

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

Notat

Dato: 20-06-2024

Sagsnr.: 2024-175190

Dokumentnr.: 2513427

Sagsbehandler: KARS

Høringsnotat

Bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenetnet.

Indledning

Trafikstyrelsen har den 29. februar 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 8. april 2024.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Sikkerhedsstyrelsen, Metroselskabet, Ankestyrelsen, VIKING-Rail, Erhvervsstyrelsen, DB Cargo Scandinavia og Sundhedsstyrelsen.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra RINA Denmark ApS, Alstom, Banedanmark, SJ AB, DSB og Certifer Denmark.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter generelle kommentarer, bestemmelser i bekendtgørelsen og de enkelte bilag. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Generelle kommentarer til bekendtgørelsesudkastet

Alstom foreslår en overgangsperiode i forbindelse med bekendtgørelsens ikrafttræden for at tage hensyn til de projekter, der allerede er i gang med verifikationsprocessen. Med henvisning til TSI'erne foreslår Alstom, at det er tidspunktet for kontraktindgåelse mellem togejer og det udpegede organ (DeBo), som skal være afgørende for, hvilke krav man skal følge.

Trafikstyrelsens bemærkninger:



Trafikstyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt med en overgangsperiode. Dette skyldes, at der ved opdatering af TSI'erne forsøges at lukke de åbne punkter, der måtte være, hvilket betyder, at der som udgangspunkt ikke kommer flere nye åbne punkter til. Bekendtgørelsen ændrer ikke på, hvilken version af TSI'erne, som et køretøj eller en serie af køretøjer skal verificeres efter – og dermed bliver det ikke ændret, hvor mange åbne punkter, der kan fastsættes nationale krav til. Da bilagene med opdateringen er inddelt efter de forskellige TSI-versioner, er det også blevet klarere for ansøger, hvilken version (og dermed bilag) af TSI'en, køretøjet eller serien af køretøjer skal verificeres efter.

Trafikstyrelsen anerkender dog, at nogle krav er blevet mere specifikke, og der derfor kan være udfordringer med de konkrete ansøgninger, der er under behandling den 1. juli 2024, hvor bekendtgørelsen træder i kraft, da disse verifikationer skal foretages efter den nye version af bekendtgørelsen. Hvis ansøger oplever, at der opstår en sådan udfordring, kan der ansøges om dispensation fra de nye krav hos Trafikstyrelsen. En sådan ansøgning skal sendes til rul-mat@trafikstyrelsen.dk.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsesudkastet.

Rina bifalder den nye opdeling af bilagene og spørger, om denne opdeling også kan udmønte sig i adskilte attester for delsystemerne RST (Rolling-stock delsystemerne for hhv. TSI LOC & PAS og TSI WAG i bilag 1 og 2) og CCO (CCS delsystemet mobilt togkontrol- og kommunikationsudstyr i bilag 3) på nationalt niveau (svarende til NoBo/EF-verifikation).

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Nej, opdelingen af bilagene medfører ikke, at der skal laves opdelte attester. Der skal stadig kun udarbejdes en attest. Dette er også præciseret i bekendtgørelsens § 3, stk. 3.

§ 3:

SJ AB spørger, om det medfører ændringer i DeBos arbejde, at ordet "attestere" i bekendtgørelsens § 3 er blevet erstattet med "verificere".

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Dette medfører ikke nogen ændringer i DeBo's arbejde. Omformuleringen har til hensigt at gøre det mere klart, hvad der ligger i at få verificeret et køretøj eller en serie af køretøjer.

Rina bemærker, at den eksisterende § 3, stk. 2, er bortfaldet, uden en anden anvisning for, hvordan man kan lave verifikation af eksisterende køretøjer med gyldig udenlandsk godkendelse ("Extension-of-area-of-use", artikel 21 (13) i IOD). Det er fx grænseoverskridende vogne bygget efter UIC specifikation (RIC). Rina forstår det sådan, at sådanne køretøjer nu skal igennem en fuld fornyet verifikation ud fra bilag 5, hvilket kan gøre det svært (og for nogle umuligt) at opnå verifikation og dermed udvide anvendelsesområdet til Danmark. Rina henviser til, at der i TSI LOC & PAS kap. 7.1.4. er en anvisning til, hvordan man kan håndtere udvidelse af anvendelsesområdet for eksisterende køretøjer med gyldig udenlandsk godkendelse.

Trafikstyrelsens bemærkninger:



A-reglerne, som den tidligere § 3, stk. 2, omhandlede, er ikke længere gældende. DeBo skal derfor verificere alle de oplyste krav for sådanne køretøjer for at opnå udvidet anvendelsesområde til Danmark. Med den eksisterende bekendtgørelse har der også skullet redegøres for, at alle krav i bekendtgørelsen var opfyldt. Denne opdatering af bekendtgørelsen tydeliggør, at dansk regulering er tilpasset den europæiske lovgivning, hvor fx RIC-vogne ikke har en særlig status i forhold til andet eksisterende materiel.

§ 4

Certifer fremhæver, at det er utydeligt i § 4, hvad der menes med "et udpeget organ, som er udpeget specifikt til STM¹ verifikation"?

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Med bestemmelsen bliver det tydeligt, at hvis man som udpeget organ også skal verificere STM, skal man kunne dokumentere kompetencer hertil i forbindelse med udpegnings efter bekendtgørelse nr. 709 af 20. maj 2020 som ændret ved bekendtgørelse nr. 1591 af 5. maj 2023 om krav til udpegede organer på jernbaneanområdet. DeBo's, der ikke er specifikt udpeget til at kunne verificere STM, kan ikke verificere det.

Generelle kommentarer til bilagene:

Banedanmark mener ikke, at der er overensstemmelse med den gældende praksis, når det i bilag 1-5, punkt 4.7.3, fremgår, at infrastrukturforvalteren skal give anvisninger for, hvordan test af magnetskinnebremser, der ikke overholder kravene i ERA/ERTMS/033281, afsnit 3.1.3.5, version 5.0, skal gennemføres. Banedanmark argumenterer for, at det er togejernens ansvar at overholde kravene, og at det er Trafikstyrelsens ansvar at føre tilsyn med dette. Banedanmark foreslår i stedet, at det skal fremgå, at togejeren skal foranstalte, at testscenarier opstilles af en af 3. part godkendt af Trafikstyrelsen, så Trafikstyrelsen på baggrund af DeBo's attest er betrykket i, at magnetskinnebremser, der ikke er i overensstemmelse med ERA/ERTMS/033281, afsnit 3.1.3.5, version 5.0, eller senere version, er sikre.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Efter dialog med Banedanmark har Trafikstyrelsen ændret ordlyden i kravet. Der er angivet flere muligheder for, at et køretøj eller en serie af køretøjer kan blive verificeret, selvom de ikke kan opfylde kravene i ERA/ERTMS/033281, afsnit 3.1.3.5, version 5.0.

På baggrund af BDK's høringssvar og efterfølgende høring af BDK har Trafikstyrelsen ændret kravet til punkterne 4.7.3. og 12.2.4.5:

4.7.3 Magnetskinnebremse	Placeringen af magnetskinnebremsen skal opfylde kravene i ERA/ERTMS/033281, afsnit 3.1.3.5, version 5.0 (herefter den til enhver tid opdaterede version). Såfremt det ikke er muligt at opfylde ovenstående krav, skal forslagsstiller anvende CSM-RA til at vurdere, om
--------------------------	---

¹ Specific Transmission Module. Det er en enhed, der oversætter signaler mellem ATC (det gamle signalsystem) og ETCS (det nye signalsystem)



	<p>køretøjet kan blive korrekt detekteret af specificerede akseltællere, og at det nuværende sikkerhedsniveau er opretholdt. Den akkrediterede assessors sikkerhedsvurderingsrapport skal indeholde samtlige identificerede sikkerhedskrav. DeBo skal herefter, som del af sin verifikation af den tekniske kompatibilitet, verificere, at alle de identificerede sikkerhedskrav er demonstreret opfyldt. Dette kan gøres via testdokumentation eller i form af anden dokumentation. Eventuelle begrænsninger og restriktioner, som er identificeret af assessor eller DeBo, skal overføres til DeBos tekniske fil og attester.</p> <p>Infrastrukturforvalteren skal medvirke i risikoanalysen og levere de nødvendige specifikationer for anvendte akseltællere og infrastrukturens beskaffenhed.</p> <p>De verificerede akseltællere skal fremgå af DeBos attest.</p>
--	---

Trafikstyrelsen vil snarest muligt offentliggøre en vejledende udtalelse om, hvordan kravet nærmere kan opfyldes.

DSB bemærker, at der kan være et problem for de grænseoverskridende køretøjer, der opererer med den danske STM²-antenne, da den kan gå i "hot standby" og aktivere sin antenne, når køretøjet krydser landegrænserne til Tyskland eller Sverige.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen er enig i, at det kan være et problem for de grænseoverskridende køretøjer, der har installeret en dansk STM. Men denne problematik er uden for scopet af denne bekendtgørelse. Den danske STM er ikke TSI-konform, da frekvensbånd 1 i ERA/ERTMS/033281 overskrides. Når et køretøj, der har en dansk STM-antenne installeret, skal have en køretøjsomsætningsstilladelse ved udvidelse af anvendelsesområdet til anden medlemsstat, er det derfor vigtigt, at dette bliver håndteret i den ansøgningsproces. Men når et køretøj eller en serie af køretøjer skal godkendes til at køre i Danmark, er punktet håndteret, hvorfor DeBo skal se bort fra dette punkt i kompatibilitetsansøgningen.

DSB bemærker, at der i bilagene ikke er konsekvent brug af "eller" og "eller alternativt". Desuden påpeger DSB, at det ikke virker logisk, at der skal være et valg nogle steder. DSB understreger, at det er nødvendigt, at Trafikstyrelsen sikrer, at de steder, hvor der står "infrastrukturforvalterens anvisninger" også er områder, hvor sådanne anvisninger eksisterer. Det er nødvendigt, så der ikke opstår tvivlstilfælde.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

² STM-installationen er et "oversættelsesmodul", der monteres på køretøjer, så køretøjerne både kan køre på strækninger med det nye og det gamle signalsystem. Idet der er tale om et oversættelsesmodul mellem gammelt og nyt system, vil det være et midlertidigt problem, som vil ophøre, når det nye system er udrullet i hele landet.



Trafikstyrelsen har læst bilagene igennem og sikret, at alle de steder, hvor der er opstillet to eller flere muligheder, er det fordi der er mulighed for at foretage et valg. Derudover kan der være oplyst alternative muligheder i prioriteret rækkefølge.

Som følge af Banedanmarks generelle bemærkning til bilagene, som kan ses på foregående side, er muligheden for test efter infrastrukturforvalterens anvisninger taget ud af bilagene. I stedet ser kravet nu således ud:

4.7.3 Magnetskinnebremse	<p>Placeringen af magnetskinnebremsen skal opfylde kravene i ERA/ERTMS/033281, afsnit 3.1.3.5, version 5.0 (herefter den til enhver tid opdaterede version).</p> <p>Såfremt det ikke er muligt at opfylde ovenstående krav, skal forslagsstiller anvende CSM-RA til at vurdere, om køretøjet kan blive korrekt detekteret af specificerede akseltællere, og at det nuværende sikkerhedsniveau er opretholdt. Den akkrediterede assessors sikkerhedsvurderingsrapport skal indeholde samtlige identificerede sikkerhedskrav. DeBo skal herefter, som del af sin verifikation af den tekniske kompatibilitet, verificere, at alle de identificerede sikkerhedskrav er demonstreret opfyldt. Dette kan gøres via testdokumentation eller i form af anden dokumentation. Eventuelle begrænsninger og restriktioner, som er identificeret af assessor eller DeBo, skal overføres til DeBos tekniske fil og attester.</p> <p>Infrastrukturforvalteren skal medvirke i risikoanalysen og levere de nødvendige specifikationer for anvendte akseltællere og infrastrukturens beskaffenhed.</p> <p>De verificerede akseltællere skal fremgå af DeBos attest.</p>
--------------------------	---

Bilag 1:

Punkt 3.2.4. Kompatibilitetsparameter for sporbelastning

Banedanmark argumenterer for at tilføje krav til I-værdien i punkt 3.2.4. "Kompatibilitetsparameter for sporbelastning", under henvisning til at der er behov for at stille krav til I-værdierne. Dette er nødvendigt, da I-værdier i EN 14363 alene er informative, da tillæg H alene er informativt, men ikke normativt. Banedanmark har derfor sendt et bud på en ny tekst.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Der er ikke mulighed for at supplere TSI-krav med nationale bestemmelser. Der kan kun opstilles krav, hvor TSI'erne har åbne punkter, og punkt 3.2.4. er ikke et åbent punkt. Hvis Banedanmark er af den opfattelse, at TSI'ens krav ikke er tilstrækkelige, opfordrer Trafikstyrelsen til, at der indgives en change-request til ERA.



EU-lovgivningen forudsætter, at kombinationen af hastighed og overhøjdeunderskud skal fremgå af RINF³ eller gives af infrastrukturforvalteren, jf. TSI-OPE bilag D.

Punkt 4.7.3. Magnetskinnebremse

Alstom gør opmærksom på, at det ikke er klart, hvilken version af dokumentet, der er nævnt i tabel B, punkt 4.7.3. "Magnetskinnebremse", som skal anvendes. Det vil de gerne have gjort mere tydeligt i bilagene.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

DeBo skal bruge den seneste og gældende version af grænsefladedokumentet i sin verifikation. Dette er gjort mere klart i bilagene nu. Det er op til producenten at producere et produkt, der opfylder de relevante krav.

Punkt 8.4.2.2.1. Elektromagnetiske felter/inducerede spændinger i sporet/under køretøjet

Banedanmark foreslår, at der i forbindelse med punkt 8.4.2.2.1. "Elektromagnetiske felter/inducerede spændinger i sporet/under køretøjet" i tabel A og B, tilføjes følgende præcisering: "DeBo skal for den danske STM's vedkommende se bort fra støjgrænserne i ERA/ERTMS/033281 version 5.0 afsnit 3.2 **bånd 1**, da det håndteres i den danske infrastruktur."

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Med Banedanmarks forslag vil det betyde, at DeBo kun skal se bort fra bånd 1, men fortsat vil skulle forholde sig til bånd 2 og 3. Dette er dog håndteret i den danske infrastruktur, hvorfor det ikke er nødvendigt med præciseringen.

Alstom gør opmærksom på, at referencen i tabel B, punkt 8.4.2.2.1. "Elektromagnetiske felter/inducerede spændinger i sporet/under køretøjet" til TSI LOC & PAS er forkert, og at det er uklart, hvilken version af det nævnte dokument, der skal anvendes. Desuden finder Alstom det ikke klart, hvad der skal gøres, hvis køretøjets skal verificeres på anden vis end gennem TSI-henvisningen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen kvitterer for rettelsen om den forkerte reference. Styrelsen har tilrettet punktet nu, så det er mere tydeligt, hvad der skal gøres, hvis køretøjet skal verificeres på anden vis end gennem TSI-henvisningen. Det er desuden gjort mere klart, at det skal være version 5.0 eller herefter den til enhver tid opdaterede version. Denne præcisering er skrevet ind i alle bilagene, hvor der henvises til dokumentet.

³ RINF er en EU-database, hvor infrastrukturforvaltere skal stille alle oplysninger til rådighed om ny infrastruktur, der idriftsættes, opgraderes eller fornyes, inden infrastrukturen tages i brug



Bilag 3:

Banedanmark foreslår, at der indsættes et nyt punkt under overskriften "12.2. "Signaludstyr i toget". Det punkt er nødvendigt til håndtering af fejlen, som adresseres i "Change Request"/CR #1397 "Sorting speed based upon mass per unit length" som er klassificeret som fejl CR i ERAs database for ændringsstyring af ERTMS-specifikationerne.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har i samarbejde med Banedanmark udarbejdet et nyt punkt 12.2.4.5 "Kompatibilitet med fast togkontrol- og kommunikationsudstyr" i bilag 3. Dette punkt adresseres og imødekommer Banedanmarks bemærkning.

Punkt 12.2.2. STM-krav

Certifer spørger, om det er en fejl, at punktet 12.2.2. "STM-krav" ikke er medtaget i bilaget i forbindelse med verificeringen af delsystemet CCS?

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Punktet er ikke taget med i bilaget, da STM skal verificeres af en DeBo, der specifikt er udpeget til at verificere STM-kravene. Der er blevet lavet et nyt bilag 6, hvor kravet fremgår specifikt.

Punkt 12.2.4.5. Kompatibilitet med fast togkontrol- og kommunikationsudstyr

DSB mener ikke, at punkt 12.2.4.5. "Kompatibilitet med fast togkontrol- og kommunikationsudstyr" er sat korrekt op.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Kravene er omformuleret, så der ikke længere er et valg som sådan. Trafikstyrelsen mener derfor, at bemærkningen er blevet imødekommet. I stedet ser kravet nu således ud:

4.7.3 Magnetskinnebremse	<p>Placeringen af magnetskinnebremsen skal opfylde kravene i ERA/ERTMS/033281, afsnit 3.1.3.5, version 5.0 (herefter den til enhver tid opdaterede version).</p> <p>Såfremt det ikke er muligt at opfylde ovenstående krav, skal forslagsstilleren anvende CSM-RA til at vurdere, om køretøjet kan blive korrekt detekteret af specificerede akseltællere, og at det nuværende sikkerhedsniveau er opretholdt. Den akkrediterede assessors sikkerhedsvurderingsrapport skal indeholde samtlige identificerede sikkerhedskrav. DeBo skal herefter, som del af sin verifikation af den tekniske kompatibilitet, verificere, at alle de identificerede sikkerhedskrav er demonstreret opfyldt. Dette kan gøres via testdokumentation eller i form af anden dokumentation. Eventuelle begrænsninger og restriktioner, som er</p>
--------------------------	--



	<p>identificeret af assessor eller DeBo, skal overføres til DeBos tekniske fil og attester.</p> <p>Infrastrukturforvalteren skal medvirke i risikoanalysen og levere de nødvendige specifikationer for anvendte akseltællere og infrastrukturens beskaffenhed.</p> <p>De verificerede akseltællere skal fremgå af DeBos attest.</p>
--	---

Bilag 4:

Til punkt 3.2.4. "*Kompatibilitets-parametre for sporbelastning*", bemærker Banedanmark, at det anviste krav til I-værdierne alene er informative. Derfor mener de, at det skal overvejes, om der skal stilles krav til I-værdien som i bilag 5.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen er enig i bemærkningen, og der er nu tilføjet konkrete krav til I-værdien.

Bilag 5:

Rina savner en indikation af, hvordan modulerne SD, SF og SH1 kan anvendes i praksis og mener, at det med fordel kunne præciseres, hvordan DeBo kan støtte sig til NoBo's godkendelse af QMS-modulerne, hvis denne er fuldt dækkende for DeBo's verifikation. Derudover spørger Rina efter en indikation for, hvilke krav der skal testes/måles på køretøjer for modul SF. Rina mener, at en henvisning til tabel H1 i Bilag H i TSI LOC&PAS for relevante punkter er gavnlige. Rina ser desuden også et behov for, at der i bilag 5 kommer en lignende tabelhenvisning eller indikation af omfanget af tests. Kravene har historisk rettet sig mod typen og ikke mod det enkelte køretøj. Rina udtrykker bekymring for, at der kommer et omfattende test-/måleprogram, hvis alle krav skal verificeres.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

De steder, hvor DeBo skal kontrollere et TSI-krav, skal DeBo verificere kravet, som det er anført i den pågældende TSI, inkl. anvisninger i fx TSI LOC&PAS, bilag H. Det er dermed klarlagt, hvordan DeBo kan støtte sig til NoBo's godkendelse. Kravene skal verificeres for det enkelte køretøj. Afhængigt af det enkelte krav, kan denne verifikation foretages enten ved fysisk inspektion eller ved at dokumentationen bliver tjekket for det pågældende køretøj. I bilag 5 kan man kun bruge modul SF til verifikationen. Kravet er ikke ændret i forhold til den gældende bekendtgørelse, og derfor bliver test/måle-programmet ikke mere omfattende end på nuværende tidspunkt.

Som en generel kommentar til bilag 5 foreslår Banedanmark at fjerne henvisninger til UIC-fishes, hvor der findes en relevant EN-Standard, der dækker samme krav. Banedanmark finder ligeledes at henvisninger til EN-standarder, der ikke længere er gældende, bør fjernes.

Trafikstyrelsens bemærkninger:



Der henvises til UIC-fishes og tidligere EN-standarder, da eksisterende køretøjer kan være i besiddelse af dokumentation for at opfylde disse og derfor ikke behøver at bekoste en ny verifikation. Henvisningerne kan derfor ikke fjernes.

Punkt 3.1. Køretøjsprofil

Banedanmark påpeger til punkt 3.1. "Køretøjsprofil", at et køretøj ikke har et kinemanisk referenceprofil, men i stedet har et referenceprofil, som skal efterleve et kinematisk referenceprofil. De foreslår derfor punktet ændres.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Punktet er rettet til. Dog står der stadig "køretøjets referenceprofil", da det er den term, som ERATV anvender for parameter 4.2.1.

Punkt 3.2.4. Kompatibilitetsparameter for sporbelastning

Til punkt 3.2.4. "Kompatibilitets parametre for sporbelastning" a) påpeger Banedanmark, at der i nogle tilfælde tillades simuleringer i den seneste version af EN14363. Banedanmark foreslår derfor, at teksten ændres.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har medtaget rettelserne, men har tilrettet den, så det både er EN- og UIC-standarder, der er medtaget.

Til punkt 3.2.4. "Kompatibilitets parametre for sporbelastning" b) er Banedanmark kommet med et forslag til en ny tekst vedrørende I-værdier. Ved efterfølgende møde med Trafikstyrelsen har Banedanmark præciseret forslaget til følgende:

Udkast til ny tekst: "b) Overhøjdeunderskud i mm, "I", (maksimal ukompenseret sideacceleration), som køretøjet er vurderet for, skal dokumenteres. Køretøjer, som skal fremføres på strækninger uden ETCS, skal være dokumenteret til et minimums I-værdi på: Arbejds-køretøjer, og godstogsmateriel: 130 mm. Passagertogsmateriel: 150 mm. Køretøjer, som skal fremføres på strækninger med ETCS, skal være dokumenteret til et minimums I-værdi på: Arbejds-køretøjer og godstogsmateriel: 100 mm eller 130 mm. Passagertogsmateriel: 130 mm eller 150 mm."

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Denne formulering er indsat i punktet nu.

Punkt 10.1. Brandsikringsprincip og sikringsforanstaltninger

SJ AB undrer sig over formuleringen i punkt 10.1. "Brandsikringsprincip og sikringsforanstaltninger" 2), da de mener, at det kan medføre dobbeltarbejde, hvor DeBo skal verificere AsBo's arbejde – hvilket er i strid med CSM-RA.

Trafikstyrelsens bemærkninger:



Trafikstyrelsen fastholder kravets formulering, fordi AsBo tjekker risikostyringsprocessen og kun laver stikprøver på kravenes opfyldelse. DeBo skal derimod verificere, at alle de identificerede sikkerhedskrav er dokumenteret opfyldt. Der er derfor ikke tale om dobbeltarbejde, men en verifikation af, at alle sikkerhedsforanstaltninger er implementeret.

Punkt 12.2.2. STM-krav

Certifer stiller spørgsmål ved, at punktet 12.2.2. "STM-krav" er markeret gråt, da Certifer tidligere har afklaret med Trafikstyrelsen, at det krav skal opfyldes og kontrolleres af DeBo.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Feltet er markeret, fordi det er et krav, som kun DeBos udpeget til STM-verifikation skal verificere. Det er således et krav, der skal verificeres, men kun af specifikt udpegede DeBos. Verifikationsforskriften, som skal anvendes til STM-verifikation, indeholder ikke krav til kompatibiliteten med infrastrukturen, men krav til installationen af STM i køretøjet. Der skal derfor udarbejdes to forskellige attester. En for kompatibilitet og hvis der er installeret en STM en for verifikation af STM-installationen. På baggrund af kommentaren er verifikationsforskriften blevet tilføjet til bekendtgørelsen som et nyt bilag 6, samt specificeret i § 4 i bekendtgørelsen.

Bilag 6 (nu bilag 7):

Banedanmark foreslår at rette "Kinematisk referencelinje", så det bliver klart, at der henvises til den kinematiske referencelinje, som køretøjets referencelinje skal efterleve.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bilaget er rettet til, så der i stedet står "Efterlevet kinematisk referencelinje".

Bilag 7 (nu bilag 8):

Banedanmark påpeger, at figur b, kinematisk referencelinje DE3, er angivet med forkert værdi og sender en opdateret tegning med den rigtige værdi.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen kvitterer for den korrekte figur. Figuren er udskiftet med den tilsendte figur.

Øvrige ændringer

Trafikstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.



Bilag 1

Virksomheder
Aarhus Letbane I/S
Aarsleff Rail
Alstom
AKIEM SAS
Arriva Tog A/S
AR Maskinteknik ApS
Atkins Danmark A/S
Banedanmark
Bombardier Transportation
Bravida Danmark A/S
Certifer HHC/DRS B.V.
Viking Rail
Contec Rail ApS
COWI
C Rail Safety ApS
DANAK
DB Cargo Scandinavia A/S
DB Cargo Scandinavia A/S Sikkerhed
DSB
DSB Jernbanesikkerhed
Elklint Railway ApS
Frie Jernbaneingeniører ApS
Green Cargo
Hector Rail AB
HHC/DRS B.V.
Hovedstadens Letbane
Keolis Aarhus Letbane A/S
Ricardo Rail Denmark
Lokaltog A/S
Malus ApS
Metroselskabet
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
Niras
Nordjyske Jernbane A/S
OEM Consult
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark



Railservice
Rambøll
Ricardo Rail Denmark
Rina Denmark ApS
Scanscreen
Siemens Mobility A/S
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Strukton Rail A/S
Sund og Bælt Holding A/S
Sydtrafik
SYSTRA
TX logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Rheinland Certification
TÜV SÜD Danmark ApS
TÜV SÜD Nederland
Øresundsbro Konsortiet I/S
Wilke Danmark ApS
AKIEM SAS

Veteranbaner
Blovstrød Banen
Dansk Jernbane-Klub
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF)
Dansk Jernbanemuseum
Gjedser Jernbane
Veteranbanen Haderslev – Vojens
Hedelands Veteranbane
Hjerl Hedes Frilandsmuseum
Limfjordsbanen
Mariager-handest Veteranjernbane
Museumsbanen Maribo-Bandholm
MY Veterantog
Nordisk Jernbaneklub
Nordsjællands Veterantog
Sydjyllands Veterantog
Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm
Syd Fyenske Veteranjernbane
Vestsjællands Veterantog
Veteranbane Bryrup – Vrads VBV
Veterantog Vest

**Andre høringsparter, interesseorganisationer m.v.**

Teknologisk Institut
Dansk Erhverv – høringssager
Dansk byggeri
Danske Handicaporganisationer
Dansk Industri, Transport
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Dansk Standard
Danske Speditører
HK Trafik & Jernbane
Jernbanenævnet
Trafikselskaberne
Transport & Service Handelse, DI
Trafikforbundet
Dansk Banegods

Styrelser, tilsyn og råd

Arbejdstilsynet
Ankestyrelsen
Dataetisk Råd
Erhvervsstyrelsen
Havarikommissionen
Team Effektiv regulering, Erhvervsstyrelsen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for sikker Trafik
Statens Institut for Strålebeskyttelse, Sundhedsstyrelsen
Sikkerhedsstyrelsen, hovedpostkasse

Regioner (både økonomisk og alm. høring)

Danske Regioner
KL – Kommunernes Landsforening