

Katrine Ammitzbøll Sejersen

Fra: Maya Mettine Jha (MMJH) <mmjh@bane.dk>
Sendt: 26. september 2023 13:26
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev
Emne: Sv - Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer - j.nr. 2023-141112 (BDK ID: 3372161)

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes Banedanmarks svar på høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer.

Banedanmark bemærker, at afgrænsningen i § 15 handler om, 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.

Grænsen på de 25 km/t genfindes i øvrigt ikke 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 er 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 sikre og adskilt fra trafikeret spor - og ikke kun sporspærringer.

Med venlig hilsen

Maya Jha
Stud.jur.
Forvaltningsret & Generel Jura

M: +45 2133 8902

Banedanmark
Jura & Udbud
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
banedanmark.dk
T: +45 8234 0000

[Facebook](#) | [LinkedIn](#)

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Katrine Ammitzbøll Sejersen

Fra: Martin Harrow (MHRO) <mhro@bane.dk>
Sendt: 24. november 2023 12:46
Til: ts Info
Cc: Laura Meyer Harrison; Katrine Ammitzbøll Sejersen; Henriette Balslev; Katrine Frellsen; Myndighedskoordinering; Anna Louise Berggreen Amkær (AIBA); Anne Bisgaard Ulsrod Røhl (ABUR); Henrik Bilsted Michelsen (HBMI); Tim Bjørn Olsen (TBJO); Niels Hansen (NHAN)
Emne: Tilføjelse til hørings svar vedr. undtagelser fra bekendtgørelse om køretøjer (BDK ID: 3456861)
Vedhæftede filer: Tilføjelse til tidligere afgivet hørings svar.pdf
Kategorier: Køretøjsprojektet
Sag: 2023-141112
Sagsdokument: 2158667

Kære Laura

I forlængelse af mødet i går vedr. undtagelser i udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer, fremsender Banedanmark hermed en tilføjelse til det tidligere afgivne hørings svar dateret 26/9 2023.

Med venlig hilsen

Martin Harrow
Områdechef
+ 45 20 81 87 19
[LinkedIn](#)

Banedanmark
Kvalitet & Sikkerhed
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
[banedanmark.dk](#)
Facebook | LinkedIn

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [banedanmark.dk](#). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](#) eller [virk.dk](#).

Notat

24.11.2023

Sagsnummer: 2023 - 17606

Banedanmarks tilføjelse til høringsvar "Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer"

Martin Harrow
Kvalitet & Sikkerhed
+45 2081 8719
mhro@bane.dk

På baggrund af møde afholdt mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark den 23.11.2023 fremsendes hermed en tilføjelse til det allerede afgivne høringsvar dateret 26/9 2023 på det af Trafikstyrelsen udsendte høringsmateriale omkring en revideret køretøjsbekendtgørelse.

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

Banedanmark forslår at køretøjsbekendtgørelsens § 15 affattes således:

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

§ 15. Køretøjer, som ikke benyttes til transport af gods eller passagerer og som anvendes i en sporspærring, køretøjer der bugseres eller jernbanevedligeholdelseskøretøjer, som kører direkte fra påsætningssted til en sporspærring, er undtaget fra tilladelse...

Kørsel med jernbanevedligeholdelseskøretøjer i en sporspærring samt kørsel fra påsætningssted til en sporspærring og retur er reguleret af Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem. Sikkerhedsledelsessystemet fastsætter på hvilke vilkår jernbanevedligeholdelseskøretøjer må køre herunder køretøjernes højst tilladte hastighed, som er fastsat til 25 km/t.

En ændring i sikkerhedsledelsessystemet af gældende hastighedskrav for jernbanevedligeholdelseskøretøjer forudsætter bl.a. at ændringen underkastes en risikovurdering jf. vores proces for selvforvaltning af trafikale sikkerhedsregler.

Producenter af jernbanevedligeholdelseskøretøjer er forpligtet til at opgive køretøjernes højst tilladte konstruktionsmæssige hastighed i de specifikke køretøjers betjeningsvejledning jf. DS_EN 14033-3_2017. Køretøjernes egenskaber er dokumenteret ligesom for køretøjer med en ibrugtagningstilladelse eller omsætningstilladelse.

På baggrund af ovenstående konkluderer Banedanmark, at hastighedskravet i køretøjsbekendtgørelsens § 15 kan bortfalde.

Såfremt Trafikstyrelsen ikke ser sig i stand til at imødekomme ovenstående, foreslår Banedanmark, at Køretøjsbekendtgørelsen affattes således, at hastigheder op til 40 km/t tillades. Dette vil i første omgang ikke medføre en ændring i den maksimalt tilladte hastighed på jernbanen forvaltet af Banedanmark, da de trafikale regler begrænser hastigheden til 25 km/t. Såfremt Banedanmark skal justere den højst tilladte hastighed, vil det ske inden for reglerne for selvforvaltning af Trafikale regler – og dermed i en styret proces med risikovurdering.

Banedanmark undrer sig endvidere over, at "test" er forsvundet ud af den formulering, som Trafikstyrelsen har sendt i høring. De sikkerhedsmæssige krav, der

stilles under en test, er helt andre, end de krav der stilles ved kørsel i trafikken. Sikkerheden bør derfor håndteres i forbindelse med selve testen. Banedanmark foreslår at formuleringen vedr. test bibeholdes i bekendtgørelsen, som den står i dag.

Side 2/2



Katrine Ammitzbøll Sejersen

Fra: Anders Dørge <anders.dorge@mail.dk> på vegne af ado@contecrail.dk
Sendt: 26. september 2023 23:58
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; Katrine Ammitzbøll Sejersen; ContecRail-Sikkerhed
Emne: J.nr. 2023-141112 - SV: Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer mm j

Hermed **høringsvar fra ContecRail** vedr. udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, j.nr. 2023-141112.

ContecRail har følgende bemærkninger:

§2 Stk. 12:

Begrebet "jernbanestrækning" foreslås omformuleret til "jernbaneinfrastruktur"

§2 Stk. 13:

Overvåget prøvedrift bør også være mulig ved materielkørsel og kørsel med gods. Evt. opdelt i farligt gods, hhv. ikke farligt gods.

Der bør tillige 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.

§15 sidste linie:

"(...) undtaget fra tilladelse" bør formuleres " undtaget fra krav om tilladelse"

§19:

Hele branchen lider under de lange sagsbehandlingstider i ERA-OSS, hvor et køretøj der er testet, valideret og assesseret skal stå uproduktivt hen i måneder til stor skade for økonomien i projekter og virksomhederne.

Hvis intentionen med §19 også er at åbne mulighed for en midlertidig godkendelse af sådanne køretøjer, indtil der foreligger en permanent tilladelse så er det en god løsning til stor gavn for hele branchen.

Se tillige bemærkningerne til §2 Stk. 13

§20 stk.1:

Hvorfor er §20 begrænset til prøvedrift med passagerer? Prøvedrift er ligeså aktuelt for køretøjer der anvendes til materieflytning eller til godskørsel. (Evt. kan man i denne sammenhæng skelne mellem gods med/uden RID.)

§20 stk. 2 Det fremgår at "tilladelse til prøvedrift" maksimalt kan gives i 10 uger. Perioden bør matche ERA's sagsbehandlingstider på op til 5 måneder.

§24 stk.5:

Formuleringen synes umiddelbart at være en skærpelse, og det er lidt uklart hvad der reelt menes:

Gælder bestemmelsen også for køretøjer der er godkendt efter 2018-545?, herunder RIC-mærkede køretøjer? Hvis det er tilfældet så er der 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.

For at forebygge misforståelser foreslås stk.5 affattet således:

"Stk. 5. Passagerkøretøjer og trækkræfter, som har en godkendelse i henhold til denne bekendtgørelse, må, når de anvendes til gods eller passagertransport, ikke anvendes i tunneller, der andrager 1 kilometer eller derover,

dog med undtagelse af strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport station, eller medmindre der er givet eksplicit tilladelse til anvendelsen.

Venlig hilsen

Anders Dørge
Sikkerheds- og projektchef

Tlf. +45 2445 0227

ContecRail

www.contecrail.dk

Fra: Henriette Balslev <heba@trafikstyrelsen.dk>

Sendt: 29. august 2023 15.06

Cc: Katrine Ammitzbøll Sejersen <KARS@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer mm.

Til relevante høringsparter

Vedhæftet fremsendes 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, samt høringsbrev og liste over høringsparter.

Frist for afgivelse af bemærkninger er **tirsdag, den 26. september 2023.**

Eventuelle bemærkninger bedes sendt til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk med cc. Til heba@trafikstyrelsen.dk, mærket med j.nr. 2023-141112.

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)

Med venlig hilsen/Best regards

Henriette Balslev

Specialkonsulent
Senior Legal Advisor

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0361

Tlf.: +45 7221 8800

heba@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

26. september
2023
Sag 25-02-0047

Trafikstyrelsens j.nr. 2023-141112 DANAKs svar på Høring vedr. bekendtgørelser på jernbaneområdet

DANAK har tolker høringsudkast på den måde at:

Bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet:

DANAK tolker høringsudkast på følgende måde:

Vurderingen af foreslagsstillers risikovurdering kan gennemføres af

- akkrediterede AsBo'er, når køretøjet er omfattet af CSM-RA eller hvor risikovurderingen omfatter udrustning af et køretøj med ECTS eller GSM-R
- godkendelse af øvrige køretøjer, der ikke er omfattet af §23, stk. 3 foretages på basis vurdering af ikke-akkrediterede assessorer, der er godkendt af TS efter BEK 543/2017 'Godkendelse af assessorer og sagkyndige ifm. godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer'.
- samt at risikovurdering af metroer, letbanekøretøjer og S-banekøretøjer udføres efter Bilag 1-3 i udkast til bekendtgørelse.

Under forudsætning af at ovenstående tolkning er korrekt, har DANAK ingen kommentarer til høringsudkastet for den kommende 'køretøjs-bekendtgørelse

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

DANAK har tolker høringsudkast på den måde at:

- TS kan direkte anerkende udenlandske akkrediterede bemyndigede organer som DeBo, såfremt akkrediteringsområdet omfatter danske nationale standarder.
- Den eksisterende procedure for TS's udpegnings af organer på baggrund af TS's vurdering af opfyldelsen af IOD (EU) 2016/797 fortsætter.

Under forudsætning af at DANAKs tolkning er korrekt, foreslås flg. tilføjelse i BEK 709/2020 i §2, stk. 2:

Akkreditering skal være udstedt af et nationalt akkrediteringsorgan, der er medunderskriver af EA's (European co-operation for Accreditation eller IAF's (International Accreditation Forum) multilaterale aftale om gensidig anerkendelse med hensyn til produktcertificering.

Ophævelse af bekendtgørelse om tekniske krav til arbejdskøretøjer på jernbanenettet.

Det noteres, at bekendtgørelse 542/2012 vil blive ophævet pr. 1. januar 2024.

DANAK har ingen bemærkninger til dette.

DANAKs øvrige kommentarer:

Det har været DANAKs opfattelse, at den hidtidige praksis med skelnen mellem akkrediterede og godkendte assessorer gennem BEK 542/2017 og BEK 543/2017 samt at den eksisterende procedure for udpegning af organer (DeBo) på baggrund af TS's vurdering af opfyldelsen af IOD (EU) 2016/797 var en overgangsordning. DANAK vurderer at fortsættelse af denne praksis kan medføre en forskelsbehandling af aktørerne på området.

Med venlig hilsen,
Inge-Lise Clausen
Ledende assessor
Tlf. direkte 77 33 95 43
ilc@danak.dk

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tel.: +45 61 14 77 11

22. september 2023

Deres ref: 2023-141112

Att. Henriette Balslev

Høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

DB Cargo Scandinavia A/S ("DB Cargo") har den 29. august 2023 modtaget Trafikstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

DB Cargo har følgende bemærkninger:

§ 20, stk. 1:

Det foreslås i § 20, at tilladelse til test og transport kommer til at omfatte "overvåget prøvedrift", jf. også forslaget til definitionen i § 2.

Som DB Cargo læser forslaget til denne særlige testform, omfatter dette kun materiel til passagertransport.

Testformen "overvåget prøvedrift" bør omfatte såvel materiel til passagertransport som materiel til godstransport.

§ 24, stk. 5:

Det fremgår bl.a. af høringsbrevet, at:

"Der er i bekendtgørelsen et generelt krav om, at operatører er ansvarlige for deres køretøjers kompatibilitet. Der har dog ikke været tilstrækkelig opmærksomhed på, at der er særlige krav, der skal opfyldes ved passage af Storebælt og Øresund. Trafikstyrelsen har derfor fundet det nødvendigt at gentage det tidligere krav om, at køretøjer, der skal køre i lange tunneller (over 1 km) skal være godkendt hertil af hensyn til brand, evakuering mm."

Forslaget til § 24, stk. 5 har følgende ordlyd:

"Passagerkøretøjer og trækraftenheder, som anvendes til gods eller passagertransport, må ikke anvendes i tunneller, der andrager 1 kilometer eller derover, dog med undtagelse af strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport station, medmindre der er givet eksplicit tilladelse hertil."

Efter DB Cargos opfattelse skal det i bekendtgørelsen præciseres, at kravet i § 24, stk. 5 ikke vil omfatte allerede godkendte køretøjer, hvilket følger af forslaget til § 31, stk. 3. Det betyder, at kravet i § 24, stk. 5 ikke vil omfatte køretøjer godkendt på tidspunktet bekendtgørelsens ikrafttræden den 1. januar 2024.

Det er i den forbindelse misvisende, at det i høringsbrevet anføres, at der er tale om en "gentagelse" af kravet. I medfør af den gældende bekendtgørelse nr. 710 af 20. maj 2020 skal der således vedlægges "dokumentation for køretøjets brandegenskaber og kommunikationsudstyr" ved ansøgning om tilladelse til eksisterende køretøjer, der har været i drift i Danmark før 1. august 1996.

I forslaget til § 24, stk. 5 stilles der krav om en "eksplicit tilladelse", men der er ingen konkretisering af, hvilke helt præcise krav der vil skulle opfyldes.

Lange tunneller stiller primært krav til infrastrukturen set i forhold til brandsikkerhed mv. I det omfang kørsel i lange tunneller stiller supplerende krav til materiellet, bør bekendtgørelsen foreskrive de helt præcise krav til materiellet. Kravene skal specificeres som tillægskrav i forhold til de allerede gældende TSI-krav, således at interoperabiliteten opretholdes. Kravene vil samtidig skulle fremgå af Banedanmarks Netredegerelse.

§ 31, stk. 3:

Det foreslås i § 31, stk. 3, at tilladelser og godkendelser, der er udstedt før den nye bekendtgørelses ikrafttræden, fortsat skal være gældende i overensstemmelse med deres indhold.

Efter DB Cargos opfattelse er det vigtigt, at overgangsreglen suppleres af en bestemmelse om, at godkendelses- og tilladelsesprocesser, der er igangsat før den nye bekendtgørelses ikrafttræden, skal færdigbehandles i overensstemmelse med de på tidspunktet for igangsættelse gældende regler, herunder bekendtgørelse nr. 710 af 20. maj 2020.

Med venlig hilsen



Mogens Niese-Petersen
Head of Safety

Katrine Ammitzbøll Sejersen

Fra: DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>
Sendt: 27. september 2023 12:34
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev; DSB Sikkerhed [DSB]; Fremtidens Materielanskaffelser (FMA); DSBPOST
Emne: VS: Fra DSB - Høringssvar vedr. bekendtgørelser om jernbanekøretøjer mm.

Kære Henriette

DSB takker for høringsmuligheden.

Bemærkninger fra Fremtidens S-bane er vedhæftet som pdf-fil.

Fra DSB Sikkerhed er der følgende bemærkninger:

- Køretøjsbekendtgørelsens § 22. Formuleringen "*Der skal søges om tilladelse til test eller transport, hvis køretøjets konfiguration og anvendelse ikke er omfattet af en ibrugtagningstilladelse eller en køretøjsomsætningsstilladelse, ...*" kan ikke 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 går ind under 'konfiguration'?

DSB skal bemærke, at DSB Sikkerhed har drøftet denne formulering (§ 22) med Trafikstyrelsen flere gange før. Se fx det vedhæftede referat fra Trafikstyrelsen fra et møde tilbage i 2021. Trafikstyrelsen lovede dengang, at man ville komme med yderligere vejledning i forståelsen af formuleringen. Opdatering af bekendtgørelsen vil være en god mulighed for at lave en mere forståelig formulering. Men lige præcis denne formulering vurderes ikke at være ændret eller præciseret med udkastet.

Med venlig hilsen

Morten Haagensen Elmose
Senior direktionskonsulent

Økonomi, Koncernsekretariatet, CVR 25 05 00 53
Mobil 24680339, E-mail morhaa@dsb.dk



DSB Rejs med

Fra: Henriette Balslev <heba@trafikstyrelsen.dk>
Sendt: 29. august 2023 15:06
Cc: Katrine Ammitzbøll Sejersen <KARS@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer mm.

Til relevante høringsparter

Vedhæftet fremsendes 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, samt høringsbrev og liste over høringsparter.

Frist for afgivelse af bemærkninger er **tirsdag, den 26. september 2023.**

Eventuelle bemærkninger bedes sendt til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk med cc. Til heba@trafikstyrelsen.dk, mærket med j.nr. 2023-141112.

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](#)

Med venlig hilsen/Best regards

Henriette Balslev

Specialkonsulent
Senior Legal Advisor

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0361

Tlf.: +45 7221 8800

heba@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Sekretariatet, info@veterantog.dk, 22 27 29 21

Til
Trafikstyrelsen, info@trafikstyrelsen.dk
Cc: heba@trafikstyrelsen.dk

København 26. september 2023

Høringssvar, udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbanelområdet, j.nr. 2023-141112.

Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation skal meddele følgende bemærkninger til ovenstående høring:

§2:

I pkt. 8 defineres lbrugtagningstilladelse som: *Tilladelse til at bringe et bybanekøretøj eller et veteranotogskøretøj, eller en serie af disse køretøjer i en foreskreven konfiguration under bestemte anvendelsesbetingelser for drift og vedligehold.*

Begrebet forudsætter at "konfiguration" også defineres. Det vil fremme forståelsen hvis definitionen affattes således: "Tilladelse til at sætte et (...) køretøj i drift iht. en foreskreven konfiguration, herunder anvendelsesbetingelser for drift og vedligehold."

Det foreslås endvidere, at der som et nyt pkt. 33 indsættes definition "Veterantogsorganisation" som en "Jernbaneklub, museumsvirksomhed eller anden organisation med tilladelse til veteranotogskørsel i henhold til bekendtgørelse herom".

Formålet med definitionen er at undgå de mere tilfældige betegnelser, som er anvendt rundt i udkastet; "jernbaneklubber, foreninger m.v.", der principielt kan være enhver tilfældig ureguleret gruppering. Disse betegnelser bør konsekvensrettes til "Veterantogsorganisationer".

§4:

Udkastets §4 ses at være en direkte fortsættelse af den nugældende §5, for så vidt angår veteranotogskøretøjer:

§4. Veteranotogskøretøjer, som udrustes med ETCS (European Train Control System) og GSM-R data (Global System for Mobile Communications – Railway) skal opfylde kravene i TSI CCS (togkontrol- og kommunikation). Stk. 2. EF-verifikationsproceduren for delsystemer, som er angivet i bilag IV i interoperabilitetsdirektivet, skal anvendes ved udfærdigelse af verifikationerklæringer for delsystemer omfattet af TSI CCS, jf. stk. 1. Stk. 3. Bilag 4 skal anvendes ved udfærdigelse af verifikationerklæringer for delsystemer, der ikke er omfattet af stk. 2.

DVF undres over at bestemmelsen er videreført for veteranotog, idét Interoperabilitetsbekendtgørelsen (Bek. 713 af 20.05.2020) fastslår at infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål er undtaget fra Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union.

Transportministeren har tidligere fastslået at dette er tilfældet; se TRU-svar fra ministeren i 2021; <https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/tru/spm/658/svar/1800792/2430986.pdf>

Det fremgår bl.a. i ovennævnte TRU-svar, at medlemsstater kan undtage køretøjer fra direktivets anvendelsesområde, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turismæssige formål, samt at dette i Danmark er "sket med bekendtgørelse nr. 713 af 20. maj 2020 om interoperabilitet i jernbanesystemet § 2, nr. 2, hvorefter veterantog er undtaget fra direktivets anvendelsesområde og dermed ikke skal opfylde bestemmelserne i de såkaldte TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet). Når veterantog med bekendtgørelsen er undtaget fra direktivets anvendelsesområde, vil de særlige bestemmelser i den såkaldte TSI-togkontrol for ETCS-ombordudstyr i veterantog heller ikke skulle opfyldes."

DVF imødeser at §4 enten slettes, eller bringes i overensstemmelse med ovenstående.

§10:

Udkastets §10 ses at være en omskrivning af den nugældende §11, men der har indsneget sig et par uhenigtsmæssigheder:

Pkt. 2 forudsætter at der foreligger en registrering i det danske køretøjsregister (NVR/EVR). Der er imidlertid fortsat 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.

Bestemmelsen om at et køretøj skal være registreret i NVR-registeret er fornuftig, men der bør så være mulighed for at foretage en registrering af køretøjer i NVR-registeret som eksisterende køretøj, der har været i drift i Danmark før 1. august 1996.

DVF imødeser at pkt. 2 suppleres med en bestemmelse om at køretøjer der har været i drift i Danmark før 1. august 1996 kan optages i NVR-registeret på lige vilkår med eksisterende køretøjer, der var i drift i Danmark før 1. august 1996, og som er registreret i NVR før 21. maj 2015.

Pkt. 6 er en videreførelse af teksten fra den nugældende bekendtgørelse, men er upræcis i sin form, idet krav om dokumentation for brandegenskaber og kommunikationsudstyr alene gælder for køretøjer der anvendes til transport af passagerer. Teksten bør affattes således:

6) "Dokumentation for køretøjets brandegenskaber og kommunikationsudstyr, såfremt køretøjet skal anvendes til passagertransport i tunneller, der er længere end 1 kilometer, dog med undtagelse af strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station."

Med venlig hilsen

Danske Veterantogs Fællesrepræsentation

UDKAST til Bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

Page	Paragraph	Text	Comment	Proposal
1	§1	<p>§ 1. Bekendtgørelsen fastsætter regler om godkendelse og procedurer for ansøgning om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, herunder udstedelse af ibrugtagningstilladelser, typegodkendelser, testtilladelser og transporttilladelser, jf. dog stk. 2-4.</p> <p>Stk. 2. For køretøjer, der er omfattet af Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet (interoperabilitetsdirektivet), gælder kun kapitel 1, kapitel 6, kapitel 7, kapitel 8, kapitel 10, kapitel 11, kapitel 12 samt § 5, stk. 1, § 24, stk. 5, og § 25.</p>	<p>It could be made more clear which vehicles are addressed in the different chapters/paragraphs.</p> <p>See also comment regarding §2, Kapitel 9 and General.</p>	
1	§2	<p>8) Ibrugtagningstilladelse for køretøjer: Tilladelse til at bringe et bybanekøretøj eller et veterantogskøretøj, eller en serie af disse køretøjer i en foreskrevet konfiguration under bestemte anvendelsesbetingelser for drift og vedligehold.</p>	<p>We interpret the definition as "ibrugtagningstilladelse" only is used for bybanekøretøj and veterantogskøretøj. But is used in kapitel 4 also for Nye køretøjer and Køretøjer godkendt i et andet EU-land eller EØS-land.</p> <p>See also the comments below connected to køretøjsomsætningstilladelse and omsætningstilladelse. What is the difference.</p>	

5 §20	5) Ved efterfølgende serieansøgninger for IOD-køretøjer skal der foreligge en liste over alle ændringer inkl. kategorisering,...	Please define "IOD"
5 §20	<p>§ 20. Drejer testen sig om overvåget prøvedrift med passagerer i forbindelse med godkendelse af en serie af køretøjer, skal der med ansøgningen medsendes dokumentation for:</p> <p>1) En gyldig typegodkendelse med Danmark som anvendelsesområde.</p> <p>2) En gyldig ibrugtagningstilladelse eller køretøjsomsætningstilladelse af det første køretøj, som er i overensstemmelse med den godkendte type, jf. pkt. 1 (First of Class).</p>	<p>If we already have a typegodkendelse and ibrugtagningstilladelse, why do we have to use "Overvåget prøvedrift"?</p>
5 §20 & §22	køretøjsomsætningstilladelse	Please define "køretøjsomsætningstilladelse", isn't it the same as what you call ibrugtagningstilladelse?

§ 22. Der skal søges om tilladelse til test eller transport, hvis køretøjets konfiguration og anvendelse ikke er omfattet af en ibrugtagningstilladelse eller en køretøjsomsætningstilladelse, eller såfremt en ændring medfører, at der skal ansøges om en ny tilladelse, eller køretøjet anvendes uden for dets nuværende anvendelsesbetingelser på en måde, der vil kræve en ny tilladelse.

Stk. 3. Hvis ændringen vedrører ETCS eller GSM-R data, skal ansøgeren forelægge ændringen for Trafikstyrelsen, som anført i § 12.

5 §22

It is difficult to understand what §22 states. Is this something that would fit better in the beginning of Kapitel 7?

Stk. 3. Den jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, indehaver af tilladelse til veterantogskørsel eller sikkerhedscertificerede virksomheder, der er certificeret efter jernbanelovens § 11, der anvender køretøjet, vurderer og opbevarer dokumentationen for, at køretøjet er kompatibelt med de pågældende strækninger.

Stk. 5. Passagerkøretøjer og trækraftenheder, som anvendes til gods eller passagertransport, må ikke anvendes i tunneller, der andrager 1 kilometer eller derover, dog med undtagelse af strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport station, medmindre der er givet eksplicit tilladelse hertil.

6 §24

stk4 is missing.

		<p>Is kapitel 9 only for "Bybanekøretøjer og veterantogskøretøjer" or is stk. 5 also applicable for other Passagerkøretøjer. Please make it more clear.</p> <p>Not sure we understand stk. 5. "Stk. 5. Passagerkøretøjer og trækraftenheder, som anvendes til gods eller passagertransport, må ikke anvendes i tunneller, der andrager 1 kilometer eller derover, dog med undtagelse af strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport station, medmindre der er givet eksplicit tilladelse hertil." How to</p>	<p>Change the title if kapitel 9 only refers to "Bybanekøretøjer og veterantogskøretøjer" add to text: "medmindre der er givet eksplicit tilladelse hertil in the type approval"</p>
6 Kapitel 9	"Drift af køretøjer"		
6 §25	"omsætningstilladelse"	Please define "omsætningstilladelse", isn't it the same as what you call	
General		It is quite difficult to identify which requirements are only for "Bybanekøretøjer og veterantogskøretøjer" and which are for all vehicles.	

1 §2	13) Overvåget prøvedrift: En særlig testform med passagerer, hvor serieændrede køretøjer kan genindsættes i driften i en begrænset tidsperiode.	Nu muligt att köra test med passagerare, dvs det svenska ordet erfarenhetsdrift. Notera att "erfaringsdrift" på danska är test UTAN passagerare. Se detaljer
5 §20	5) Ved efterfølgende serieansøgninger for IOD-køretøjer skal der foreligge en liste over alle ændringer inkl. kategorisering, der er foretaget på køretøjet, som ikke er indeholdt i typegodkendelsen. Disse ændringer må ikke være kategori C eller D ændringer, jf. Kommissionens forordning 2018/545/EU, artikel 15, stk. 1.	Notera att ändringar efter typgodkännande på individer som klassas som 15.1.a och 15.1.b ska listas och skickas in vid ansökan om "Overvåget prøvedrift".

Katrine Ammitzbøll Sejersen

Fra: Mogens Duus <mogens@vikingrail.dk>
Sendt: 26. september 2023 11:51
Til: ts Info
Cc: Henriette Balslev
Emne: 2023-141112 (Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer mm.)

Hermed høringssvar fra VIKING-Rail:

§2 pkt. 11: Det bør i forbindelse med definitionen præciseres, at kompatibilitetsattesten udtrykkeligt vedrører "netkompatibiliteten" og drejer sig om "teknisk" kompatibilitet (for at undgå sammenblanding med rutekompatibilitet og parametrene relateret hertil i TSI OPE).

§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!).

Videre i §15: Den tidligere bestemmelse om, at køretøjer kan anvendes i "afspærret spor" (hvilket ikke er det samme som en "sporspærring" jfr. sidste begrebs definition i SR) med max. 25 km/t, bør IKKE fjernes. Det er ikke alene et spørgsmål om sprogbrug (jfr. høringsbrevet). Med formuleringen vil der fremadrettet fordres en formel sporspærring etableret, hhv. transporttilladelse søgt, i nogle tilfælde, hvor dette er ude af rimelige proportioner. P.t. er det muligt at "afspærre" ("blokere") et spor på anden vis og derved kunne flytte et køretøj omkring/ind på/ud af et værksted (f.eks. VIK's værksted i Padborg).

Tilsvarende er §16 uheldigt formuleret. Køretøjer "må anvendes på S-banen" bør rette stil "...må kun anvendes på S-banen", idet det ellers ikke er underforstået, at RIV-mærkede køretøjer må anvendes på jernbanenettet i øvrigt.

Med venlig hilsen, Mit freundlichen Grüßen, Kind regards,

Mogens Duus | Sikkerhedschef / Safety Manager

VIKING-Rail ApS

M +45 27 78 49 45

mogens@vikingrail.dk | www.vikingrail.dk



Headquarter:

Industrivej 4 M | DK-6330 Padborg

T +45 74 67 24 00

info@vikingrail.dk

International Solution Center 24h:

T +45 20 44 90 01
solution@vikingrail.dk

VIKING-Rail ApS
Direktør: Jens Ole Pedersen
CVR - nr: 27973795
CVRP - nr: 1010679814

Disclaimer

This e-mail is confidential and may also be legally privileged. If you are not the intended recipient, you may not disclose, copy, circulate or use this e-mail or the information contained in it. Please contact us immediately and delete the e-mail (including any attachment).
Any opinion or advice contained in this e-mail or any attachment is intended solely for the intended recipient.
You should protect your IT system from viruses and other attacks: we accept no responsibility for damage that may be caused by them.

Fra: Henriette Balslev <heba@trafikstyrelsen.dk>
Sendt: 29. august 2023 15:06
Cc: Katrine Ammitzbøll Sejersen <KARS@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over bekendtgørelser om jernbanekøretøjer mm.

Til relevante høringsparter

Vedhæftet fremsendes 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, samt høringsbrev og liste over høringsparter.

Frist for afgivelse af bemærkninger er **tirsdag, den 26. september 2023.**

Eventuelle bemærkninger bedes sendt til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk med cc. Til heba@trafikstyrelsen.dk, mærket med j.nr. 2023-141112.

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](#)

Med venlig hilsen/Best regards

Henriette Balslev

Specialkonsulent
Senior Legal Advisor

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0361
Tlf.: +45 7221 8800
heba@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk