



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 8. april 2019
J. nr. 2019-1968

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 4. april 2019 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L184 – 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.), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 2:

Ministeren svarer på L 184 – spørgsmål 1, at selvforvaltning af sikkerhedsregler kun kommer til at gælde for de entreprenører, som ønsker en sikkerhedscertificering. En sikkerhedscertificering er et krav, hvis en entreprenør ønsker at udføre opgaver for Banedanmark. Vil ministeren uddybe, hvorfor og hvordan Banedanmark kan stille dette krav, når der ikke er hjemmel til det i hverken jernbaneloven eller bekendtgørelser udstedt med hjemmel i jernbaneloven?

Svar:

Jeg skal indledningsvis bemærke, at det stillede spørgsmål ikke omhandler et forhold, der er en del af lovforslaget. Jeg har bedt Banedanmark om et bidrag til besvarelse af spørgsmålet. Banedanmark har oplyst følgende:

”Banedanmark har besluttet, at entreprenører ikke længere kan køre på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Det betyder at entreprenører, der arbejder på jernbanen enten skal lade sig certificere eller lade sig trække af en certificeret virksomhed. Der er flere årsager til at Banedanmark ikke vil lade entreprenører køre på sin sikkerhedsgodkendelse:

- Når entreprenører kører på Banedanmark sikkerhedsgodkendelse, så er Banedanmark ansvarlig for at sikkerheden varetages forsvarligt i de konkrete opgaver og for kompetencestyring af entreprenørernes medarbejdere og vedligeholdelsesstyring af entreprenørernes materiel – ofte materieltyper Banedanmark ikke selv har og ikke kender. Det er et ansvar, der er næsten umuligt for Banedanmark at leve op til.
- Banedanmark bliver holdt ansvarlig for, at der kun foregår hjemlet kørsel på Banedanmarks infrastruktur. Retstilstanden for de entre-



prenører, der kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, er så kompleks, at det er næsten umuligt at håndhæve, at der kun foregår hjemlet kørsel. Hvis en entreprenør kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, vil der kun være hjemmel til at køre i forbindelse med arbejde for Banedanmark. Det vil sige, at hvis entreprenøren skal arbejde for Banedanmark på Slagelse station, så vil kørslen være hjemlet. Hvis han dagen efter skal arbejde på samme station for DSB, så er kørslen ikke hjemlet. Hvis en entreprenør skal arbejde for en anden infrastrukturforvalter, så kan denne vælge at lade entreprenøren køre på sin sikkerhedsgodkendelse på sin egen infrastruktur, men der vil ikke være hjemmel til at entreprenøren kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse hen til forvaltergrænsen. Hvis entreprenøren skal arbejde på et havnespor, vil der være hjemmel til at køre derhen, for her er Banedanmark forvalter, selvom sporet måtte være eget af en kommune. Hvis den samme entreprenør skal arbejde på samme havn men på et virksomhedsspor, vil kørslen ikke være hjemlet, for her Banedanmark ikke forvalter. Selvom en virksomhed har fået udstedt lokomotivførercertifikater af Banedanmark, så er kørsel ikke hjemlet hvis de agerer underleverandør til en anden virksomhed – heller ikke selv om denne arbejder for Banedanmark.

- Når Banedanmark lader entreprenører køre på sin sikkerhedsgodkendelse og udsteder lokomotivførercertifikater, så får Banedanmark en uheldig dobbeltrolle, idet Banedanmark både er kunde hos entreprenøren og ”myndighed” i relation til opnåelse af certifikater.”

Jeg kan henholde mig til det af Banedanmark anførte.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen