|  |
| --- |
|  |

Journal TS10000-00060

Dato 16. december 2013

Høringsnotat om bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet

Udkast til bekendtgørelse har været i høring i perioden 8. – 28. november 2013.

**Formål med bekendtgørelsen**

Bekendtgørelsen gennemfører Kommissionens ændring af bilag III vedr. tilgængelighed i interoperabilitetsdirektivet, hvorefter det nu eksplicit fremgår, at tilgængelighed er et af de væsentlige krav. Dette ændrer dog ikke i praksis den gældende retstilstand, da der allerede i dag findes en TSI om tilgængelighed (TSI PRM), der er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 675 af 26. juni 2008.

Udover ændringen af bilaget præciseres bekendtgørelsens anvendelsesområde vedr. veteranbaner og veterantogskøretøjer. Herved ændres den gældende praksis således, at det fremover vil være et krav, at veterantogskøretøjer registreres i det nationale køretøjsregister til forskel fra i dag, hvor registreringen er frivillig.

Endeligt er Trafikstyrelsens rolle i forhold til direktivet præciseret. Heri ligger ingen ændringer i forhold til gældende dansk praksis.

**Modtagne høringssvar**

Trafikstyrelsen har modtaget svar fra følgende:

Arbejdstilsynet, Havarikommissionen, TÜV SÜD ApS, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Trafikselskaberne, Dansk Erhverv, Øresundsbro Konsortiet, Aarhus Letbane I/S, Banedanmark, Danske Regioner og Danske Handicaporganisationer.

*Arbejdstilsynet* - ingen bemærkninger.

*TÜV SÜD ApS* - ingen bemærkninger.

*DB Schenker Rail Scandinavia A/S* - ingen bemærkninger.

*Dansk Erhverv* - ingen bemærkninger.

*Øresundsbro Konsortiet* - ingen bemærkninger.

*Aarhus Letbane I/S* - ingen bemærkninger.

*Trafikselskaberne* – ingen bemærkninger.

*Havarikommissionen* vurderer, at udkastet ikke indeholder bestemmelser, der påvirker Havarikommissionens undersøgelsesarbejde og har derfor ingen bemærkninger.

*Banedanmark* bemærker, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at vurdere de økonomiske konsekvenser af ændringsbekendtgørelsen, da disse vil bero på gennemførelsen og resultaterne af arbejdet med en national implementeringsplan for den kommende TSI PRM, hvilket endnu ikke er igangsat. Ellers har Banedanmark ingen bemærkninger.

Som *Danske Regioner* fortolker udkastet til ændring af interoperabilitet, specificerer bekendtgørelsen nu eksplicit krav til tilgængelighed på TEN-nettet. Da Hirtshals-banen er omfattet heraf, forventer Danske Regioner derfor merudgifter på ca. 5 millioner kr. til at bringe perroner og adgangsforhold på et antal standsningssteder på denne bane i overensstemmelse med kravene. Som følge heraf rejser Danske Regioner krav om DUT-kompensation på 5 millioner kr. Desuden tager Danske Regioner forbehold for evt. fremtidige merudgifter, som måtte følge af, at privatbanerne på et senere tidspunkt bliver omfattet af kravene til tilgængelighed.

*Trafikstyrelsens bemærkninger:*

Trafikstyrelsens vurdering er, at den nærværende bekendtgørelse ikke vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser, idet der alene er tale om præcisering af gældende retstilstand.

DUT-kravet om 5 mio. kr. og økonomiske konsekvenser i forbindelse med gennemførelse af den kommende, reviderede TSI PRM ser ud til at bero på en misforståelse. Den nærværende ændring af bekendtgørelsen præciserer alene, at tilgængelighed er et væsentligt krav i direktivet. De væsentlige krav udmøntes via TSIer (her: TSI PRM).

Der findes allerede i dag en TSI om tilgængelighed (TSI PRM), der er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 675 af 26. juni 2008. TSI’en gælder på TEN-T-nettet, herunder på Hirtshals-banen, hvilket der ikke ændres ved den nærværende bekendtgørelse. Krav vedr. adgangsforhold og perroner findes i denne TSI.

Eventuelle økonomiske konsekvenser af gennemførelse af den kommende, reviderede TSI PRM og en national implementeringsplan for TSI’en skal derfor vurderes i forbindelse med vedtagelsen af denne TSI. Endeligt bemærker Trafikstyrelsen, at et forbehold for eventuelle fremtidige udgifter er et meget bredt forbehold og det bør præciseres, hvori det udgiftsdrivende ved bekendtgørelsen består i.

*Danske Handicaporganisationer* understreger, at ”andre relevante foranstaltninger” ikke må erstatte tilgængelighed, som det f.eks. er tilfældet, hvis der indkøbes tog med trin kombineret med en anvendelse af en lift på perronen i stedet for lavgulvstog eller tog med indbygget rampe. Der findes løsninger i dag, som kan sikre enten direkte niveaufri adgang eller adgang med en lift, der er fastmonteret på tog.

*Trafikstyrelsens bemærkninger:*

Det er i udgangspunktet jernbanevirksomheder, der afgør i forbindelse med indkøbet den ønskede udformning af toget, herunder indstigningshjælpemidler. Trafikstyrelsen kan ikke afgøre, hvilke foranstaltninger jernbanevirksomheder vælger, men skal dog i forbindelse med godkendelse af togene kontrollere, at disse opfylder kravene i bl.a. TSI PRM, hvor dette er krævet.