

## Talemanuskript til brug for samråd i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 21. marts 2018 – spørgsmål N, O og P

---

Tak for ordet. Jeg vil besvare de tre spørgsmål, N, O og P, hver for sig.

### **Spørgsmål N lyder:**

”Er ministeren enig i, at når der lovgives om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder, og Banedanmark samtidig fastsætter krav om sikkerhedscertifikat til entreprenører, der udfører opgaver for Banedanmark på det åbne jernbanenet, så betyder det et i praksis udgifter til sikkerhedscertificering og ansvarsforsikring? Eller alternativt udgifter til at få en certificeret virksomhed til at trække entreprenørmaskinerne? Forstået på den måde, at for entreprenørerne er det i praksis være lige meget, om certificeringen på papiret er frivillig, da de økonomiske udgifter er uundgåelige, fordi det næsten er umuligt at udføre opgaver for Banedanmark, uden at skulle ud på det åbne jernbanenet på et eller andet tidspunkt.”

## Svar:

Der har i en årrække pågået en reformproces inden for det område, som er genstand for dagens samrådsspørgsmål – altså private entreprenørers aktiviteter på banenettet og den ansvarlige myndigheds roller og ansvar i den forbindelse.

Reformprocessen har været båret af to overordnede hensyn: Dels hensynet til at sikre en mere konsekvent og stringent adskillelse af myndighedsfunktionerne, dels ønsket om at give bedre muligheder for private aktørers virksomhed på banenettet.

Kravet om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder skal ses som led i denne proces.

Entreprenørvirksomheder på jernbaneområdet har indtil den 1. januar 2018 kunnet vælge at arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og dermed på Banedanmarks risiko og ansvarsforsikring.

Denne ordning har vist sig at give 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 man 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 Banedanmark, har det vist sig u hensigtsmæssigt, at Banedanmark har haft en dobbeltrolle som udbyder af opgaver til eksterne virksomheder og som godkendelses- og tilsynsmyndighed i forhold til selvsamme virksomheder.

Med kravet om sikkerhedscertificering, som opnås ved ansøgning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, er de to roller blevet klart adskilt.

Banedanmark varetager fortsat udbuddet af opgaverne, mens de eksterne entreprenører selv er ansvarlige for gennem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at opnå eget sikkerhedscertifikat i stedet for som hidtil at arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse.

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 har deres materiel skullet transporteres af en certificeret jernbanevirksomhed.

Det har været gældende uanset, om den pågældende entreprenør havde eget sikkerhedscertifikat og egen ansvarsforsikring eller ej.

Det er denne begrænsning, som den seneste lovændring har fjernet. En sikkerhedscertificeret entreprenørvirksomhed vil fremadrettet kunne køre på jernbanenettet uanset, om jernbanevirksomheden udfører opgaver for en infrastrukturforvalter eller ej.

Den tidligere ordning medførte en risiko for kørsler, der ikke var hjemlede, idet det var vanskeligt at føre kontrol med formålet med de enkelte kørsler.

Regelsættet på jernbaneområdet var så komplekst, at det var vanskeligt for den enkelte troljefører, der kaldte op til kommandoposten, eller for stationsbestyreren, der gav

kørselstilladelse, at gennemskue, hvornår en kørsel var hjemlet, og hvornår den ikke var det.

Når reglerne var vanskelige at håndhæve, betød det endvidere, at omgåelse af reglerne kunne blive en konkurrenceparameter. Og det bidrog til unfair konkurrence.

Således ville de entreprenører, der lod deres materiel transportere, når de ikke havde hjemmel til selv at køre, blive dårligere stillet end de entreprenører, der kørte uanset om det var lovligt eller ej. Risikoen – både for utilsigtede uhjemlede kørsler og for bevidst og konkurrenceforvridende snyd – er blevet fjernet med det nye krav om eget sikkerhedscertifikat, som trådte i kraft den 1. januar 2018.

Med den nye ordning er det sådan, at en entreprenør, som vil udføre opgaver for Banedanmark, og i den forbindelse vil køre på det åbne jernbanenet, skal have et sikkerhedscertifikat. Hvis virksomheden ikke er sikkerhedscertificeret i forvejen, skal den afholde udgifterne hertil. Herudover vil virksomhederne skulle være tilstrækkeligt forsikret til at dække eget erstatningsansvar.

Ordningen betyder, at en entreprenør, som kører blandt person- og godstog skal være sikkerhedscertificeret og forsikret som de

jernbanevirksomheder, der kører på det åbne net med eksempelvis med 400 passagerer eller med farligt gods.

Der bliver spurgt til, om ordningen i praksis betyder udgifter til sikkerhedscertificering og forsikring – og det gør det jo, hvis man ønsker at operere på skinnenettet. Og den bagvedliggende årsag er vigtig. Det handler om, hvorvidt, der skal gælde samme sikkerhedsmæssige krav for dem, der kører på banen eller ej. Hvis en virksomhed vælger at ville kunne køre på det åbne net blandt passagertog og godstog, så skal man være sikkerhedscertificeret og forsikret på lige fod med andre, der kører på nettet. Det er der også eksplicit lagt vægt på i bemærkningerne til lovforslaget.

Samlet set vil ordningen 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.

Denne professionalisering af jernbanesektoren står et bredt flertal i Folketinget bag – lovforslaget er vedtaget af alle partier undtagen Enhedslisten. Og det er vigtigt med klare linjer mellem myndighed og entreprenører, når man tager de kommende års planer om udlicitering af flere vedligeholdelsesopgaver i betragtning.

Til sidst vil jeg gerne gøre klart, at der også uden sikkerhedscertificering er mulighed for at arbejde for Banedanmark på det åbne net. Hvis en entreprenørvirksomhed vælger ikke at lade sig sikkerhedscertificere, vil virksomheden alligevel kunne løse opgaver for Banedanmark ved at få en certificeret virksomhed til at transportere eller trække entreprenørens materiel på det åbne net.

-----O-----

**Spørgsmål O lyder:** ”Ministeren oplyste i svar på L 26, spørgsmål 13, at lovforslaget ikke medfører merudgifter for entreprenørvirksomhederne. Vil ministeren fastholde dette set i lyset af de økonomiske udgifter entreprenørvirksomhederne har til sikkerhedscertificering, ansvarsforsikring og tilsyn, når de i praksis ikke kan udføre opgaver for statens infrastrukturforvalter uden af skulle være sikkerhedscertificeret? Ministeren bedes endvidere inddrage erfaringerne fra Banedanmark og entreprenørerne siden 1. januar 2018, hvor både reglerne om sikkerhedscertificering (lov om ændring af jernbaneloven nr. 1558 af 19. december 2017) og Banedanmarks krav om sikkerhedscertificering trådte i kraft.”

**Svar:**

Jeg vælger at svare på spørgsmål O i to dele. En del som vedrører lovforslaget, og en del som vedrører Banedanmarks krav om sikkerhedscertificering.

Lovforslaget, som jeg har gennemgået i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål N, fjerner en hindring for, hvilke typer af opgaver, certificerede virksomheder kan løse. Og det er op til virksomhederne selv at vurdere, om de vil bruge muligheden for at blive certificeret eller ej.

Lovforslaget sikrer endvidere, at en entreprenørvirksomhed bliver underlagt de samme sikkerhedsmæssige krav som jernbanevirksomheder, hvis entreprenørvirksomheden lader sig sikkerhedscertificere.

Lovforslaget giver på den måde entreprenørvirksomhederne nogle nye muligheder, hvis de har investeret i et sikkerhedscertifikat og en ansvarsforsikring.

Lovændringen medfører ikke merudgifter for entreprenørvirksomhederne, da krav til og udgifter vedrørende sikkerhedscertifikat og ansvarsforsikring er de samme før og efter lovændringen.



Kravet om sikkerhedscertificering har Banedanmark indført i sine kontrakter med entreprenørvirksomhederne.

Banedanmark indledte en dialog med branchen om sikkerhedscertificering i 2016, hvor der blev afholdt to dialogmøder. Den 6. marts 2017 blev der udsendt et brev om, at kravet ville træde i kraft den 1. januar 2018 - altså et godt stykke tid før lovforslaget blev fremsat.

Det er således Banedanmarks krav, som medfører udgifter for de entreprenørvirksomheder, som ikke er sikkerhedscertificerede, og som fremadrettet ønsker at udføre opgaver for Banedanmark på et åbne jernbanenet - ikke lovforslaget.

-----O-----

**Spørgsmål P lyder:** ” Har ministeren ikke haft betænkeligheder i forhold til de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet og særligt små selvstændige entreprenørvirksomheder, når Banedanmark administrativt gennemfører et krav om sikkerhedscertificering for at udføre entreprenøropgaver?”

**Svar:**

Med lovændringen har en sikkerhedscertificeret entreprenørvirksomhed fået mulighed for at køre på det åbne jernbanenet. Lovændringen indebærer, at en sikkerhedscertificeret entreprenørvirksomhed har fået mulighed for at køre på banen, også når den udfører opgaver for andre end infrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder.

Herved er virksomhedernes forretningsmuligheder blevet udvidet, da de ikke længere skal indgå en aftale med en jernbanevirksomhed, om at jernbanevirksomheden trækker eller transporterer entreprenørvirksomhedens materiel.

Da de sikkerhedscertificerede entreprenørvirksomheder har fået mulighed for at køre på det åbne jernbanenet, vil entreprenørvirksomhederne komme til at køre mellem den øvrige trafik på banen. Vil en entreprenørvirksomhed køre på det åbne jernbanenet, må entreprenørvirksomheden derfor opfylde de samme sikkerhedsmæssige krav som en jernbanevirksomhed.

Som det fremgår af mine svar på udvalgsspørgsmål nummer 15 og 16 til lovforslaget, er der opmærksomhed omkring de små selvstændige entreprenørvirksomheder. De nye regler indebærer jo blandt andet, at virksomhederne vil skulle have deres eget sikkerhedscertifikat og en ansvarsforsikring, hvilket for nogle virksomheder kan forekomme som en stor opgave.

Der gøres meget for at hjælpe entreprenørvirksomhederne med at omstille sig. Banedanmark har eksempelvis indført en overgangsordning, der giver mulighed for, at entreprenørerne også efter 1. januar 2018 kan køre på banen under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, så længe de udfører arbejde, der allerede er indgået kontrakt om inden lovændringen trådte i kraft. Det gælder dog kun kørsel relateret til disse kontrakter og kun, indtil den specifikke kontrakts udløb.

Banedanmark har også indført en dispensationsordning, der indebærer, at der efter en 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.

Banedanmark har desuden udsendt informationsbreve om de nye krav i marts og december 2017, oprettet en hjemmeside med informationer om den nye ordning, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har afholdt informationsmøder for entreprenørerne. Banedanmark afholder endvidere informationsmøder i henholdsvis Fredericia og København, hvor Banedanmark bl.a. vil informere om, hvordan man som entreprenørvirksomhed kan opnå dispensation fra kravet om eget sikkerhedscertifikat.

Herudover er det vigtigt at fremhæve, at de små entreprenører ikke udelukkes fra markedet, som følge af de nye krav. Hvis en entreprenør vælger ikke at lade sig sikkerhedscertificere, vil entreprenøren kunne indgå aftale med en jernbanevirksomhed eller en certificeret entreprenørvirksomhed, om at jernbanevirksomheden eller den certificerede entreprenørvirksomhed skal yde trækraft til kørsel på Banedanmarks jernbaneinfrastruktur, når entreprenøren kører uden for sporspærringer.

De mindre entreprenørvirksomheder vil fremadrettet også kunne virke som underleverandører for jernbanevirksomheder eller andre certificerede entreprenørvirksomheder.

Endelig kan jeg oplyse, at jeg har bedt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om at give en status på, hvordan det går med certificeringen af entreprenørvirksomheder. Styrelsen har modtaget 8 ansøgninger fra entreprenørvirksomheder, som i øjeblikket er under behandling.

Tak for ordet.