



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 16. november 2017
J. nr. 2017-6119

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 26 – Forslag til lov om ændring af jernbaneloven (Certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 1:

Ministeren bedes redegøre for baggrunden for, hvorfor Banedanmark fra 1. januar 2017 kræver, at entreprenører, som indgår kontrakt med Banedanmark og skal køre på det åbne jernbanenet, skal have eget sikkerhedscertifikat og ansvarsforsikring.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

”Banedanmark planlægger i de kommende år at lægge en større del af vedligeholdelsesopgaverne ud til eksterne entreprenører. I løbet af de næste 8-10 år forventes det, at andelen af Banedanmarks vedligeholdelsesopgaver, der varetages af private entreprenører, vil stige fra 55 % til 90 %. I den forbindelse ønsker Banedanmark en yderligere professionalisering af samarbejdet med Banedanmarks eksterne entreprenører.

Fra den 1. januar 2018 indfører Banedanmark krav om, at alle der ønsker at udføre arbejde for Banedanmark, og som kører uden for sporspærringer, skal have et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i medfør af bekendtgørelse 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Hidtil har virksomheder på jernbaneområdet kunnet arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse og således også på Banedanmarks risiko og ansvarsforsikring. Dette ansvar overgår fremover til entreprenørerne, som skal være tilstrækkeligt forsikret til at dække eget erstatningsansvar.

Efter Banedanmarks opfattelse giver den hidtidige ordning 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 byggherre. Samtidig har Banedanmark 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 Banedanmarks virksomhed, finder Banedanmark det uhensigtsmæssigt at have en dobbeltrolle som udbyder af opgaver til eksterne virksomheder og som godkendelses- og tilsynsmyndighed i forhold til selvsamme virksomheder.

Banedanmark ønsker derfor, at disse roller og ansvaret, der følger med, klart adskilles, således at Banedanmark fortsat varetager udbuddet af opgaverne, mens de eksterne entreprenører selv bliver ansvarlige for at opnå et eget sikkerhedscertifikat i stedet for som hidtil at arbejde under Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Banedanmark mener, at dette vil bidrage til en yderligere professionalisering af jernbanesektoren, som er så meget desto vigtigere, når man tager de kommende års planer om udlicitering af flere vedligeholdelsesopgaver i betragtning.

Dertil kommer yderligere et forhold: 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 skal de trækkes af en certificeret jernbanevirksomhed.

Den hidtidige ordning medfører risiko for kørsler, der ikke er hjemlede, idet det er vanskeligt at føre kontrol med formålet med de enkelte kørsler. Regelsættet på jernbaneområdet er desuden så komplekst, at det i dag er vanskeligt for den enkelte troljefører, der kalder op til kommandoposten, eller for stationsbestyrelsen, der giver kørselstilladelse, at gennemskue, hvornår en kørsel er hjemlet, og hvornår den ikke er. Når reglerne er vanskelige at håndhæve, betyder det endvidere, at omgåelse af reglerne kan blive en konkurrenceparameter. Således vil de entreprenører, der lader sig trække, når de ikke har hjemmel til selv at køre, blive dårligere stillet end de entreprenører, der kører uanset om det er lovligt eller ej – velvidende at risikoen for at blive opdaget er lille. Risikoen – både for utilsigtede uhjemlede kørsler og for bevidst og konkurrenceforvridende snyd fjernes med de nye krav om eget sikkerhedscertifikat.

Banedanmark indfører en overgangsordning, der giver mulighed for, at kørsel til arbejde, der allerede er indgået kontrakt om, fortsat kan foregå på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse - også efter 1. januar 2018. Det gælder dog kun kørsel relateret til disse kontrakter og kun indtil den specifikke kontrakts udløb.

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

Side 3/3

Samlet set skal dette bidrage til at skabe bedre rammer for udviklingen af fremtidens jernbane og sikre et professionelt samarbejde mellem Banedanmark og de entreprenører, der kører på det åbne jernbanelnet ved egen trækraft.”

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen