



MINISTEREN

Dato 29. marts. 2007
J. nr. 500-36
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i breve af 7., 9. og 14. marts 2007 stillet mig følgende spørgsmål 1 – 5 vedrørende L 127, som jeg hermed skal besvare:

Spørgsmål 1:

”Vil ministeren uddybe sine overvejelser om beredskabsarbejde, herunder hvordan der sikres en balance mellem et tilstrækkeligt og nødvendigt beredskab og hensyntagen til lokale behov, men samtidig at der ikke foretages unødigt nidkære foranstaltninger og overimplementering af beredskabet.”

Svar:

Overordnet set handler beredskabsarbejdet om, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal tage højde for ekstraordinære situationer, som kan få alvorlige konsekvenser for såvel jernbanedriften som passagerne. Det handler således om forebyggelse og håndtering af sådanne situationer og også den efterfølgende genopretning af jernbanedriften. Sådanne situationer skal tænkes igennem, og beredskabsplaner skal medvirke til at hindre eller begrænse skadevirkninger ved en ekstraordinær situation. Der er tale om at udvise rettidig omhu, og der er en hårfin balance mellem på den ene side at være forberedt på situationer, der med en vis sandsynlighed kan blive virkelige – og på den anden side ikke at overregulere og stille urimelige krav til virksomhedernes beredskabsplanlægning. Det er i den forbindelse væsentligt at have for øje, at der aldrig kan ske en 100 pct. sikring.

De ekstraordinære situationer, som kan udløse alvorlige tilstande kan f.eks. være:

- a) Ekstreme vejrforhold (kraftig storm, voldsomt snefald, oversvømmelse etc.)
- b) En konkret terrortrussel eller et terrorangreb
- c) Større ulykker på banen (f. eks. efter en afsporing)

Nogle af de spørgsmål, som virksomhederne må stille sig selv er:

- Hvem kontakter hvem, hvordan og hvornår, når situationen måtte opstå?
- Hvilket behov er der for information / træning af personalet?
- Hvad med information af passagererne?



- Hvis driften af banen standses i længere tid – hvad gør man så med passagererne i tog og på stationer – også hvis vejtrafikken samtidig er afbrudt?

Side 2/7

Det er ikke tanken, at der skal foregå en regulering, der kræver store fysiske og meget bekostelige foranstaltninger af virksomhederne. Reguleringen skal holdes inden for en omkostningsramme, som virksomheder – også sammenlignet med andre brancher – med rimelighed kan pålægges i lovgivningen.

Når det er sagt, skal det dog også nævnes, at den civile sektors beredskab er prioriteret af regeringen, og at det i den forbindelse er forudsat, at alle (herunder også virksomhederne) må tåle deres del af udgiften. Også fra EU er der kommet fokus på området, og i jernbanesikkerhedsdirektivet er det forudsat, at virksomhederne på jernbaneanrådet skal have visse planer inden for beredskabsområdet.

Det er vigtigt, at ikke kun de virksomheder, der kører på hoved- og regionalstrækninger, men også privatbanerne kommer ind under reguleringen, idet privatbanernes passagerer selvfølgelig også har krav på, at der er taget højde for ekstraordinære situationer.

Inden der fastsættes krav til beredskabsarbejdet, herunder også vedrørende securitydelen, må graden af sandsynlighed for situationernes indtræden vurderes. Dette bør herefter sammenholdes med de følger, det vil få for tog, passagerer og jernbanedriften generelt, hvis situationen indtræder, og på den baggrund må der så tages stilling til omfanget af beredskabsplanlægningen og nødvendige foranstaltninger.

Der bør med andre ord fastsættes minimumskrav til virksomhederne angående beredskabsarbejdet. Der vil dog givetvis skulle stilles skærpede krav til de virksomheder, der befordrer mange passagerer, og/eller benytter de større stationer. Det må forventes at være de virksomheder, der betjener regional- og/eller hovedstrækninger, ligesom det må forventes, at der bliver stillet forskellige beredskabskrav til store trafikale knudepunkter henholdsvis mindre banestrækninger. Der kan f.eks. tænkes forskellige krav til, om der skal være vis overvågning af tog eller stationer, om information af passagererne, om håndtering af uledsaget / efterladt bagage og om træning af personale – herunder øvelser.

Vi er bekendt med, at Norge og England har regulering vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneanrådet. I forbindelse med udmøntningen af lovens bestemmelser vil det blive undersøgt, hvordan andre lande håndterer dette område, således at vi i Danmark måske kan drage nytte af deres erfaringer.



Det vil også være relevant i forbindelse med udarbejdelse af de administrative bestemmelser at skele til opbygningen af de regler, der vedrører havnesikring og beredskabsarbejdet på energiområdet.

Ved udmøntningen af bestemmelsen vil relevante parter blive hørt – herunder selvfølgelig også de berørte virksomheder.

Jeg kan ikke gå mere i detaljer på nuværende tidspunkt, da det vil være Trafikstyrelsen, der er nærmere skal undersøge behovet og efter høring af Beredskabsstyrelsen, PET og de pågældende virksomheder m.v., komme med oplæg til, hvad kravene til beredskabsarbejdet mere præcist skal indeholde. Jeg forventer og vil således påse, inden reglerne udstedes, at der i de kommende regler er taget højde for proportionalitetsbetragtninger, jf. også ovenfor.

Spørgsmål 2:

”Vil ministeren på baggrund af høringssvarene uddybe de elementer i lovforslaget, der omhandler markedsovervågning og lokomotivføreruddannelsen, herunder fordelingen af betalingen for denne.”

Svar:

Der er i spørgsmålet fremsat to områder, som ønskes uddybet i forhold til høringssvarene til lovforslaget. Spørgsmålene omhandler markedsovervågning og lokomotivføreruddannelsen.

For så vidt angår spørgsmålet om markedsovervågning er EU's medlemsstater ifølge artikel 10 i Europaparlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EC og artikel 30 i 2001/12/EC, forpligtet til at oprette et særligt tilsynsorgan (regulatory body) med hovedopgave at sikre en fair og ikke diskriminerende adgang til jernbanenettet.

Som nævnt i lovforslaget varetages denne opgave i dag af Transport- og Energiministeriets departement. Det forventes, at disse opgaver på sigt vil blive placeret i Trafikstyrelsen. Der vil i denne forbindelse blive udarbejdet en bekendtgørelse, der mere specifikt fastlægger opgaverne på området. Overordnet kan dog siges følgende:

Tilsynsorganet er etableret, bl.a. med henblik på at regulere konkurrencen på markedet for jernbanetjenester inklusiv jernbanegodsmarkedet. Enhver ansøger eller interesseret part kan indgive en klage til tilsynsorganet, hvis denne føler, at denne er blevet uretfærdigt behandlet eller diskrimineret eller skadet på enhver måde.

Det forventes, at afgørelser som træffes af tilsynsorganet vil skulle kunne påklages til Jernbaneklagenævnet. Jernbaneklagenævnet har allerede i dag



i et vist omfang kompetence til bl.a. at behandle klager indenfor områderne om markeds- og konkurrenceovervågning. Det skal i den forbindelse nævnes, at infrastrukturkapacitet og opkrævning af baneafgift er et hovedtema. Disse forhold er i Danmark ikke genstand for forhandlinger mellem operatører og infrastrukturforvaltere, men derimod reguleret af transport- og energiministeren via bekendtgørelser (bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og bekendtgørelse nr. 821 af 20. juni 2006 om baneafgifter og om miljøtilskud til godstransport på jernbane). Jernbaneklagenævnet er klageinstans i sager vedrørende tildeling af infrastrukturkapacitet og baneafgifter.

Til orientering kan det oplyses, at visse af EU's medlemsstater, som Danmark hidtil også har gjort det, har placeret tilsynsorganet i landets transportministerium. Dette gælder bl.a. Finland, Frankrig, og Italien. I Frankrig udgør tilsynsorganet en "passiv" ekspertkommission, der tager sig af klager. Italien har etableret en proaktiv rådgiver for ministeren i forhold til de regulatoriske politikker på området for ministeriet. I Danmark har tilsynsorganet haft en passiv rolle, og der kun til dato har været forelagt en enkelt sag.

I andre medlemsstater er tilsynsorganet placeret uafhængigt af ministeriet ansvarlig for transport. Dette gælder lande som Tyskland, England, Østrig, Sverige, Holland, Portugal, Schweiz, Litauen og Letland. I Østrig, Holland, Schweiz og England er tilsynet oprettet med opgaver svarende til direktivets Artikel 30. I Tyskland og Sverige er tilsynsorganet lagt sammen med sikkerhedsmyndigheden og har her en proaktiv rolle. Schweiz har oprettet en uafhængig, men passiv klageinstans.

For så vidt angår spørgsmålet om lokomotivføreruddannelsen og betalingen for denne kan jeg oplyse, at lokomotivføreruddannelsen foregår i to dele - en teoretisk del og en praktisk del. Den teoretiske del (skoledelen) foregår i Undervisningsministeriets regi og er offentligt finansieret. Den praktiske del foregår i jernbanevirksomhederne og finansieres af virksomhederne selv via den foreslåede betalings- og refusionsordning.

Jernbanevirksomhederne har lagt vægt på, at der etableres en pligtig betalingsordning, der sikrer ligebehandling af operatørerne. Der er med lovforslaget lagt op til, at den enkelte jernbanevirksomhed bidrager til betalingsordningen på grundlag af et i forvejen fastlagt objektive kriterium. Det objektive kriterium forventes at være antallet af ansatte lokomotivførere i det enkelte selskab eller omfanget af det enkelte selskabs produktion målt i tog-timer.

Refusionen sker derimod i forhold til det antal elever som virksomheden rent faktisk uddanner. På den måde er der skabt et incitament for virksomhederne til at medvirke til sikring af, at der samlet set er det nødvendige og tilstrækkelige antal lokomotivførere.



Det er hensigten at betalings- og refusionsordningen i første omgang skal gælde for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik. Det vil for operatører uden for ordningen ikke være en ændring i forhold til i dag, hvor operatører i kommerciel trafik selv afholder udgifterne til uddannelse af lokomotivførere.

Ud over finansieringen er det i forhold til lokomotivføreruddannelsen vigtigt at sikre, at der løbende uddannes det rigtige antal lokomotivførere, og at udvekslingen af praktikpladser mellem jernbaneoperatørerne fungerer hensigtsmæssigt. Dette arbejde var oprindeligt forudsat håndteret via den solidariske forening (branchens forening). Det er nu besluttet, at Trafikstyrelsen skal varetage dette arbejde.

Med den i lovbemærkningerne beskrevne ordning lægges der op til, at Trafikstyrelsen også overtager håndteringen af den finansielle del af uddannelsens praktiskdel. Det er således hensigten, at Trafikstyrelsen skal opkræve bidrag hos jernbanevirksomhederne, der udfører offentlig service trafik og udbetale kompensation til de jernbanevirksomheder, der uddanner lokomotivførere. Med henblik på at Trafikstyrelsen skal kunne fastlægge det samlede behov for praktikpladserne er det nødvendigt, at Trafikstyrelsen har overblik over de enkelte operatørers behov for at få uddannet lokomotivførere. For at Trafikstyrelsen skal kunne danne sig dette overblik er det hensigten at jernbanevirksomhederne melder til Trafikstyrelsen, hvilket uddannelsesbehov virksomheden forudser i det følgende år.

I øvrigt kan det oplyses, at vi efter høringsfristen for lovforslaget var udløbet modtog en henvendelse fra Lokalbanen A/S, der finder det problematisk, at den "sidste del" af refusionen af virksomhedens udgifter til uddannelsen først udbetales efter vedkommende lokomotivfører har været ansat i virksomheden i et år. Lokalbanen har spurgt, hvorvidt virksomheden får den sidste del af refusionen udbetalt såfremt en lokomotivfører har sagt sin stilling op inden for et år.

Trafikstyrelsen vil tage højde for denne problematik i forbindelse med den nærmere udmøntning af lovens bemyndigelsesbestemmelse, således at der i den enkelte situation vil blive vurderet, om fraflytningen fra virksomheden har baggrund i forhold, som virksomheden ikke selv er skyld i.

Spørgsmål 3:

"Vil ministeren uddybe sine overvejelser m.h.t. at tage proportionalitets-hensyn, når de administrative bestemmelser om beredskabskrav skal udarbejdes? Hvilke overvejelser har ministeren f.eks. gjort sig m.h.t. at stille forskellige beredskabskrav til store trafikale knudepunkter henholdsvis mindre banestrækninger?"



Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 1.

Side 6/7

Spørgsmål 4:

”Hvad kan ministeren oplyse om de hidtidige erfaringer, der er gjort med, at der ligger både driftsopgaver og tilsynsopgaver i Trafikstyrelsen?”

Svar:

Som jeg forklarede under lovforslagets 1. behandling, er vi i gang med den 3-års evaluering af Trafikstyrelsen, som blev aftalt i forbindelse med ikrafttrædelsen d. 1. juli 2004 af lov nr. 323 af 5. maj 2004 om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. og om luftfart og om ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v.). Folketinget vil blive nærmere orienteret, når vi er færdige med evalueringen.

Det er i øvrigt ikke min opfattelse, at ordningen har givet anledning til større vanskeligheder i branchen.

Spørgsmål 5:

”Vil ministeren redegøre nærmere for, hvilke økonomiske konsekvenser lovforslagets elementer om lokomotivfører uddannelsen vil få for DSB?”

Svar:

Det er udgangspunktet for den foreslåede model, at betalings- og refusionsordningen i gennemsnit og over tid vil være økonomisk neutral for alle jernbanevirksomheder, der er omfattet af ordningen, herunder også DSB. DSB skal således bidrage til ordningen med et beløb svarende til DSB's forholdsmæssige andel af produktionen målt i togtimer eller antal ansatte lokomotivførere og modtager refusion i takt med at DSB færdiguddanner nye lokomotivførere. Det forventes, at DSB (ligesom de andre jernbanevirksomheder) i nogle år vil yde mere til ordningen end de modtager, og andre år vil det være omvendt.

Den pligtige betalingsordning foreslås at tage udgangspunkt i de omkostninger, DSB i dag har til den praktiske del ved uddannelse af lokomotivførere. Omkostningerne er af DSB opgjort til 321.000 kr. pr. elev plus 5 % overhead, i alt 337.000 kr. Betalingsordningen foreslås tilrettelagt, så virksomhedernes indbetaling sker som en forholdsmæssig andel af det samlede antal elever pr. år ganget med 337.000 kr. Refusionen, der forventes at blive 327.000 kr. pr. elev udbetales med halvdelen af beløbet ved uddannelsens afslutning og resten efter et år. Forskellen mellem de 337.000 kr og de 327.000 kr. pr. elev medgår til Trafikstyrelsens administration af ordningen.



Der henvises i øvrigt til mit svar på spørgsmål 2.

Side 7/7

Med venlig hilsen

Flemming Hansen