

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

Notat

Dato: 23-11-2023

Sagsnr.: 2023-134973

Dokumentnr.: 2039297

Sagsbehandler: CADJ

## Høringsnotat

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

#### **1. Indledning**

Trafikstyrelsen har den 18. september 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om indberetning af data vedrørende ulykker og forløbere for ulykker på jernbaneområdet til Trafikstyrelsen i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentligtgjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 16. oktober 2023.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Banedanmark, Bravida Danmark A/S, Green Cargo AB og Sikkerhedsstyrelsen.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra DB Cargo Scandinavia A/S, DSB, Erhvervsstyrelsen, Lokaltog A/S, Nordjyske Jernbaner 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. Indberetningsformatet**

DB Cargo Scandinavia A/S, DSB, Lokaltog A/S og Viking Rail ApS har i høringssvaret anført, at der mangler formater og koder til brug for udviklingen af OIOXML-formatet til brug for indberetning til Trafikstyrelsens nye indberetningspokal.

Kommentar:



Trafikstyrelsen anerkender, at der i forbindelse med den offentlige høring ikke har været sendt formater og kodelister ud til brug for udviklingen af OIOXML-formatet. Dette skyldes, at materialet på daværende tidspunkt ikke var færdigt til at blive sendt ud. Trafikstyrelsen har den 12. november 2023 udsendt OIOXML-formatet, kodelister og orienteringsbrev til alle berørte virksomheder med henblik på at hjælpe virksomhederne med overgangen til den nye indberetningsportal.

### 3. Reglernes ikrafttræden

DSB og Viking Rail ApS har i høringssvaret anført, at det er uklart, hvornår bekendtgørelsen træder i kraft, og om de ændrede krav gælder for data for kalenderåret 2023 eller 2024.

#### Kommentar:

Bekendtgørelsen træder i kraft 1. januar 2024. Det betyder, at indberetninger fra kalenderåret 2023 skal indberettes til Trafikstyrelsen efter kravene i den nye bekendtgørelse senest 1. marts 2024 via styrelsens nye indberetningsportal.

Trafikstyrelsen bemærker, at indberetninger kan foretages i den nye indberetningsportal ved manuel indtastning eller ved overførsel af en OIOXML-fil.

Trafikstyrelsen bemærker yderligere, at den nye bekendtgørelse ikke medfører ændringer til, hvilke oplysninger der skal indberettes til Trafikstyrelsen.

### 4. Fælles europæisk indberetningsplatform

DSB har i høringsbrevet anført, at DSB er bekendt med, at ERA arbejder på implementeringen af en fælles europæisk platform til håndtering af jernbanesikkerhedsmæssige registreringer, og at denne implementering skal ske i perioden 2024 til 2029. DSB bemærker i den forbindelse, at DSB inden for kort tid må forvente igen at skulle udvikle ny software til indberetning af data med de meromkostninger dette måtte have.

Lokaltog A/S har i høringssvaret anført, at kravet om, at indberetninger fremover skal ske til styrelsens indberetningsportal, som udgangspunkt er fornuftigt, men dog kun såfremt ERAs fælles indrapporteringsportal ikke bliver et krav inden for de næste år.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen har kontaktet ERA for at få informationer om tidshorizonten for implementeringen af en fælles europæisk platform til håndtering af indberetninger. Tilbage meldingen fra ERA er, at udviklingen af platformen starter i 2024. Trafikstyrelsen har dog ikke fået oplysninger om, hvornår det forventes at platformen er færdig udviklet eller hvornår det forventes, at platformen skal tages i brug.

Trafikstyrelsen bemærker, at behovet for at få etableret en ny indberetningsportal skyldes, at det nuværende indberetningsformat er teknologisk forældet og dermed problematisk, da det giver udfordringer i forhold til håndtering af den store mængde data. Trafikstyrelsen har i udviklingen af den nye indberetningsportal lagt vægt på at gøre den nye indberetningsportal brugervenlig for virksomhederne.



## 5. Opdatering af begreber og definitioner

DB Cargo Scandinavia A/S har i høringssvaret anført, at bilaget til den nye bekendtgørelse bør rettes, så formuleringen "forbi faresignal" ændres til "forbi farepunkt".

### Kommentar:

*Trafikstyrelsen har på baggrund af DB Cargo Scandinavias kommentar ændret formuleringen i bilag 1 til "forbi farepunkt" i stedet for "forbi faresignal".*

Lokaltog A/S har i høringssvaret tilkendegivet, at der ønskes at indberetningsbekendtgørelsen opdateres med nye termer og kategorier, der er blevet indført sammen med de nye signalsystemer ERTMS og CBTC.

DSB har i høringssvaret påpeget, at bekendtgørelsen ikke er opdateret som konsekvens af den fulde udrulning af CBTC på S-banen og igangværende udrulning af ETCS i fjern- og regionaltrafikken. DSB har påpeget, at der er begreber i bekendtgørelsen, som ikke anvendes på strækninger med nye signalsystemer (CBTC og ETCS), samt begreber, der følger af ibrugtagningen af de nye signalsystemer, som ikke er indført i bekendtgørelsen.

### Kommentar:

*Trafikstyrelsen har søgt at gennemgå bekendtgørelsen og dertilhørende bilag for at sikre, at de begreber og definitioner, der fremgår af bekendtgørelsen, er svarende til de begreber og definitioner, der anvendes i praksis. Trafikstyrelsen har foretaget enkelte tilpasninger i bekendtgørelsen og dertilhørende bilag, f.eks. er begrebet "køreplanmæssigt standsningssted" tilføjet. Ud over de af DSB nævnte begreber, har Trafikstyrelsen valgt at udskifte begrebet "driftsikringsystem" med "togkontrolsystem".*

*Trafikstyrelsen har desuden opstartet arbejdet med at opdatere vejledningen til den nye indberetningsbekendtgørelse og i forbindelse med dette arbejde, vil begreber og definitioner blive opdateret, hvor det er nødvendigt. Trafikstyrelsen vil tage DSBs eksempler på relevante begreber med i arbejdet med opdateringen af vejledningen. Vejledningen forventes udgivet medio januar 2024.*

Øresundsbron har i høringssvaret tilkendegivet et ønske om, at ulykkeskategorien "kollision, tog mod objekt" præciseres, så der eksempelvis er en bagatelgrænse i forhold til vægt eller massefylde.

### Kommentar:

*Definitionen af "kollision, tog mod objekt" følger af pkt. 1.6 i tillægget til bilag 1 til jernbanesikkerhedsdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/ 798) af 11. maj 2016).*

*I vejledningen til indberetningsbekendtgørelsen fremgår en nærmere afgrænsning af "kollision, tog mod objekt". Heraf fremgår det, at dyr ligeledes betragtes som objekter, dog ikke mindre dyr f.eks. fasaner, hunde og katte. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at det vil være vanskeligt yderligere at fastsætte en konkret bagatelgrænse, hvor objekter, der falder under denne bagatelgrænse, utvivlsomt ikke ville kunne medføre en jernbanesikkerhedsmæssig hændelse.*

*Trafikstyrelsen opfordrer til at virksomhederne ved indberetning benytter feltet hændelsesbeskrivelse til at give en grundig beskrivelse af hændelsen. Heri skal det f.eks. angives, hvilken type objekt, et tog har kollideret med.*



Trafikstyrelsen finder ikke, at de nævnte bemærkninger giver anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

## 6. Tilføjelse af ulykkeskategorier

Nordjyske Jernbaner A/S har i høringsnotatet tilkendegivet et ønske om at udvide listen over ulykkeskategorier til tillige at omfatte følgende kategorier:

- Overgangsulykke
- Risiko for personpåkørsel i overgange
- Kørsel ved for høj hastighed

### Kommentar:

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke for nuværende er behov for at tilføje yderligere kategorier til listen med ulykkeskategorier, da de af Nordjyske Jernbaner A/S foreslåede kategorier kan rummes i de i forvejen eksisterende ulykkeskategorier.

Trafikstyrelsen vil opdatere vejledningen til bekendtgørelsen, så det bliver tydeliggjort i hvilken ulykkeskategori de nævnte ulykkesituationer skal indberettes.

Trafikstyrelsen opfordrer også her til at virksomhederne ved indberetning benytter feltet hændelsesbeskrivelse til at give en grundig beskrivelse af den pågældende hændelse. Heri kan det fx angives, at der er tale om kørsel ved for høj hastighed.

De nævnte bemærkninger giver for nuværende ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet. Trafikstyrelsen vil tage Nordjyske Jernbaners bemærkninger med i fremtidige overvejelser om at udvide indberetningskategorierne.

## 7. Indberetning af bestemte oplysninger

DSB har anført i høringssvaret, at bekendtgørelsen pålægger jernbanevirksomhederne at oplyse forhold, der ofte ikke er tilgængelige, og som ofte ikke er relevante for den enkelte hændelse. DSB bemærker, at det ikke altid er muligt for DSB at få information om, hvorvidt en given hændelse har medført konsekvenser, herunder om der er tale om selvmord eller selvmordsforsøg.

Lokaltog A/S har i høringssvaret på samme måde som DSB påpeget, at det ikke er muligt for Lokaltog A/S at vide, hvilke konsekvenser en given ulykke fører til. Lokaltog A/S bemærker i den forbindelse, at det manglende informationsgrundlag hos Lokaltog A/S kan føre til, at hændelser indberettes under en forkert ulykkeskategori.

### Kommentar:

Kravet om at indberette konsekvenser af en given ulykke, herunder dræbte, alvorligt tilskadekomne mv., 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 ændre på kravet, da disse oplysninger er nødvendige at indsamle.



Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at virksomhederne skal indberette konsekvenserne af en given ulykke ud fra det informationsgrundlag de har tilgængeligt. Trafikstyrelsen kontrollerer de indberettede oplysninger om tilskadekomne, døde og selvmord/selvordsforsøg hos politiet. Det er således Trafikstyrelsens opgave at validere de indberettede oplysninger og på den måde sikre, at ulykkesstatistikken er retvisende.

DSB har herudover anført, at DSB ikke anser oplysninger om driftssikringssystem, litra og tognummer for relevante for visse typer hændelser. Det oplyses, at DSB anvender betydelige ressourcer på at indhente disse oplysninger.

#### Kommentar:

Oplysninger om driftssikringssystem, litra og tognummer anvendes i Trafikstyrelsens analysearbejde med at konsoliderer hændelserne op mod hinanden og dermed sikre, at hændelser ikke dobbeltregistreres i ulykkesstatistikken. De nævnte oplysninger er derfor nødvendige for Trafikstyrelsens arbejde med at anvende de indberettede data i ulykkesstatistikken. Trafikstyrelsen kan på den baggrund ikke ændre kravet til, hvilke oplysninger, der skal indberettes.

### **8. Adgang til manuel indtastning**

Lokaltog A/S har i høringssvaret påpeget, at der mangler informationer om, hvornår der åbnes for, at der kan indberettes manuelt i Trafikstyrelsens nye indberetningsportal.

#### Kommentar:

Det forventes, at der åbnes op for manuel indtastning i den nye indberetningsportal medio januar 2024. Trafikstyrelsen vil orientere virksomhederne, når indberetningsportalen åbnes.

### **9. Økonomiske konsekvenser**

DSB har anført i høringssvaret, at DSB anslår at udviklingen af softwaren til konverteringen af data, så det passer til Trafikstyrelsens nye indberetningsportal vil beløbe sig til 300.000 – 500.000 kr., og at der herudover vil være løbende omkostninger forbundet med vedligehold og opdatering af softwaren.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen anerkender, at der kan være økonomiske omkostninger i forbindelse med implementeringen af bekendtgørelsen. Trafikstyrelsen kan ikke genkende DSB's udlægning af beløbs størrelse på 300.000 – 500.000 kr. Dette begrundet i, at der ikke ændres i OIOXML-strukturen, som er brugt til den nugældende sikkerhedsdatabase.

Trafikstyrelsen vil gerne indgå i en dialog om muligheden for at hjælpe med overgangen til den nye indberetningsportal.

Erhvervsstyrelsens område for bedre Regulering (OBR) har kommenteret, at det vurderes, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslistet, og at disse vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

#### Kommentar:



*Erhvervsstyrelsens høringssvar bekræfter Trafikstyrelsens vurdering af de administrative konsekvenser.*



## 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
Nordjyske Jernbaner A/S
Nordsjællands veterantog
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark A/S
Railservice
Rambøll
Ravn Bane ApS





Ricardo Rail Denmark
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Siemens Mobility A/S
Sikkerhedsstyrelsen
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
Østsjællandske Jernbaneklub



## Bilag 2

Høringssvar Banedanmark

Høringssvar Bravida

Høringssvar DB Cargo Scandinavia A/S

Høringssvar Green Cargo AB

Høringssvar DSB

Høringssvar Erhvervsstyrelsen

Høringssvar Lokaltog A/S

Høringssvar Nordjyske Jernbaner A/S

Høringssvar Sikkerhedsstyrelsen

Høringssvar Viking Rail ApS

Høringssvar Øresundsbron