækning.

Lavere minimumsbeløb gælder for jernbanevirksomheder, der udfører ikke-erhvervs-mæssig jernbanedrift, som fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov (veteranbaner m.v.). For denne gruppe, som er inddelt i 2 kategorier, udgør minimumsbeløbet for år 2019 henholdsvis 71 mio. kr. (veterantog på jernbanenettet) og 14 mio. kr. (veteranbane og veteransporveje — nominel sporvidde fra 1000 mm til og med 1435 mm — samt smalspor — nominel sporvidde fra 500 mm til og med 1000 mm — og veterantog på begge disse typer baner). Beløbene er reguleret fra henholdsvis 70 mio. kr. og 14 mio. kr. i 2018.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i den forbindelse understrege, at det er den sikkerhedsansvarlige, som har ansvaret for at sikre, at veteranbaner m.v. har den rette forsikringsdækning.

#### Økonomiske og administrative konsekvenser, herunder DUT:

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at bekendtgørelsen ikke har økonomiske og administrative konsekvenser, herunder DUT virkning, da regulering af beløbsgrænserne er en konsekvens af en allerede fastsat lovgivning (lov om satsreguleringsprocenten).

#### **Øvrig information**

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2019.

Tidligere udstedte reguleringsbekendtgørelser ophæves tidligst 5 år efter deres udstedelse af hensyn til eventuelle erstatningssager.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), cc. til [tini@tbst.dk](mailto:tini@tbst.dk) **senest den 23. oktober 2018**, mærket j.nr. TS10801-00034.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Tim Emil Nielsen på mail [tini@tbst.dk](mailto:tini@tbst.dk) eller til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk).

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk), hvor modtagne hørings svar også vil blive gjort tilgængelige.

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse, BJ eller BL er blevet udstedt.

De udstedte bekendtgørelser, BJ'er og BL'er kan ses på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk) under Lovstof.



Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler.  
Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk).

Med venlig hilsen

Tim Emil Nielsen