



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 01. april 2019
J. nr. 2018-2891

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 26. marts 2019 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L184 – Forslag til lov om ændring af jernbane-loven (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.), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren oversende et notat, som redegør for lovforslagets ændringer til certificeringer og godkendelser af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere og selvforvaltning af sikkerhedsregler sammenholdt med reglerne i lov nr. 1558 fra 2017 om sikkerhedscertificering af baneentreprenører? Ministeren bedes i den forbindelse uddybe, hvorvidt lovforslaget ændrer vilkårene for baneentreprenører.

Svar:

Jeg har i forbindelse med Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets spørgsmål til L 184 anmodet Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bidrage med bemærkninger.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

”L 184 - Selvforvaltning af sikkerhedsregler

Med lovforslag L 184 ønsker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet at afbureaukratisere forvaltningen af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler, herunder at etablere forudsætningerne for, at virksomhedernes selvforvaltning af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler kan finde sted.

I jernbanelovens § 61 er der allerede i dag mulighed for, at der kan fastsættes nærmere regler om, hvordan infrastrukturforvaltere kan udarbejde nye samt ændre eksisterende sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, således at der ikke kræves godkendelse hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Bemyndigelsen er ikke udmøntet. Den samme mulighed findes imidlertid ikke for de trafikale sikkerhedsregler i dag.



Målet med lovforslaget er derfor at ligestille de to typer sikkerhedsregler, således at der også åbnes for muligheden for, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder selv kan forvalte trafikale sikkerhedsregler på lige fod med de almindelige sikkerhedsregler.

Etablering af selvforvaltning af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler vurderes endvidere at harmonere med det grundlæggende princip i EU-lovgivningen på jernbaneområdet om, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder selv er ansvarlige for sikkerheden på deres del af jernbanesystemet, samt at håndteringen af jernbanesikkerhed bør ske i et sikkerhedsledelsessystem.

Hensigten med indførelse af selvforvaltning foreslået i lovforslaget er at undgå, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere ved udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler skal igennem den særskilte og ofte ressource- og tidskrævende godkendelsesproces, det er at få godkendt sikkerhedsregler omfattet af jernbanelovens § 61.

Denne selvforvaltning opnås ved, at transport-, bygnings- og boligministeren får mulighed for at fastsætte de overordnede krav til tekniske og trafikale sikkerhedsregler, herunder de hensyn, som begge typer sikkerhedsregler samt sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde for at sikre, at selvforvaltningen gennemføres på en sådan måde, at det nuværende sikkerhedsniveau bevares. Når denne ramme, som ved den tekniske gennemgang for Folketingets Transport-, Bygnings- og Bolig den 26. marts 2019 blev omtalt som et ”bygningsreglement for jernbanen”, i form af en eller flere bekendtgørelser, er på plads, vil det være muligt at komme væk fra den situation, som der er i dag, hvor den enkelte virksomhed ved udarbejdelse og efterfølgende ændringer skal have godkendt deres egen ”ramme” af sikkerhedsregler.

Det nuværende godkendelseskrav og den deraf følgende tilbagevendende godkendelsesproces for virksomhederne for noget, som i stedet ville kunne fastlægges af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i form af bekendtgørelser, vurderes således ikke at være en hensigtsmæssig eller effektiv måde til at sikre, at virksomhederne har de tilstrækkelige sikkerhedsregler på plads.

Det foreslås derfor i lovforslaget, at det i stedet lægges over til den enkelte virksomhed at dokumentere, at man i sit sikkerhedsledelsessystem har de nødvendige kompetencer og procedurer for udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler, og at disse sikkerhedsregler opfylder de overordnede krav og hensyn, som er fastlagt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de nævnte bekendtgørelser (”bygningsreglementet for jernbanen”). Overholdelse af de fastsatte krav sikres derudover ved, at det vil indgå som en fast del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens løbende tilsyn med de enkelte virksomheder.



Lov nr. 1558 af 19. december 2017 (herefter ”2017-loven”) ændrede jernbanelovens § 11, der indeholdt hjemmel til at fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. En virksomhed, der er sikkerhedscertificeret efter regler, der er udstedt i medfør af denne bestemmelse, har ret til at køre på eget ansvar på jernbanenettet.

Ændringen af jernbanelovens § 11 indebar, at man udvidede anvendelsesområdet for bestemmelsen. Før 2017-loven kunne en virksomhed kun blive sikkerhedscertificeret – og dermed få ret til at køre på jernbanenettet på eget ansvar – hvis den skulle udføre arbejde for en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed. Med ændringen ophævede man denne begrænsning og det er i dag muligt at blive sikkerhedscertificeret uanset hvem, man skal udføre arbejde for. Det kan for eksempel være for en kommune (eksempelvis i forbindelse med vedligehold af en vejbro over banen).

Reguleringen i § 11 angår alene de virksomheder, der ønsker at blive sikkerhedscertificeret. Det er ifølge loven frivilligt, om man ønsker få en sikkerhedscertificering og dermed få ret til at køre på eget ansvar på jernbanenettet. Det var frivilligt før 2017-loven og det blev der ikke ændret på med 2017-loven.

Hvis man ikke ønsker at blive sikkerhedscertificeret, kan man enten blive trukket af et køretøj, som fremføres af en jernbanevirksomhed eller man kan køre på en infrastrukturforvalters sikkerhedsgodkendelse.

Banedanmark har truffet en beslutning om, at de alene vil anvende entreprenører, der har en sikkerhedscertificering. De stiller med andre ord krav om, at de entreprenører, de kontraherer med, skal være sikkerhedscertificerede. Dette krav fremgår hverken af jernbaneloven eller af bekendtgørelser, udmøntet med hjemmel i jernbaneloven.

Jernbanelovens regler om sikkerhedscertificering har derfor kun betydning for de entreprenører, der – uanset af hvilken grund - ønsker en sikkerhedscertificering.

L 184's betydning for entreprenører

Som nævnt ovenfor indeholder jernbanelovens § 11 hjemmel til at udstede regler om sikkerhedscertificering af virksomheder (f.eks. entreprenører), der ønsker at køre på eget ansvar på jernbanenettet.

Ændringerne i L 184 får således alene betydning for de entreprenører, der ønsker en sikkerhedscertificering. For dem vil indførelsen af selvforvaltning af sikkerhedsregler få samme betydning som for jernbanevirksomheder nemlig, at de heller ikke, når selvforvaltningen er udmøntet, vil være underlagt et særskilt godkendelseskrav for deres sikkerhedsregler.”



Jeg kan henholde mig til det af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anførte.

Side 4/4

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen