

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

Notat

Dato: 24-11-2023

Sagsnr.: 2023-142212

Sagsbehandler: HEBA

Høringsnotat

Bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet og bekendtgørelse om ophævelse af bekendtgørelse om tekniske krav til arbejdskøretøjer på jernbanenettet

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 29. august 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, udkast til ændring af bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet og udkast til ophævelse af bekendtgørelse om tekniske krav til arbejdskøretøjer på jernbanenettet i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartner. Udkastene har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 26. september 2023.

Erhvervsstyrelsen har vurderet, at de pågældende udkast ikke medfører økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane og Sikkerhedsstyrelsen.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

Banedanmark, ContecRail, DANAK, Danske Veterantogs Fællesrepræsentation (DVF), DB Cargo Scandinavia A/S, DSB, SJ AB og VIKING-Rail ApS.



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

2. Bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

Generelle kommentarer/bemærkninger til § 1

SJ AB finder det svært at identificere, hvilke bestemmelser og krav, der retter sig mod bybanekøretøjer, veterantogskøretøjer hhv. alle køretøjer.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen anerkender, at en bekendtgørelse, der retter sig mod flere forskellige slags køretøjer, kan være svær at læse. Der er derfor indsat en "vejledning" i § 2, stk. 2, hvoraf det fremgår, hvilke bestemmelser, der gælder for køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet 2016/797 (EU). Der er endvidere forsøgt at give vejledende overskrifter og fremhæve i de enkelte bestemmelser, hvilke køretøjer, de retter sig mod.

Bemærkninger til § 2, nr. 8 (nu nr. 9)

DVF foreslår, at definitionen af "Ibrugtagningstilladelse" ændres fra "Tilladelse til at bringe et bybanekøretøj eller et veterantogskøretøj, eller en serie af disse køretøjer i en foreskreven konfiguration under bestemte anvendelsesbetingelser for drift og vedligehold." til "Tilladelse til at sætte et (...) køretøj i drift i en foreskreven konfiguration, herunder anvendelsesbetingelser for drift og vedligehold."

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen er enig i, at definitionen af "Ibrugtagningstilladelse" med fordel kan ændres. Trafikstyrelsen vil ændre den til "Tilladelse til at sætte et bybanekøretøj eller et veterantogskøretøj, eller en serie af disse køretøjer i drift på den ansøgte infrastruktur i Danmark."

SJ AB forstår ikke, hvordan "ibrugtagningstilladelse", som ifølge definitionen kun omhandler bybane- og veterantogskøretøjer, også anvendes i kapitel 4 om nye køretøjer og køretøjer godkendt i et andet EØS-land.

Endvidere forstår SJ AB ikke, hvad forskellen er på ibrugtagningstilladelse og køretøjsomsætningstilladelse.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen kan bekræfte, at kapitel 4 ikke vedrører køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet, hvilket fremgår af § 2, stk. 2. Kapitel 4 vedrører ibrugtagningstilladelse til nye bybanekøretøjer og veterantogskøretøjer (førstegangsgodkendelse), ibrugtagningstilladelse til bybanekøretøjer og veterantogskøretøjer, som er godkendt i et andet EØS-land, og ibrugtagningstilladelse til eksisterende danske veterantogskøretøjer, som ikke har en tilladelse.



Ibrugtagningstilladelse anvendes til den nationale godkendelse af bybane- og veterantogskøretøjer, mens køretøjsomsætningsstilladelse er den tilladelse, der gives i medfør af EU-reguleringen til køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet.

Der er indsat en definition af "køretøjsomsætningsstilladelse" i bekendtgørelsen, i § 2, nr. 15.

Bemærkninger til § 2, nr. 11 (nu nr. 13)

VIKING-Rail mener, at det i definitionen for "kompatibilitetsattest" bør præciseres, at kompatibilitetsattesten kun vedrører "netkompatibiliteten", dvs. "teknisk" kompatibilitet, og altså er forskellig fra rutekompatibilitet og parametrene relateret hertil i TSI OPE.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Definitionen lyder "Den attest, der udfærdiges af det udpegede organ eller en sagkyndig som dokumentation for, at køretøjet er kompatibelt med det net, køretøjet skal anvendes på".

Da det således klart fremgår af definitionen, at der er tale om netkompatibilitet, foretages der ingen ændringer i definitionen.

Bemærkninger til § 2, nr. 12 (nu nr. 14)

ContecRail foreslår, at begrebet "jernbanestrækning" i definitionen for "Køretøj" ændres til "jernbaneinfrastruktur"

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Der er tale om en definition, der er taget direkte fra interoperabilitetsdirektivet 2016/797(EU), hvorfor den foreslåede ændring ikke foretages.

Bemærkninger til § 2, ny nr. 33

For at undgå de mere tilfældige betegnelser, der er anvendt rundt om i udkastet, foreslår DVJ, at der som nyt punkt 33 indsættes en definition af "Veterantogsorganisation" som en "Jernbaneklub, museumsvirksomhed eller anden organisation med tilladelse til veterantogskørsel i henhold til bekendtgørelse herom".

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen tilretter § 24, stk. 2, "jernbaneklubber, foreninger m.v., der har opnået tilladelse til veterantogskørsel" til "indehavere af tilladelse til veterantogskørsel", så det svarer til ordlyden i § 24, stk. 3. Dermed er der konsistens i definitionerne, og det bliver ikke nødvendigt at indsætte en definition af "veterantogsorganisation".

Bemærkninger til § 4

DVE konstaterer, at § 4 er en direkte fortsættelse af den nuværende § 5 i bekendtgørelse nr. 710 af 20. maj 2020. Det fremgår af denne bestemmelse, at veterantogskøretøjer, som udrustes med ETCS (European Train Control System) og GSM-R data (Global System for Mobile



Communications – Railway) skal opfylde kravene i TSI CCS (Technical Specifications for Interoperability - togkontrol- og kommunikation), samt at der skal foretages EF-verifikation heraf.

DVF forstår ikke bestemmelsen, idet bekendtgørelse nr. 713 af 20. maj 2020 fastslår, at infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål er undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde og dermed ikke skal opfylde TSI'er.

DVF ønsker på den baggrund, at bestemmelsen udgår.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Veterantogskøretøjer er som udgangspunkt undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde. Det er ikke nødvendigt for veterantogskøretøjer at have ETCS for at køre på jernbanenettet, og så længe et veterantogskøretøj ikke har ETCS eller GSM-R data, skal de pågældende TSI'er ikke opfyldes. Men hvis et veterantogskøretøj udrustes med ETCS og GSM-R data, bør kravene i TSI CCS følges og EF-verifikation udfærdiges. Der foretages derfor ingen ændringer.

Bemærkninger til § 10

DVF finder det uhensigtsmæssigt, at det i § 10 forudsættes, at et køretøj skal være registreret i køretøjsregistret.

DVF anfører, at der fortsat er køretøjer, der har været i drift i Danmark før 1. august 1996, men ikke er registreret i NVR-registeret. Dette kan eksempelvis være køretøjer, der har været solgt til udenlandske veterantogsorganisationer, som bliver købt hjem til Danmark af danske veterantogsorganisationer, eller køretøjer tilknyttet danske veterantogsorganisationer, der af forskellige årsager ikke blev registreret i NVR inden den oprindelige fristdato 1. august 2010.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det har siden 2010 været et krav, at køretøjer, der anvendes på det åbne net, skal registreres i køretøjsregistret. Det er derfor Trafikstyrelsens vurdering, at et køretøj som udgangspunkt skal være registreret i køretøjsregistret, hvis det skal kunne opnå den lempeligere godkendelse i medfør af § 10. Såfremt køretøjet ikke er registreret i køretøjsregistret, er der fortsat mulighed for at anvende dette på veterantogsbaner eller opnå en førstegangsgodkendelse til køretøjet. Trafikstyrelsen vil i forbindelse med en konkret ansøgning ligeledes have mulighed for at dispensere fra kravet om registrering, hvis der eksempelvis er rimelige årsager til den manglende registrering, og disse årsager ikke kompromitterer sikkerheden.

DVF mener, at pkt. 6, som er en videreførelse af teksten fra den nuværende (og tidligere) bekendtgørelse, er upræcis i sin form, idet krav om dokumentation for brandegenskaber og kommunikationsudstyr alene bør gælde for køretøjer, der anvendes til transport af passagerer i lange tunneller.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det pågældende dokumentationskrav går igen i bekendtgørelser siden 2013 og vedrører eksisterende veterantogskøretøjer i Danmark, som ikke har en tilladelse. Hidtil har alle køretøjer



således indsendt dokumentation for brandegenskaber for at kunne opnå tilladelse. Da bestemmelsen retter sig mod veterantogskøretøjer, vil det fortrinsvis være køretøjer til passagerbefordring og trækraftenheder, der godkendes herefter. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at trækraftenheder og eventuelle veterantogs-godsvogne bør dokumentere brandegenskaber for at opnå godkendelse. Trafikstyrelsen foretager derfor ingen ændringer i bestemmelsen.

Bemærkninger til § 15

VIKING-Rail mener, at § 15 er uheldigt formuleret. Den undtager to kategorier:

- 1) Køretøjer der fremføres med mindre end 25 km/t og ikke anvendes til transport af gods/passagerer og som anvendes i en sporspærring...
- 2) ...samt køretøjer der bugseres eller rangeres direkte til/fra en sporspærring. (Her kan teksten (mis)tolkes som om, at dette må ske med mere end 25 km/t!).

Endvidere anmoder VIKING Rail om, at formuleringen i den tidligere bekendtgørelse "afspærret spor" anvendes i stedet for "sporspærring".

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har med den nye formulering ikke haft et ønske om at begrænse brugen af bestemmelsen, hvorfor Trafikstyrelsen omformulerer bestemmelsen og indsætter den "gamle" regel om "afspærret spor".

Det har dog aldrig været hensigten med bestemmelsen, at en operatør selv skulle kunne blokere nogle spor – og derved kunne køre i afspærret spor uden tilladelse. Afspærret spor skal altid etableres i overensstemmelse med infrastrukturforvalterens sikkerhedsregler, f.eks. foreskriver Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR), at afspærret spor kun kan etableres af en stationsbestyrer eller en trafikleder. Dette skrives ind i en definition af afspærret spor.

Banedanmark bemærker, at afgrænsningen i § 15, som omhandler, at køretøjer uden attest, der ikke kører i almindelig trafik, men i spærret spor, efter Banedanmarks opfattelse ikke karakteriseres som jernbanesikkerhed og derfor heller ikke ses at høre under Trafikstyrelsens myndighed. Tilsvarende afgrænsninger findes i jernbaneloven, lokomotivførerbekendtgørelsen mv. Trafikstyrelsen har ikke en officiel definition af jernbanesikkerhed, men der refereres til tider til: "farer for passagerer og 3. mand". Efter Banedanmarks opfattelse er der ikke farer for passagerer og 3. mand i et spærret spor.

Banedanmark anfører, at grænsen på de 25 km/t ikke genfindes i europæisk regulering og virker overflødig. Banedanmark har undersøgt en stikprøve på 15 udvidede overensstemmelseserklæringer fra 2022 og 2023 (Køretøjer uden attest, der er undtaget fra bekendtgørelsen). I ni af de femten eksempler har producenten angivet max-hastighed for køretøjerne. Fem af producentens max-hastigheder ligger mellem 30 og 70 km/t, tre ligger på 20 km/t, og en ligger på 10 km/t. Det vil være en stor fordel for Banedanmark at kunne benytte køretøjer uden attest med den hastighed, som producenten har angivet at køretøjet er godkendt til fra påsætningsstedet til arbejdsstedet (mens sporet er spærret af stationsbestyreren).

Hastigheden, hvorved disse køretøjer kan køre, har betydning i forbindelse med planlægning og gennemførelse af Banedanmarks vedligeholdelses- og anlægsaktiviteter, og i sidste ende for, hvor lang tid, en sporspærring skal opretholdes. Da hastighedsgrænsen ikke ses at kunne være begrundet i jernbanesikkerhed og i øvrigt vurderes at være overflødig, foreslår



Banedanmark, at hastighedskriteriet fjernes fra § 15. Banedanmark skal i stedet selv lukke de farer, der knytter sig til banevejkøretøjers hastighed i sit ledelsessystem.

Herudover bemærker Banedanmark, at § 15 også bør omfatte anlægsspor, der ikke kan spærres, men er sikrede og adskilt fra trafikerede spor - og ikke kun sporspæringer.

I et uddybende høringssvar bemærker Banedanmark, at Banedanmarks sikkerhedsregler pt. foreskriver, at køretøjer ikke må køre mere end 25 kilometer i timen i afspærret spor, hvorfor en ønsket hastighed på max. 30 kilometer i timen eller 40 kilometer i timen ville kræve en risikovurdering.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Der er muligvis ikke fare for tredjemand eller passagerer i et spærret spor eller en sporspærning, men der kan være fare for tredjemand og passagerer i spor i drift ved siden af det spærrede spor/sporspærningen. Derudover kan der være fare for tredjemand i omgivelserne op til det spærrede spor/sporspærningen. Hastighedsbegrænsningen hænger derfor nøje sammen med jernbanesikkerheden. At en producent angiver, at et køretøj kan køre hurtigere eller langsommere end 25 kilometer i timen, anser Trafikstyrelsen ikke som et argument for at fjerne hastighedsbegrænsningen eller sætte denne op til en højere hastighed.

Der gøres opmærksom på, at det ikke kun er ibrugtagningstilladelse, som køretøjerne i medfør af denne bestemmelse er undtaget fra. Køretøjerne er også undtaget fra køretøjsomsætnings-tilladelse efter interoperabilitetsdirektivet samt test- og transporttilladelse.

Trafikstyrelsen ændrer ikke for nuværende kravet, idet der ikke foreligger dokumentation for sikkerheden ved den øgede hastighed. Hastighedsbegrænsningen fastholdes således på 25 kilometer i timen. For så vidt angår Banedanmarks anbringende om, at Trafikstyrelsen ikke kan fastsætte regler for afspærret spor, vil Trafikstyrelsen rette henvendelse til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) for at få afklaret, hvor grænsen går for Trafikstyrelsens myndighedsområde, for så vidt angår EU's net.

Bemærkninger til § 16

VIKING-Rail finder, at § 16 er uheldigt formuleret. Køretøjer ... "må anvendes på S-banen" bør rettes til "...må kun anvendes på S-banen", idet det ellers ikke er underforstået, at RIV-mærkede køretøjer må anvendes på jernbanenettet i øvrigt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

RIV-mærkede køretøjer må kun anvendes indenfor det anvendelsesområde, som de har været anvendt tidligere. Det vil sige, at et RIV-mærket køretøj skal have tilladelse til at køre på det danske jernbanenet – enten i form af at kunne dokumentere, at det specifikke køretøj tidligere har været anvendt i Danmark under RIV-mærket (dvs. før 1. juli 2006), og at køretøjet ikke efterfølgende er blevet ændret uden at have fået en tilladelse – eller ved en eksplicit tilladelse (ibrugtagningstilladelse eller køretøjsomsætningstilladelse). § 16 betyder blot, at selve køretøjet ikke i tilgift også skal have en særskilt godkendelse for at køre på S-banen.

Derudover skal infrastrukturforvalteren give tilladelse til kørslen, og operatøren skal sikre, at køretøjet opfylder rutekompatibiliteten.



Der foretages ingen ændringer til bestemmelsen.

Bemærkninger til § 19

ContecRail gør opmærksom på, at hele branchen lider under ERA's lange sagsbehandlingstider, hvor et køretøj, der er testet, valideret og assesseret, skal stå uproduktivt hen i måneder til stor skade for økonomien i projekter og virksomhederne. På den baggrund fastslår ContecRail, at hvis intentionen med § 19 er at åbne mulighed for en midlertidig godkendelse af sådanne køretøjer, indtil der foreligger en permanent tilladelse fra ERA, så er det en god løsning til stor gavn for hele branchen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bestemmelsen om erfaringsdrift er kun tænkt som mulighed for at indøve eksempelvis strækningkendskab, dvs. en testform, hvor det ikke er selve køretøjet eller infrastrukturen, der testes. Intentionen er således ikke at åbne mulighed for en midlertidig godkendelse. Trafikstyrelsen har ikke mulighed for at omgå ERA's sagsbehandlingstider for typegodkendelser ved at udstede nationale test og transporttilladelser.

Bemærkninger til § 20, stk. 1

Både DB Cargo og ContecRail anfører, at overvåget prøvedrift også bør være en mulighed ved kørsel med gods – evt. opdelt i hhv. farligt gods, ikke farligt gods.

ContecRail mener derudover, der tillige bør gives mulighed for overvåget prøvedrift til såkaldte "First of Class"-køretøjer, når den sikre integration af en ændring er påvist og assesseret, og der er søgt om en permanent godkendelse efter denne bekendtgørelse eller efter de bestemmelser, der gælder køretøjer, der godkendes efter EU 2018-545 (Køretøjsgodkendelsesforordningen).

En sådan midlertidig godkendelse er almindelig anvendt i Sverige under begrebet "tillfällig godkännande", i fuld respekt for EU-bestemmelserne. Det kan der evt. fremlægge eksempler på.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Overvåget prøvedrift er en ny testmulighed, som Trafikstyrelsen har brug for at indhøste erfaringer med, før den eventuelt kan udvides til eksempelvis køretøjer, der anvendes til ikke-farligt gods. Muligheden er begrænset til kun at omfatte seriegodkendelse af passagerkøretøjer dvs. conformity-to-type godkendelser, hvor Trafikstyrelsen er godkendende myndighed af seriegodkendelsen, idet Trafikstyrelsen ikke kan udstede en form for forhånds-driftstilladelser, hvis det ikke er Trafikstyrelsen selv, der i sidste ende skal godkende køretøjet. De fleste trækenheder og godsvogne vil skulle godkendes af ERA, idet ERA i henhold til EU-reguleringen skal være godkendende myndighed ved grænseoverkørende køretøjer, hvorfor muligheden i sagens natur ikke vil kunne anvendes af godskøretøjer.

Overvåget prøvedrift er ikke tænkt at skulle anvendes ved "First of Class"-køretøjer. Det, at bestemmelsen kan anvendes, når der allerede er et "First of Class"-køretøj, der er godkendt, er et af de bærende argumenter for jernbanesikkerheden ved denne testform. Bestemmelsen udvides derfor ikke til at omfatte "First of Class"-køretøjer.



Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

Bemærkninger til § 20, stk. 2

ContecRail har bemærket, at tilladelse til prøvedrift maksimalt kan gives i 10 uger, og synes at perioden bør matche ERA's sagsbehandlingstider på op til 5 måneder.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

De 10 uger er baseret på Trafikstyrelsens sagsbehandlingstid af conformity to type ansøgninger, som bestemmelsen vedrører. ERA's sagsbehandlingstid på conformity to type er ikke op til 5 måneder (hvilket dog gælder for first of class køretøjer), men derimod 30 dage. Trafikstyrelsen har fundet det nødvendigt at præcisere, at testformen overvåget prøvedrift kun kan gives, når det er Trafikstyrelsen, der er godkendende myndighed af den permanente godkendelse af køretøjerne.

Bemærkninger til § 20, stk. 2

DSB anfører, at formuleringen "*Der skal søges om tilladelse til test eller transport, hvis køretøjets konfiguration og anvendelse ikke er omfattet af en ibrugtagningstilladelse eller en køretøjsomsætningstilladelse, ...*" ikke kan forstås ensartet. Det er svært at vurdere, hvornår eller hvor meget konfiguration eller anvendelse ændres, før den ikke er omfattet af tilladelsen længere. Og hvad der går ind under 'konfiguration'.

SJ AB finder § 22 svært at forstå og foreslår at flytte bestemmelsen til begyndelsen af kapitel 7.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen er enig i, at det kan være svært at vurdere, hvor meget konfiguration eller anvendelse kan ændres, før den ikke er omfattet af tilladelsen. Trafikstyrelsen vil derfor skrive ind i bestemmelsen, at der skal søges om testtilladelse, hvis der foretages signifikante ændringer på køretøjet – eller køretøjet anvendes udenfor de anvendelsesbetingelser, der knytter sig til tilladelsen.

Bemærkninger til § 23

DANAK bemærker, at de forstår bestemmelsen således, at vurdering af forslagsstillers risikovurdering kan gennemføres af akkrediterede AsBo'er, når køretøjet er omfattet af CSM-RA, eller hvor risikovurderingen omfatter udrustning af et køretøj med ETCS eller GSM-R, men at godkendelse af øvrige køretøjer, der ikke er omfattet af § 23, stk. 3, foretages på basis af vurdering af ikke-akkrediterede assessorer, der er godkendt af Trafikstyrelsen efter bekendtgørelse nr. 543/2017.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det er rigtigt forstået, at såfremt køretøjet er omfattet af CSM-RA eller udrustes med ETCS eller GSM-R data, skal der anvendes en akkrediteret assessor. For andre køretøjer, herunder metro, letbane og S-banekøretøjer, kan der anvendes en akkrediteret assessor eller en



assessor godkendt af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har præciseret bestemmelsen, så dette bliver mere klart.

Bemærkninger til kapitel 9 (§§ 24-25)

SJ AB spørger om kapitel 9 kun er for bybanekøretøjer og veterantogskøretøjer.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Det fremgår af § 2, stk. 2, hvilke bestemmelser, der gælder for køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet. Bestemmelsen om tilladelse til kørsel i lange tunneller gælder også for køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet.

Bemærkninger til § 24, stk. 5 (nu § 24, stk. 4)

SJ AB spørger om, hvordan en tilladelse til at køre i lange tunneller opnås.

DB Cargo finder, at det bør præciseres, at kravet i § 24, stk. 5, ikke vil omfatte allerede godkendte køretøjer. Samtidig er der uklarheder om, hvilke præcise krav, der vil skulle opfyldes.

ContecRail mener, at formuleringen er uklar og synes at være en skærpelse. Såfremt bestemmelsen også gælder for køretøjer, der er godkendt efter forordning 2018/545(EU) herunder RIC-mærkede køretøjer, mener ContecRail, at der er tale om en regelmæssig hindring for køretøjernes frie bevægelighed på den danske del af det europæiske jernbanenet, hvilket umiddelbart synes at stride mod gældende EU-bestemmelser.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bestemmelsen gælder for alle køretøjer - også køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet og køretøjer, som allerede har en ibrugtagningstilladelse eller køretøjsomsætningstilladelse efter forordning 2018/545(EU), herunder RIV- og RIC-mærkede køretøjer.

Der er ikke tale om et nyt krav, men der er, som høringssvarene også vidner om misforståelser om, hvad de gældende regler er.

For at et køretøj kan køre i lange tunneller, er der krav om, at køretøjet har brandklasse B eller, at køretøjets brand- og evakueringsegenskaber på anden vis er dokumenterede som tilstrækkelige. Har køretøjet allerede en ibrugtagningstilladelse udstedt af Trafikstyrelsen, vil det eksplicit fremgå af denne, om køretøjet har lov til at køre i lange tunneller. Har køretøjet en test- eller transporttilladelse, vil det eksplicit fremgå af denne, hvor køretøjet må testes og transporteres. Hvis køretøjet har en køretøjsomsætningstilladelse, vil det ligeledes fremgå af denne, om køretøjet må køre i lange tunneller.

For så vidt angår RIV- og RIC-mærkede vogne gælder, som det fremgår af interoperabilitetsdirektivets artikel 54, at deres tilladelser forbliver gyldige på de betingelser, som gjaldt herfor. EU/ERA har efterfølgende forklaret nærmere i forskellige Clarification Notes, at det betyder, at det specifikke køretøj (og ikke typen) må køre, hvor det tidligere kan bevises, at det har været anvendt under RIV- eller RIC-mærket. De specifikke køretøjer, som tidligere lovligt har kørt under eksempelvis Storebælt kan således fortsætte hermed. Det gælder bl.a. mange RIV-mærkede køretøjer. Men for så vidt angår RIC-mærkede køretøjer, er der ingen af disse, som



har fået lov til at passere Storebælt i det, at deres RIC-mærkning ligger før åbning af Storebæltstunnellen. Derfor har de efterfølgende fået en eksplicit tilladelse hertil.

Med hensyn til OSS-ansøgninger om udvidet anvendelsesområde til Danmark (dvs. at køretøjerne ikke tidligere har været anvendt i Danmark) vil både RIV- og RIC-mærkede køretøjer skulle dokumentere brand- og evakueringsegenskaber – og det vil komme til at fremgå direkte af deres tilladelse, om de må køre i lange tunneller i Danmark.

Bemærkninger til § 31, stk. 3

DB Cargo synes, at overgangsreglen bør suppleres med en bestemmelse om, at igangsatte godkendelses- og tilladelsesprocesser, der er igangsat, før den nye bekendtgørelse træder i kraft, skal færdigbehandles efter den tidligere version.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Bekendtgørelsen indeholder lempelser for ansøgere, hvorfor det i mange tilfælde vil være en fordel for ansøgere at komme ind under disse regler på et så tidligt tidspunkt som muligt. Derudover er bekendtgørelsen en præcisering af nuværende administrativ praksis, hvorfor der ikke synes at være de store problemer i at overføre en igangværende ansøgningsproces til den nye bekendtgørelse. Der foretages derfor ikke ændringer i bestemmelsen.

Øvrige ændringer

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

3. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet

DANAK foreslår at der i § 2, stk. 2, tilføjes "Akkrediteringen skal være udstedt af et nationalt akkrediteringsorgan, der er medunderskriver af EA's (European co-operation for Accreditation) multilaterale aftale om gensidig anerkendelse med hensyn til produktcertificering. eller IAF's (International Accreditation Forum)".

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen imødekommer DANAK's forslag og tilføjer den foreslåede tekst.

4. Bekendtgørelse om ophævelse af bekendtgørelse om tekniske krav til arbejdskøretøjer på jernbanenettet

Der er ikke modtaget bemærkninger til denne bekendtgørelse.



Bilag 1

Aarhus Letbane I/S

Aarsleff Rail

Alstom

Arbejdstilsynet

Arriva Tog A/S

AR Maskinteknik ApS

Atkins Danmark A/S

Banedanmark

Blovstrød banen

Bombardier Transportation

Bravida Danmark A/S

CFL Cargo Danmark ApS – sikkerhed

Contec Rail ApS

COWI

C Rail safety

DANAK

Dansk Erhverv – høringsager

Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation

Dansk Industri, Transport

Dansk Jernbaneforbund

Dansk jernbaneklub

Dansk Jernbanemuseum

Dansk Kollektiv Trafik (DKT)

Dansk Standard

DB Cargo Scandinavia A/S

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

Havarikommissionen

Hector Rail AB

Hedelands Veteranbane

HHC/DRS B.V.

Hjerl Hedes Frilandsmuseum

HK Trafik & Jernbane

Hovedstadens Letbane

Jernbanenævnet

Jernbanernes Arbejdsgiverforening

Keolis Letbaner A/S

Ricardo Rail Denmark

Lokaltog A/S

Malus ApS

Metroselskabet

Metro Service A/S

Midtjyske Jernbaner A/S

Midttrafik

Movia

Museumsbanen Maribo-Bandholm

MY Veterantog

Niras

Nordisk Jernbaneklub

Nordjyske Jernbane A/S

Nordsjællands Veterantog

OEM Consult

Odense Letbane

Per Aarsleff A/S



Railcare Danmark
Railservice
Rambøll
Ravn Bane Aps
Rina Denmark ApS
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Scanscreen
Siemens Mobility A/S
Sikkerhedsstyrelsen
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Sporvejsmuseet Skjoldnæsholm
Strukton Rail A/S
Sund og Bælt Holding A/S
Syd Fynske Veteranjernbane
Sydsjællands Veterantog
Sydtrafik
Trafikforbundet
Trafikselskaberne
TX Logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Øresundsbro Konsortiet I/S
Vestsjællands Veterantog
Veteranbane Bryrup – Vrads VBV
Veteranbanen Haderslev - Vojens
Veterantog Vest
Wilke Danmark ApS
AKIEM SAS
Østsjælland Jernbaneklub