

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 21-11-2024

Sagsnr.: 2024-169304

Dokumentnr.:

Sagsbehandler: CADJ

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen.**

#### **1. Indledning**

Trafikstyrelsen har den 23. september 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere for ulykker til Trafikstyrelsen i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 21. oktober 2024.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ContecRail ApS og Snälltåget.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Banedanmark, DSB, Erhvervsstyrelsen, Lokaltog A/S, VIKING-Rail ApS og Øresundsbron.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### **2. Andre ulykker**

DSB har i høringssvaret anført, at definition af underkategorien "andre ulykker" i bilag 1 punkt 2.15, ikke er en definition, men at det bør fremgå, at en ulykke er en hændelse med et tab.

VIKING-Rail har i høringssvaret anført, at definitionen til underkategorien "*andre ulykker*" er bredt formuleret, og at det som minimum bør specificeres, at der er tale om andre ulykker relateret til kørende tog eller til jernbanekøretøjer i bevægelse.



#### Kommentar:

Trafikstyrelsen har taget DSBs og VIKING-Rails bemærkninger til efterretning og har på den baggrund ændret definitionen til underkategorien "andre ulykker" i bilag 1 punkt 2.15. Trafikstyrelsen er enige i, at det bør fremgå, at der skal være tale om mindst et jernbanekøretøj i bevægelse og at ulykken har medført skadelige følger. Definitionen til underkategorien "andre ulykker" er nu formuleret således: "Andre ulykker: Enhver anden ulykke, der involverer mindst et jernbanekøretøj i bevægelse, og som har medført skadelige følger, og som ikke er omfattet af ovenstående definitioner".

### **3. Personpåkørsel uden skadefølger**

Lokaltog har i høringsbrevet bemærket, at Lokaltog har haft eksempler på hændelser, hvor en person blev ramt af et jernbanekøretøj, hvor personen ikke kom til skade, og derfor kunne hændelsen ikke umiddelbart indberettes i ulykkeskategorien "personpåkørsel". Lokaltog blev af Trafikstyrelsen vejledt til at indberette hændelsen som en "personpåkørsel" med skadefølgen "lettere tilskadekommen". Lokaltog bemærker endvidere, at med oprettelsen af underkategorien "ingen personskaade" ses halvdelen af problemstillingen som værende løst, men kravet om skade er forsat fastholdt. Det bemærkes herefter, at tilføjelsen af underkategorierne "ingen personskaade" og "ingen skade" er i strid med definitionen af en ulykke beskrevet i vejledningen til indberetningsbekendtgørelsen, hvoraf det fremgår, at det kræves at en ulykke har skadelige følger.

DSB har på samme måde bemærket, at tilføjelsen af underkategorien "ingen personskaade" i kategorien konsekvenser af ulykken er en lappeløsning, da denne underkategori strider imod definitionen af en ulykke, hvor der skal være tale om en skadelig følge.

Øresundsbron har i høringssvaret kommenteret, at Øresundsbrons udfordring ved indberetning i 2024 angående en manglende konsekvens ved personpåkørsel er medtaget i udkastet ved at tilføje konsekvensen "ingen personskaade" i bilag 2 punkt 8.2.4.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen er enig i Lokaltogs og DSBs bemærkninger, om at underkategorierne "ingen personskaade" og "ingen skade" ikke er i overensstemmelse med definitionen af en ulykke, som fremgår af Sikkerhedsdirektivet. På den baggrund vil de to underkategorier "ingen personskaade" og "ingen skade" blive taget ud af bekendtgørelsen.

Trafikstyrelsens holdning er, at en hændelse, hvor et jernbanekøretøj rammer en person, der ikke kommer til skade eller hvor skade ikke umiddelbart kan konstateres, skal indberettes som en ulykke under kategorien "personpåkørsel". Selvom der ikke umiddelbart kan konstateres skader, er det Trafikstyrelsens holdning, at skadefølgen indberettes i underkategorien "lettere tilskadekommen". Omfanget af hvad kategorien "lettere tilskadekommen" kan rumme, skal derfor fortolkes bredt. Dette vil blive yderligere forklaret i vejledningen til indberetningsbekendtgørelsen, som vil blive opdateret i december/januar. Hvis det ikke er muligt at afgøre, om der er sket skader efter en personpåkørsel, f.eks. fordi den påkørte løb fra stedet, har Trafikstyrelsen valgt at oprette en ny underkategori under skadefølger, der kaldes "vides ikke". Denne underkategori skal kun anvendes, når virksomheden, efter rimelige bestræbelser, stadig ikke har kunne afgøre, om der er sket skadefølger efter en ulykke.



#### 4. Risiko for personpåkørsel: Jernbanekøretøjer i bevægelse

Lokaltog har i høringsbrevet bemærket, at det er Lokaltogs vurdering, at kategorien "risiko for personpåkørsel: Jernbanekøretøjer i bevægelse" i en vis grad anvendes uden, at det kan dokumenteres, at der var et jernbanekøretøj i bevægelse, som kunne ramme personen, da formuleringen kan tolkes meget bredt. På den baggrund anbefales det, at begrebet "i bevægelse" bør anvendes mere direkte, og for hændelser, hvor "i bevægelse" ikke kan konstateres, foreslår Lokaltog at oprette en ny hændelseskategori.

##### Kommentar:

*Definitionen af kategorien "risiko for personpåkørsel" fremgår af bilag 1, punkt 6.14, og lyder som følger: "Risiko for personpåkørsel: Enhver risiko for, at én eller flere personer rammes af jernbanekøretøjer i bevægelse eller et objekt, der er forbundet med jernbanekøretøjet". Som definitionen lyder, er det kun hændelser, hvor jernbanekøretøjet var i bevægelse, der skal indberettes i denne kategori. Hændelser, hvor jernbanekøretøjet ikke har været i bevægelse, betragtes ikke som "risiko for personpåkørsel". Hvis virksomheden efter rimelige bestræbelser på afklaring stadig er i tvivl om, hvorvidt jernbanekøretøjet har været i bevægelse eller ej, skal hændelsen indberettes i denne kategori. Det kan i hændelsesbeskrivelsen fremgå, at der er tvivl om, hvorvidt jernbanekøretøjet var i bevægelse eller ej.*

#### 5. Signalforbikørsel

DSB har til punkterne 6.10, 6.11, 6.12 og 6.13 i bilag 1 bemærket, at efterhånden som flere strækninger overgår til nyt signalsystem, er der færre fysiske signaler tilbage langs strækningerne, og derfor vil det give mening at ændre definitionen "signalforbikørsel" til "kørsel længere end tilladt".

##### Kommentar:

*Trafikstyrelsen er enig i DSBs bemærkning om, at det vil give mening at ændre definitionen i punkterne 6.10, 6.11, 6.12 og 6.13 i bilag 1 fra "signalforbikørsel" til "kørsel længere end tilladt" og har på den baggrund ændret formuleringerne i bekendtgørelsen.*

#### 6. Kravet til hvilke oplysninger indberetningen skal indeholde

Banedanmark har i høringsvaret anført, at § 3, stk. 2 ønskes tilrettet, så det fremgår, at indberetningen skal indeholde alene kendte oplysninger. Banedanmark foreslår at følgende ordlyd tilføjes til bestemmelsen: "... i det omfang som virksomheden kender til dem". Det angives, at begrundelsen herfor er, at virksomheden ikke altid kender til oplysninger om litra, tognummer mv., fx når en person bliver påkørt, men først opdages efter et stykke tid.

##### Kommentar:

*En del af de oplysninger, der kræves indberettet, følger af sikkerhedsdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/ 798 af 11. maj 2016), der pålægger Trafikstyrelsen at indsamle denne information. Trafikstyrelsen kan på den baggrund ikke indskrive i bekendtgørelsen, at oplysninger kun skal indberettes "idet omfang som virksomheden kender til dem",*



da visse oplysninger er nødvendige at indsamle for at overholde forpligtelsen fra sikkerhedsdirektivet.

Oplysninger om driftsikringssystem, litra og tognummer er ikke påkrævet i henhold til sikkerhedsdirektivet, men oplysningerne anvendes i Trafikstyrelsens analysearbejde med at konsoliderer hændelserne op mod hinanden og dermed sikre, at hændelser ikke dobbeltregistreres i ulykkesstatistikken. Oplysningerne er derfor nødvendige for Trafikstyrelsens arbejde med at anvende de indberettede data i ulykkesstatistikken. På den baggrund er det yderst væsentligt, at virksomhederne gør sig bestræbelser på at indhente disse oplysninger. Trafikstyrelsen gør dog opmærksom på, at virksomhederne må indberette oplysninger om en given hændelse ud fra det informationsgrundlag, de har tilgængeligt. Såfremt oplysning om litra eller tognummer ikke er muligt for virksomheden at skaffe, kan oplysningerne i sagens natur ikke indberettes. I indberetningsportalen er dette løst ved, at der kan angives 0000 ved litra eller tognummer, når dette ikke kendes, hvilket fremgår af vejledningen til indberetningsbekendtgørelsen.

## **7. Brand og eksplosioner i jernbanekøretøj**

Banedanmark har i høringssvaret bemærket, at det er Banedanmarks vurdering, at hvis styrelsen ønsker at ensrette definitionen i punkt 2.10 i bilag 1 (brand og eksplosioner i jernbanekøretøj i bevægelse) i henhold til sikkerhedsdirektivet, bør ordlyden "i bevægelse" fjernes, da dette ikke fremgår af definitionen i sikkerhedsdirektivet samt af den forklarende tekst i høringbrevet.

### Kommentar:

Trafikstyrelsen er enig i Banedanmarks bemærkning. Ordlyden "i bevægelse" fremgår ikke af sikkerhedsdirektivet og er umiddelbart ikke i overensstemmelse med definitionen, hvor det fremgår, at ulykkeskategorien også omfatter brande og eksplosioner i jernbanekøretøjer, "når de holder på afgangsstationen, ved ophold eller ved bestemmelsesstedet samt under omrangering". Trafikstyrelsen har på den baggrund valgt at fjerne ordlyden "i bevægelse" fra definitionen i punkt 2.10 i bilag 1.

## **8. Begrebet "driftstype"**

Viking-Rail har i høringssvaret bemærket, at anvendelsen af begrebet "driftstype" i bilag 2 punkt 4. er uheldig, da anvendelsen af begrebet afviger fra anden lovgivning.

### Kommentar:

Begrebet "driftstype" er defineret i sikkerhedsdirektivet. Definitionen lyder som følger: "den type, der defineres som persontrafik med eller uden højhastighedstrafik, godstrafik med eller uden transport af farligt gods og rangerydelser alene". Trafikstyrelsen anvender begrebet driftstype til at bestemme, ved hvilken type kørsel en given hændelse (ulykke eller forløber til en ulykke) er sket, herunder om der var tale om togkørsel, rangering eller andet. Trafikstyrelsen finder på den baggrund ikke, at Trafikstyrelsens anvendelse af begrebet "driftstype" er i uoverensstemmelse med definitionen i sikkerhedsdirektivet.



## Bilag 1

### Høringsliste

Aarhus Letbane I/S
Aarsleff Rail
AKIEM SAS
Alstom
Arbejdstilsynet
Arriva Tog A/S
Banedanmark
Bjergbanen
Blovstrød Banen
Bravida Danmark A/S
Contec Rail ApS
C Rail Safety ApS
Danmarks Jernbanemuseum
Dansk Erhverv – høringssager
Dansk Industri, Transport
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
DB Cargo Scandinavia A/S Sikkerhed
DSB
DSB Jernbanesikkerhed
Elklint Railway ApS
Erhvervsstyrelsen
Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering
Frie Jernbaneingeniører ApS



Gjedser Jernbane
Green Cargo AB
Havarikommissionen
Hector Rail AB
Hedelands Veteranbane
Hjerl Hedes Frilandsmuseum
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Letbane
Jernbanenævnet
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Keolis Letbaner A/S
Limfjordsbanen
Lokaltog A/S
Malus P/S
Mariager-Handest Veteranjernbane
Metroselskabet I/S
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
Museumsbanen Maribo-Bandholm
MY Veterantog
Nordic Maskin & Rail
Nordjyske Jernbaner A/S
Nordsjællands veterantog
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark A/S
Railservice
Ricardo Rail Denmark



Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Siemens Mobility A/S
SJ AB
Snälltåget AB
Spitzke Scandinavia A/S
Sporvejsmusset Skjoldenæsholm
Struer Jernbane Klub
Strukton Rail A/S
Sund og Bælt Holding A/S
Syd Fyenske Veteranjernbane
Sydjyllands Veterantog
Sydtrafik
Trafikforbundet
Trafikselskaberne
Transdev
TX Logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Vestsjællands Veterantog
Veteranbanen Bryrup – Vrads VBV
Veteranbanen Haderslev Vojens
Veterantog Vest
VIKING Rail ApS
Øresundsbro Konsortiet I/S
Østsjællandsske Jernbaneklub