



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 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. 4:

Vil ministeren redegøre for, hvorvidt hele godkendelseskompetencen for en jernbanevirksomhed overflyttes fra de nationale myndigheder til ERA, hvis jernbanevirksomheden overvejende kører national trafik, men også betjener en enkelt grænseoverskridende forbindelse? Ministeren bedes i den forbindelse redegøre for a) om en nationalt certificeret jernbanevirksomhed, som allerede betjener en grænsestation, skal have en ny godkendelse hos ERA, og b) om en allerede nationalt certificeret jernbanevirksomhed, som ønsker at betjene en grænseoverskridende linje i fremtiden, eksempelvis mellem København og Berlin efter Femern Bælt er åbnet, skal have re-certificeret hele sin jernbanevirksomhed af ERA.

Svar:

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

”Det anses ikke som et driftsområde i mere end én medlemsstat, hvis en jernbanevirksomhed alene kører til en grænsestation i en tilgrænsende medlemsstat. I disse situationer har både den nationale sikkerhedsmyndighed (i Danmark Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) og den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) kompetence til at behandle ansøgningen. Det vil være jernbanevirksomheden, der selv vælger, hvor de vil ansøge. En jernbanevirksomhed, der i dag kører til en grænsestation og har et sikkerhedscertifikat, der dækker den strækning, kan fortsætte med at køre på det sikkerhedscertifikat til det udløber eller i øvrigt skal ændres.



En jernbanevirksomhed, der i dag har et sikkerhedscertifikat, der dækker strækninger i Danmark, vil skulle have udvidet sit sikkerhedscertifikat, hvis denne jernbanevirksomhed ønsker at udvide sit driftsområde til eksempelvis grænseoverskridende kørsel over Femern Bælt til Berlin. I dag vil sådan en udvidelse af driftsområdet kræve, at den tyske sikkerhedsmyndighed udsteder en såkaldt b)-del af certifikatet, dvs. den del af et certifikat, der relaterer sig til de nationale forhold i det land, hvor den pågældende virksomhed ønsker at køre, hvilket i dette tilfælde vil sige den tyske del af jernbanenettet.

Med lovforslaget vil en sådan udvidelse af driftsområdet kræve et EU-sikkerhedscertifikat, der skal udstedes af ERA. EU-sikkerhedscertifikatet vil, som det fremgår af lovforslaget, for sådant et driftsområde, erstatte de nationale godkendelsesprocesser og dermed det nuværende system med a)- og b)-del i sikkerhedscertifikaterne. "

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

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen