

Til lovforslag nr. L 127. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 12. april 2007

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

(Krav om beredskab, betalingsordning for lokomotivførerruddannelsen, Trafikstyrelsens beføjelser m.v.)

[af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

#### 1. Ændringsforslag

Transport- og energiministeren har stillet 4 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 1. februar 2007 og var til 1. behandling den 22. februar 2007. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport- og energiministeren sendte den 19. december 2006 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 172. Den 2. februar 2007 sendte transport- og energiministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 5 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlem af udvalget finder, at der er enkelte gode elementer i lovforslaget, og derfor havde EL foretrukket, at de enkelte elementer var blevet fremlagt separat, så der kunne tages stilling fra sag til sag.

Men i og med, at der – igen – med dette lovforslag fra transport- og energiministeren er tale om et »bunkebryllup«, bliver Enhedslisten nødt til at stemme nej til den samlede pakke, da vi ikke kan stemme ja til dele, som vi er imod.

Nedenfor ønsker Enhedslisten dog at redegøre for, hvordan vi forholder os til de enkelte delelementer i lovforslaget.

#### Beredskabskravet

Vel skal et samfund beskytte sig mod uforudsete hændelser, men lovforslagets skærpede krav til beredskab er for os at se symbolpolitik, der udspringer af irrationel frygt – en ukonkret rammelov, der giver transport- og energiministeren muligheder for at fylde på efter eget skøn, en rammelov, med talrige gråzoner, og et sådant redskab ønsker vi ikke at give ministeren i hænde.

Nok bebuder transport- og energiministeren, at der ikke vil ske overregulering. Imidlertid henvises der i lovforslaget til de tiltag, der – på forlangende af amerikanske myndigheder – er gennemført i havnene, og hvor det har vist sig, at

havnene ikke længere er en del af det område, hvor borgerne kan færdes frit. Er det det, der vil ske igen, nemlig at jernbanearealer fremover vil være lukket land for borgerne?

Ej heller er det betryggende, at forhold, der vedrører beredskabsplaner m.v., ikke er omfattet af offentlighedslovens bestemmelser om aktindsigt.

Ligeledes er det betænkeligt, at grebet – i ly af øget beredskab – strammes for offentligt ansattes ret og pligt til at informere offentligheden om mulige kritisable forhold. Men de må gerne videregive oplysningerne til »udenlandske myndigheder og internationale organisationer som følge af Danmarks internationale forpligtelser«.

Hvor meget vil det skærpede beredskab belaste økonomien i jernbanevirksomhederne i forhold til vognmandsbranchen? Hvorfor er vognmandsbranchen – som eneste aktør på transportmarkedet – stadig ikke omfattet af et beredskabskrav? Hvorfor lægges der særlig vægt på at fremhæve hensynet til den øgede privatiseringsgrad i et forslag, der vedrører det skærpede beredskab?

Havde man så taget fat på at forebygge truslen om et terroristisk anslag – set i lyset af, at når Danmark er blevet et terrormål for »nogle«, hænger det bl.a. sammen med Danmarks deltagelse i USA's ulovlige krig i Irak og den manglende danske støtte til palæstinenserne ret til en selvstændig stat.

### *Lokoføreruddannelsen*

Kommer der flere lokoførere, fordi Folketinget debatterer, hvem der skal betale for uddannelsen? Næh, ikke når det handler om arbejdsforhold og lønninger og sikkerhed mod at skulle kastes rundt mellem forskellige virksomheder, også kaldet virksomhedsoverdragelse. Konkret skal der gøres noget ved, at DSB i løbet af få år skal sige farvel til en stor del af sine lokoførere, der enten går på efterløn eller lader sig pensionere.

Set i lyset af, at flere strækninger skal sendes i udbud, er det forståeligt, at DSB har været tilbageholdende med at uddanne flere lokoførere. DSB aner jo ikke, hvor mange af dem man i tilfælde af tabte udbud skal virksomhedsoverdrage.

Under alle omstændigheder mener Enhedslisten, at der ved fastsættelsen af betalingsordning

gen skal sikres en ligelig behandling af de entreprenører, der nu gives adgang til at køre med måle- og materieltog – de skal naturligvis behandles på lige fod med alle andre operatører. Entreprenørerne burde derfor have været med i betalingsordningen.

### *Markeds- og konkurrenceovervågning*

En øget tilgang af flere entreprenører på jernbanenettet gør det påkrævet, at der etableres en »vaghundefunktion«, der kan se til, at regler og bestemmelser overholdes, og at operatørerne opfylder de kontrakter, de har indgået. For at der kan blive tale om en »jernbanevagthund« af gavn og ikke blot af navn, er der brug for et armslængdeprincip til alle sider, og at det bliver en vagthund, der kan vise tænder, når der er brug for det. Der skal skabes et organ, der fungerer uafhængigt af Transport- og Energiministeriet, således som det er tilfældet i flere EU-lande, og der er brug for, at organet får meget frie hænder og kan tage sager op af egen drift.

Jernbaneklagenævnet ligger i dag inde med en betydelig faglig indsigt, og vedtages lovforslaget, vil det reelt være en amputation af nævnet, idet der overføres beslutningskompetence til Klagenævnet for Udbud. Sidstnævnte kan – såfremt det anses for hensigtsmæssigt, men man kan også lade være! – indhente udtalelser fra Jernbaneklagenævnet. Derved reduceres alt til at handle om jura og økonomi, og det er en alt for snæver betragtning. De to nævn bør samarbejde ligeværdigt i sager, der er jernbanerellevante. Et sådant samarbejde kan kun styrke de afgørelser, der skal træffes.

### *Certificeringsordning*

Dette delforslag er en følge af, at Banedanmark er sat på skrupp, og at private entreprenører gradvis er trængt ind på Banedanmarks tidligere domæne. Set i det lys er det logisk nok at give de nye operatører muligheden for selv at tage sig af visse transportopgaver vedrørende materiel m.v. og lade virksomheder selv køre med måletog. Enhedslisten har intet ønske om at være en del af en privatiseringsstrategi for jernbaneområdet. Enhedslisten mener, det er vigtigt at have et godt beredskab i Banedanmark, der til enhver tid kan stå for de nødvendige vedligeholdelsesarbejder m.v. til gavn for togpassagererne i Danmark. De partier, der står bag denne privatisering, må selv vedtage følgelovgivning.

Bet. o. lovf. vedr. jernbane

*Trafikstyrelsens kompetencer*

Spørgsmålet opstår som følge af, at offentlige myndigheder kun i begrænset omfang råder over den nødvendige tekniske ekspertise inden for egne vægge og i stigende grad – og til skyhøje honorarer – må købe sig til denne ekspertise »ude i byen«.

Af hørings svarene fremgår det, at Railion er betænkelig ved den belastning, de dyre eksterne konsulenter vil være for de stramme budgetter. DSB anfører, at den sagkyndige bistand vil kunne komme til at besidde konkurrencefælsomme informationer, hvorfor der kan rejses tvivl ved dens upartiskhed. Men DSB ønsker tillige, at virksomhederne kompenseres for meromkostningerne i forbindelse med brugen af de eksterne konsulenter. EL støtter, at DSB, Banedanmark, Railion m.fl. har den ekspertise, der skal til for at løse opgaverne.

*Interoperabilitet*

Dette delforslag vil være en klar forbedring af jernbanernes vilkår i forhold til vejtrafikken, og bedre forhold for jernbanerne har en gunstig effekt på miljøet. I vores del af Europa vil det nok mest være til nytte for vores del af godstrafikken i og med, at der jo ikke er meget tilbage af den jernbanepersontrafik, der krydser landegrænser, for på grund af de alt for lave afgifter på brændstof tager de rejsende enten bilen eller flyet. Forudsætningen for en sådan grænseoverskridende trafik er ensartede tekniske standarder for det rullende materiel og for de driftsmæssige processer, der afvikler togtrafikken.

Et større problem, end det er at skifte et dansk lokomotiv ud med et tysk i Padborg, er dog de administrative procedurer, der er med til at sinke toget. Vi håber, at dette problem vies større opmærksomhed end den, man giver det tekniske. Enhedslisten er positiv over for disse initiativer om interoperabilitet.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn, Fólkaflokkurinn og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

**4. Ændringsforslag med bemærkninger****Ændringsforslag**

Af *transport- og energiministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

**Til § 1**

1) Efter nr. 14 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 21 i, stk. 1, nr. 5, ændres »« til: »«,«  
[Redaktionel ændring]

2) Efter nr. 18 indsættes som nye numre:

»02. I § 21 l, stk. 6, ændres »§ 6, stk. 2,« til: »§ 6, stk. 3,«, og »jf. § 21 o« udgår.

03. § 21 o ophæves.«

[Redaktionelle ændringer og tilpasning til jernbanesikkerhedsdirektivet]

3) Efter nr. 19 indsættes som nyt nummer:

»04. I § 21 u, stk. 2, ændres »§ 6, stk. 2,« til: »§ 6, stk. 3,««

[Redaktionel ændring]

4) Den i nr. 20 foreslåede ændring af § 22, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»I § 22, stk. 1, nr. 4, ændres »eller« til: »«,««

[Redaktionel ændring]

**Bemærkninger****Til nr. 1**

Af redaktionelle grunde foreslås det, at punktummet ændres til et komma.

**Til nr. 2 og 3**

Der er tale om redaktionelle ændringer, der er begrundet i, at der i lovforslagets § 1, nr. 6, indsættes et nyt stykke i lovens § 6, hvorefter § 6, stk. 2, bliver § 6, stk. 3. Der skal derfor ske konsekvensrettelser i lovens § 21 l, stk. 6, og § 21 u, stk. 2, således at henvisningerne til § 6, stk. 2, ændres til § 6, stk. 3. Desuden foretages en konsekvensrettelse som følge af, at § 21 o foreslås ophævet.

§ 21 o indeholder definitionen på en jernbaneulykke og en jernbanehændelse. Disse definitioner er ikke i fuld overensstemmelse med de definitioner, der er i jernbanesikkerhedsdirektivet, som er gennemført i dansk ret ved bekendtgørel-

se nr. 38 af 23. januar 2006. Det foreslås derfor, at bestemmelsen i § 21 o ophæves, således at det alene er den definition, der er fastsat i bekendtgørelsen, der gælder. Dette vil ikke bevirke ændringer i de kompetencer og opgaver, som myndighederne på jernbanesikkerhedsområdet har i dag.

Til nr. 4

Af redaktionelle grunde foreslås det, at »eller« ændres til et komma.

*Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)*

*Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)*

*Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)*

*Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)*

*Martin Lidgaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)*

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqtigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

#### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqtigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

## Bilag 1

## Oversigt over bilag vedrørende L 127

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og notat, fra transport- og energiministerens
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Kopi af Transport- og Energiministeriets svar til Lokalbansen A/S vedr. lokomotivføreruddannelsen, fra transport- og energiministerens
4	Ændringsforslag fra transport- og energiministerens
5	Ændringsforslag fra transport- og energiministerens

## Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 127

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvordan der sikres en balance mellem et tilstrækkeligt og nødvendigt beredskab og hensyntagen til lokale behov, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
2	Spm. om de elementer i lovforslaget, der omhandler markedsovervågning og lokomotivføreruddannelsen, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
3	Spm. om proportionalitetshensyn, når de administrative bestemmelser om beredskabskrav skal udarbejdes, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
4	Spm. om hidtidige erfaringer, der er gjort med, at der ligger både driftsopgaver og tilsynsopgaver i Trafikstyrelsen, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvilke økonomiske konsekvenser lovforslagets elementer om lokomotivføreruddannelsen vil få for DSB, til transport- og energiministerens, og ministerens svar herpå