

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-