

Høringsnotat

Bekendtgørelser, der skal gennemføre den tekniske del af 4. jernbanepakke

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 20. marts 2020 sendt 11 udkast til bekendtgørelser, der skal gennemføre den tekniske del af 4. jernbanepakke, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Udkast til bekendtgørelser, der har været i høring, er:

- Udkast til bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet
- Udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet
- Udkast til bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen
- Udkast til bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet
- Udkast til bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet
- Udkast til bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet
- Udkast til bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet

- Udkast til bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
- Udkast til bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet
- Udkast til bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11
- Udkast til bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet

Høringsfristen udløb den 27. april 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Aarhus Letbane I/S samt Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

Femern A/S og Keolis A/S noterer sig enkelte forhold i høringen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Aarsleff Rail, Banedanmark, ContecRail, Danske Veteranstogs Fællesrepræsentation (DVF), DSB og Metro Service A/S.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter de respektive bekendtgørelsesudkast. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Bemærkninger, der ikke relaterer sig direkte til ændringerne i de gældende regler og materialet i høringen, er ikke medtaget i høringnotatet. Disse vil indgå i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens løbende arbejde med reguleringen af jernbaneområdet.

1. Generelle bemærkninger

Keolis A/S noterer sig, at bekendtgørelserne ikke ændrer ved de gældende regler for bybaner.

Femern A/S noterer sig, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser i høringsbrevet, at de sagsbehandlingsfrister, der indføres i bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen, ikke ændrer på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens servicemål.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan bekræfte, at gældende ret for bybaner videreføres, og at sagsbehandlingsfrister, der indføres i bekendtgørelserne, ikke ændrer ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens nuværende servicemål for sagsbehandlingstider.

DSB har en bemærkning til bekendtgørelsespakken generelt, idet EU-kommissionen den 29. april 2020 har fremlagt et forslag om, at implementeringsfristen for den tekniske del af 4. jernbanepakke kan forlænges. På det tidspunkt, hvor DSB afgav sit høringssvar, var det præcise indhold af forslaget ikke kendt. DSB bemærker i sit høringssvar, at de forventer, at ikrafttrædelsestidspunktet for de 11 bekendtgørelser justeres i overensstemmelse med den udskydelse, EU måtte fastsætte for 4. jernbanepakke, for at sikre sammenhæng mellem den nationale lovgivning og EU-lovgivningen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at den tekniske del af 4. jernbanepakke indeholder to ikrafttrædelsesdatoer, nemlig den 16. juni 2019 og den 16. juni 2020. Der er 8 medlemsstater, der har implementeret den 16. juni 2019, så der findes allerede den situation i Europa i dag, at der er lande, hvor reglerne i pakken gælder og lande, hvor de ikke gælder endnu.

EU-Kommissionens forslag er nu vedtaget, og implementeringsfristen er fortsat den 16. juni 2020, dog med mulighed for at forlænge fristen til d. 31. oktober. Forlængelsesmuligheden er først og fremmest tiltænkt at kunne anvendes som en undtagelsemulighed for de medlemsstater, der ikke kan nå at få lovgivningen på plads til den 16. juni 2020 på grund af den nuværende COVID-19-situation.

I Danmark blev rammerne for den tekniske del af 4. jernbanepakke vedtaget af Folketinget ved lov nr. 510 af 1. maj 2019 om ændring af jernbaneloven. Ændringen af loven sættes i kraft den 16. juni 2020 ved bekendtgørelse nr. 634 af 14. maj 2020 om ikrafttræden af visse bestemmelser i lov om ændring af jernbaneloven. Bekendtgørelsen er udstedt af transportministeren. Rammerne i lovændringen udmøntes ved de bekendtgørelser, der har netop været i høring.

På den baggrund fastholdes den planlagte implementeringsdato den 16. juni 2020.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan i øvrigt oplyse, at hvis en ansøger efter den 16. juni vælger Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som godkendende myndighed, kan styrelsen gå i gang med at behandle sagen med det samme, den er indgivet igennem One Stop Shop (OSS). Der er ikke tale om, at den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) skal foretage en vurdering af materialet eller skal fordele

sagen videre til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem OSS. Styrelsen vil selv kunne tilgå sagen i OSS og starte sagsbehandlingen, når ansøgningen er indgivet.

Det forhold, at ansøgningen og dokumenter formelt set skal indgives igennem OSS, ændrer ikke ved, at en ansøger også fremadrettet vil kunne have dialog med og få vejledning fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om sagen.

2. Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerheds-certifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

Aarsleff Rail gør opmærksom på, at der i bekendtgørelsesudkastene er anvendt formuleringer som "jernbanevirksomheder", "andre aktører", "virksomheder som udfører kørsel på eget ansvar" og "virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11", men ikke "entreprenører på eget sikkerhedscertifikat". Aarsleff Rail finder det derfor uklart, hvad der gælder for disse og efterspørger en præcisering heraf.

Hertil skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærke, at de virksomheder, der er omfattet af jernbanelovens § 11, er: "virksomheder, som udfører kørsel på eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af jernbanelovens § 9 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed". Entreprenører, der kører på eget sikkerhedscertifikat, er derfor omfattet af formuleringen "virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11". De regler, der gælder for disse, gælder derfor også for entreprenører, der kører på eget sikkerhedscertifikat. Det vil være de samme regler som dem, der gælder for jernbanevirksomheder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har overvejet muligheden for at tilføje ", herunder entreprenører, der kører på eget sikkerhedscertifikat" i bekendtgørelsen for at tydeliggøre, at formuleringen også omfatter entreprenører, der kører på eget sikkerhedscertifikat. Dette er dog ikke fundet hensigtsmæssigt, idet ordlyden bliver unødigt tung.

Banedanmark gør opmærksom på, at de læser udkastets § 3, som at infrastrukturforvaltere skal leve op til forordning 2018/762/EU (CSM-SMS) og nærværende bekendtgørelse. De påpeger en række overlap mellem forordningen og bilaget i bekendtgørelsen. Banedanmark anbefaler, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i forhold til de konkrete krav til, hvad infrastrukturforvaltere skal leve op til for at opnå sikkerhedsgodkendelse, henviser til CSM-SMS.

Hertil skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen præcisere, at forordning 2018/762/EU (CSM-SMS) skal anvendes af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder i alle tilfælde, hvor der er tale om konventionel jernbane, det vil sige omfattet af direktiv 2016/798/EU (jernbanesikkerhedsdirektivet). Bilaget i bekendtgørelsen skal alene anvendes af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på bybanerne.

Bekendtgørelsesudkastets § 3, stk. 1, fastslår, at infrastrukturforvaltere, der er omfattet af reguleringen i jernbanesikkerhedsdirektivet – det vil sige på den konventionelle jernbane, skal leve op til kravene i forordning 2018/762/EU (CSM-SMS).

§ 3, stk. 2, fastslår, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på bybanerne skal leve op til kravene i bekendtgørelsens bilag.

Bilaget er identisk med bilaget i den gældende bekendtgørelse og videreføres uændret for bybaner, idet de ikke er omfattet af reglerne i 4. jernbanepakke, og styrelsen viderefører her gældende dansk ret for bybanene.

Der er således ikke tale om, at kravene i 2018/762/EU (CSM-SMS) og bilaget til bekendtgørelsen skal opfyldes samtidigt af samme aktør.

For en beskrivelse af den situation, hvor en infrastrukturforvalter har en sikkerhedsgodkendelse, der omfatter både bybane og den konventionelle jernbane og derfor er omfattet af både 2018/762/EU (CSM-SMS) og bilaget i bekendtgørelsen, henviser Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen til de bemærkninger, der er givet til DSB's kommentar nedenfor.

DSB bemærker, at de som operatør på både det offentlige net (omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet 2016/798/EU, dvs. den konventionelle jernbane) og på bybane (S-banen) har et sikkerhedscertifikat, der dækker begge dele. De understreger, at det er u hensigtsmæssigt, hvis de skulle være forpligtet til at følge to parallelle processer, nemlig bekendtgørelsens bilag og forordning 2018/762/EU (CSM-SMS).

Herudover bemærker DSB, at de havde forventet, at bekendtgørelsen ville præcisere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forvaltning af jernbanesikkerhedsdirektivets art. 14, stk. 4, sidste led, der lyder således: "Er enheden med ansvar for vedligeholdelse en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, kan overensstemmelsen med betingelserne fastsat i første afsnit kontrolleres af den nationale sikkerhedsmyndighed efter procedurerne i artikel 10 eller 12 og kan bekræftes på de certifikater, som udstedes i overensstemmelse med disse procedurer."

Hertil skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærke, at hvis en virksomhed både har aktiviteter på den konventionelle jernbane (omfattet

af 2016/798/EU, jernbanesikkerhedsdirektivet) og på bybaner, kan deres sikkerhedsledelsessystem godt være det samme, forudsat at det er angivet, hvor i systemet kravene til henholdsvis den konventionelle jernbane og til bybane er adresseret. Det bemærkes, at kravene i forordning 2018/762/EU (CSM-SMS) og bekendtgørelsens bilag i langt overvejende grad er de samme. Hvis der således er tale om én virksomhed, der har ét sikkerhedsledelsessystem, der dækker aktiviteter på både den konventionelle jernbane og på bybane, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandle ansøgninger vedrørende sikkerhedscertifikater på begge aktivitetsområder i én samlet proces, ligesom tilsyn vil blive tilrettelagt under hensyn til, at der er én virksomhed med ét sikkerhedsledelsessystem.

Til DSB's anden bemærkning om enheder med ansvar for vedligeholdelse (ECM) skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærke, at der ikke er tale om en bestemmelse, der skal implementeres i dansk ret, jf. direktivets art. 33, stk. 1. Området er reguleret af kommissionsforordninger (forordning 445/2011/EU og forordning 779/2019/EU), der finder direkte anvendelse i dansk ret.

Metro Service A/S spørger til, hvilke lempelser, der er for bybanerne i bekendtgørelsen, idet det fremgik af høringsbrevet, at der hvor 4. jernbanepakke har medført lempeligere regler for virksomhederne, er tilsvarende regler indført for bybanerne. Metro Service A/S spørger endvidere til, hvorfor sikkerhedsgodkendelsen for infrastrukturforvaltere, der er omfattet af EU-retten er gyldig i 5 år, mens sikkerhedsgodkendelsen og -certifikatet for bybaner er gyldig i op til 5 år.

Metro Service A/S foreslår, at bekendtgørelsens § 10, stk. 2, ændres således, at det fremgår klart, at det er bekendtgørelsens bilag – og ikke forordning 2018/762/EU (CSM-SMS) - der skal anvendes ved udarbejdelse af krydsreferenceliste, når der er tale om bybaner.

Metro Service A/S har endvidere spurgt, om bybaner fremover skal overholde forordning 2013/402/EU (CSM-RA) samt forordning 2012/1078/EU.

Herudover har Metro Service A/S bemærkninger og spørgsmål, der ikke relaterer sig direkte til høringsmaterialet, herunder bemærkninger til den kommende bybaneregulering.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at lempelsen for bybaner består i, at fristen for indsendelse af ansøgning om fornyelse er 5 måneder før sikkerhedsgodkendelsens eller -certifikatets udløb i stedet for 6 måneder. Herudover er der i § 20 indført mulighed for at få en fornyet vurdering af sin sag i tilfælde af et afslag.

I forhold til spørgsmålet om gyldighedsperioden bemærkes, at forskellen skyldes ordlyden i EU-reglerne. Disse dikterer en 5-års periode for infrastrukturforvaltere, der er omfattet af EU-reglerne. EU-sikkerheds-certifikater har derimod en gyldighed på op til 5 år, hvilket fremgår af forordning 2018/763/EU, og derfor ikke reguleres i bekendtgørelsen. For bybaner videreføres gældende ret, hvor gyldigheden er op til 5 år. I praksis vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstede sikkerhedsgodkendelser og – certifikater til bybanerne med den fulde løbetid, medmindre særlige forhold taler herimod.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har overvejet, om § 10, stk. 1, nr. 2, kan gøres klarere, herunder det tekstforslag, som Metro Service A/S har foreslået, men har fundet, at det vil svække læsevenligheden af bestemmelsen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har derfor valgt at beholde den ordlyd, der har været i høring, og gør samtidig opmærksom på, at § 10, stk. 1, nr. 2, læst i sammenhæng med § 3, bidrager til at fjerne en eventuel uklarhed.

Der er ikke i udkastet til bekendtgørelsen krav om, at bybanerne skal følge 2013/402/EU (CSM-RA) eller forordning 2012/1078/EU. Og idet de ikke længere er omfattet af EU-reglerne gælder forordningerne heller ikke direkte for bybanerne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gør opmærksom på, at bekendtgørelsespakken skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke, som bybanerne ikke er omfattet af, hvilket betyder, at for så vidt angår bybaner videreføres gældende ret.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen noterer sig de bemærkninger, som Metro Service A/S har haft til den kommende bybaneregulering, og lader dem indgå i det videre arbejde med denne regulering, men behandler dem ikke yderligere her.

3. Udkast til bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet

Metro Service A/S spørger, om bybaner skal overholde CSM for risikovurdering, sikkerhedsdirektivet og TSI.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at bybaner ikke er omfattet af sikkerhedsdirektivet eller interoperabilitetsdirektivet – og derfor ikke omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og –vurdering (CSM-RA). Det fremgår af § 6, stk. 2, i bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, at bybanekøretøjer i stedet skal opfylde kravene til risikovurdering, som fremgår af bilag 1-3 i bekendtgørelsen (og som er identisk med CSM-RA).

Flere bemærkninger knytter sig til bekendtgørelsens anvendelsesområde.

Banedanmark finder det vanskeligt at gennemskue, om køretøjer, der skal testes på en eksisterende strækning, der midlertidigt er udstyret som ERTMS-testområde med henblik på at teste køretøjer, også er omfattet.

Samtidig skriver Banedanmark, at "It must be clear that vehicles operating on local lines, controlled by CCS systems out of scope of the TSI (S-bane included) should be excluded from any approval process involving the EU".

Både ContecRail og DVF foreslår, at anvendelsesområdet gøres mere læsevenligt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at anvendelsesområdet med fordel kan præciseres og har på den baggrund ændret § 2, så bestemmelsen bliver mere forklarende.

DSB foreslår, at der i § 2 tilføjes en henvisning til § 5, hvor der stilles krav til f.eks. veterantogskøretøjer, når de udrustes med ETCS og GSM-R.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen ikke gælder for køretøjerne oplyst i § 2 (nu § 2, stk. 3 og 4). For disse køretøjer gælder § 5 derfor heller ikke, hvorfor der ikke tilføjes en henvisning til denne bestemmelse.

DVF anfører, at "egen infrastruktur" i § 2, nr. 1 (nu § 2, stk.3) ikke er præcist nok.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal hertil bemærke, at der ikke er ændret i formuleringen af denne undtagelse i forhold til den tidligere bekendtgørelse. Med "egen infrastruktur" forstår styrelsen, at der er tale om veterantogskøretøjer, der kører på infrastruktur, som udelukkende anvendes til veterantogskørsel.

Banedanmark bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis det fremgik eksplicit, om arbejdskøretøjer er omfattet af bekendtgørelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at arbejdskøretøjer er omfattet af bekendtgørelsen. Idet disse køretøjer er en del af den store mængde af køretøjer, der er omfattet af interoperabilitetsdirektivet, jf. § 1, stk. 2 (nu § 2, stk. 2), er det imidlertid kun de kapitler og bestemmelser, som er oplyst i § 2, stk. 2, som finder anvendelse.

Arbejdskøretøjer er en delmængde af alle de køretøjer, der er omfattet af interoperabilitetsdirektivet, hvorfor styrelsen har valgt ikke at nævne disse eksplicit i bekendtgørelsen.

DVF anfører, at bekendtgørelsen både anvender betegnelsen "jernbaneklubber, foreninger m.v." og "veterantogsoperatører". DVF vil foretrække, at betegnelsen "veterantogsorganisation" i stedet anvendes alle steder, og "indehavere af tilladelse til veterantogskørsel" ændres til "indehavere af tilladelse til drift af veteranbane". DVF hæfter sig samtidigt ved, at bekendtgørelsen ikke indeholder en definition af veterantogskøretøjer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at der ikke er tale om en ændring i forhold til den tidligere bekendtgørelse. Styrelsen har dog ændret "veterantogsoperatør" i bilag 1 til "jernbaneklubber, foreninger m.v.", så der bruges samme betegnelser hele vejen igennem bekendtgørelsen. Med hensyn til en ændret definition er styrelsen åben for sammen med relevante brancheaktører at drøfte en fællesbetegnelse som eksempelvis "veterantogsoperatør", som på sigt kan komme til at gælde fremadrettet. Det samme gælder for så vidt angår en definition på veterantogskøretøjer.

DVF foreslår, at der ændres i definitionen af "ibrugtagningstilladelse", således at det fremgår, at det handler om tilladelse til idriftsættelse.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i bemærkningen og har ændret definitionen, således at det fremgår, at der er tale om tilladelse til at bringe et veterantogskøretøj, et bybanekøretøj eller et rangerlokomotiv - eller en serie af disse køretøjer - i en foreskrevet konfiguration under bestemte anvendelsesbetingelser for drift og vedligehold.

ContecRail ønsker, at definitionen på ihændebarer ændres, så der ikke står noget om økonomisk drift.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i ContecRails bemærkning. Definitionen er derfor ændret, så den svarer til definitionen i interoperabilitetsdirektivet, som ikke nævner noget om økonomisk drift.

Både Banedanmark, DVF og ContecRail stiller spørgsmål ved forståelsen af § 5. Spørgsmålene relaterer sig hovedsagligt til, om begrebet ERTMS bør anvendes i stedet for ETCS, samt om hvorvidt bestemmelsen både vedrører GSM-R data og GSM-R voice.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal hertil anføre, at ERTMS (det fælleseuropæiske signalsystem) er et samlende begreb, hvorfor ETCS

og GSM-R er den mest præcise betegnelse. I TSI CCS er onboard udrustning endvidere defineret som ETCS + GSM-R. Det er kun GSM-R data, der er omfattet af kravet – og ikke GSM-R voice. For at tydeliggøre dette, er ordet data flyttet i sætningen, så det nu står lige bag GSM-R.

Banedanmark anfører til § 7, at sammenhængen "between DeBo/NoBo and sagkyndig" skal være tydeligere, hvorfor Banedanmark ønsker, at der refereres til "working relationship between xBo and sagkyndig".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at der ikke er sammenhæng mellem NoBo, DeBo og sagkyndig. Der er tale om tre forskellige slags vurderinger, som foretages af tre forskellige slags eksperter. NoBo (et bemyndiget organ) anvendes, hvis den vurdering, der skal foretages, vedrører TSI'er (Technical Standards for Interoperability). Det følger derfor af § 7, nr. 2, at NoBo skal anvendes, hvis rangerlokomotiver eller veteranogskøretøjer udrustes med ETCS/GSM-R. En DeBo (et udpeget organ) anvendes, hvis vurderingen af delsystemet i stedet er omfattet af nationale regler - og sagkyndige anvendes kun, hvor vurderingen af delsystemet hverken er omfattet af TSI'er eller nationale regler.

Banedanmark anfører, at det følger af § 8, at ved ansøgning om ibrugtagningstilladelse til et køretøj, der baserer sig på en dansk typegodkendelse, skal både typegodkendelse udstedt i Danmark samt typeoverensstemmelseserklæring vedlagt verifikationerklæringer vedlægges ansøgningen. Banedanmark finder det uklart, om der til ibrugtagningstilladelse til en serie af køretøjer (som baserer sig på en dansk typegodkendelse) kan vedlægges et samlet verifikationsdokument (som eksempelvis gælder for køretøjer omfattet af 2018/545/EU), eller om der skal vedlægges et nyt verifikationsdokument hver gang, der indsendes en ny ansøgning.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan hertil oplyse, at ibrugtagningstilladelse til og typegodkendelse af de køretøjer, der er omfattet af bekendtgørelsens § 4 (bybane-, veteranbanekøretøjer og rangerlokomotiver), stort set skal følge de samme regler, som gælder efter forordning 2018/545/EU. Bemærk venligst flertalsbetegnelsen verifikationserklæringer. Det kan dog godt være én erklæring, hvis alle de pågældende køretøjer er omfattet af denne. Men verifikationsdokument (DoV) kan først udstedes efter certificering af de pågældende køretøjer. Styrelsen har præciseret i bestemmelsen, at de pågældende verifikationserklæringer skal ledsages af verifikationsattester.

Banedanmark mener, at § 9 medfører, at et køretøj skal have en ny godkendelse i Danmark, selvom køretøjet allerede har en godkendelse i et andet EU land.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal henlede opmærksomheden på, at overskriften på de pågældende bestemmelser i bekendtgørelsen hedder "Nye køretøjer" – og derfor kun gælder for køretøjer, som endnu ikke er godkendt i et andet EU land. Det næste afsnit i bekendtgørelsen handler – jf. næste overskrift – om køretøjer, der er godkendt i et andet EU eller EØS-land. Der er således ikke tale om, at et køretøj skal have en ny godkendelse i Danmark, hvis det allerede er godkendt i et andet EU- eller EØS-land.

Banedanmark finder det uklart, om kompatibilitetsattesten nævnt i § 10 "shall be stating the required type of lines in Denmark". Banedanmark foreslår derfor, at "It can be made precise in definition 14) that statements on compatibility with the Danish network are meant (as in RINF)".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal pege på, at det allerede fremgår af definitionen, at kompatibilitetsattesten er dokumentation for, at køretøjet er kompatibelt med det net, køretøjet anvendes på. Dette net kunne være Banedanmarks netværk, men det kunne eksempelvis også være et letbanenet.

DVF og ContecRail hæfter sig ved datoen i § 11, stk. 3, hvorefter kompatibilitetsattest kan udelades for et eksisterende køretøj, der har været i drift i Danmark før den 1. august 1996, såfremt køretøjet er blevet registreret i det nationale køretøjsregister inden den 21. maj 2015. DVF og ContecRail er af den opfattelse, at datoen viser, at der har været en "kattelerm", der har åbnet for efterregistrering.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har sat datoen 21. maj 2015 ind, idet det er datoen for ikrafttrædelse af den tidligere bekendtgørelse, som indeholdt en tilsvarende bestemmelse. Den tidligere bekendtgørelses § 10, stk. 2, fastslog, at kompatibilitetsattest kunne udelades, hvis et sådant køretøj var registreret i det nationale køretøjsregister.

Banedanmark fastslår, at § 12 gentager krav fra sikkerhedsdirektivet – og foreslår, at bestemmelsen blot henviser til direktivet i stedet for at gentage kravet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal bemærke, at § 12 ikke gælder for køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet, og ikke alle køre-

tøjer omfattet af § 12 er også er omfattet af sikkerhedsdirektivet. Styrelsen har præciseret bestemmelsen, så der eksplicit henvises til ETCS og GSM-R data.

Banedanmark finder ikke § 14 i linje med interoperabilitetsdirektivet – og finder det omfattende, at der skal indsendes projektbeskrivelser ved alle ændringer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at bestemmelsen udelukkende vedrører ændringer ved køretøjer, som ikke er omfattet af interoperabilitetsdirektivet. En projektbeskrivelse skal kun fremsendes i de tilfælde, hvor § 12 finder anvendelse (dvs. hvis ændringen er signifikant eller vedrører ETCS og GSM-R data).

Banedanmark synes endvidere, at der i § 14 mangler noget vedrørende TSI CCS.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig og tilføjer ETCS eller GSM-R data i § 14, stk. 1, nr. 1.

Banedanmark fremfører i øvrigt: "No link with the ESC Statement is present, which for ERTMS lines is the only legal tool (TSI 209). RSC/ESC should be addressed (ERTMS/vehicle compatibility), IOD article 21 and TSI-CCS. Suggestion: Add the ESC statement as playing this role (clear in §23) in the Kompatibilitetsattest for showing compatibility between CCS OB and CCS TS and clarifying that the IM will be contacted for the ESC process."

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal hertil fastslå, at hvis et køretøj udstyres med ETCS eller GSM-R data, skal det opfylde kravene i TSI CCS.

DVF og ContecRail foreslår, at § 15 flyttes til § 2.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder det ikke formålstjenligt at flytte bestemmelsen, som foreslået. § 15 er ikke en undtagelse fra bekendtgørelsens anvendelsesområde, men derimod en undtagelse fra kravet om tilladelse, hvorfor bestemmelsen er placeret i forbindelse med de pågældende tilladelsesbestemmelser. Styrelsen har dog præciseret, at § 15 også gælder undtagelse fra tilladelse om test, transport og erfaringsdrift.

ContecRail bemærker, at den sidste sætning i § 16 "hvis de overholder det kinematiske referenceprofil G1, beregnet i henhold til UIC 505-1" er overflødig.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder, at sætningen bidrager til forståelsen af bestemmelsen, hvorfor den bibeholdes.

DSB finder det uklart, hvorfor der i § 16 henvises til G1, når bekendtgørelse 1463 bilag 3 beskriver "kinematisk referencelinje for rullende materiel, der skal køre på S-banen".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker hertil, at bekendtgørelse 1463 ikke stiller krav om et bestemt internationalt profil. Mange køretøjer opfylder G1, som også opfylder kravene i bekendtgørelse 1465 til profilet på S-banen. Så hvis køretøjet er godkendt med G1 profilet, er der ikke behov for yderligere profilkontrol. På denne baggrund fastholdes henvisningen til referenceprofilet G1.

Banedanmark anfører, at § 17 ikke synes fuldstændig.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at bestemmelsen ikke fremstod fuldstændig og har på den baggrund justeret teksten i bestemmelsen.

Banedanmark, DSB og ContecRail har flere bemærkninger til forståelsen af bestemmelserne om test, transport og erfaringsdrift §§ 19-20 (nu §§ 18-20).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har præciseret bestemmelserne bl.a. ved at tilføje en ny bestemmelse (§ 20) om, hvornår man søger om tilladelse. Derudover skal styrelsen henlede opmærksomheden på § 12, hvoraf det fremgår, at det er forslagsstiller, der skal foretage signifikansvurderingen ved ændringer samt § 22, hvoraf det fremgår, at køretøjer ikke må anvendes til test eller transport eller erfaringsdrift, før styrelsen har udstedt en tilladelse.

Derudover kan det oplyses, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i samarbejde med blandt andet Banedanmark har iværksat et arbejde med henblik på at klarlægge, om der er grundlag for, at den danske regulering af test skal ændres. Styrelsen forventer at have udkast til nye regler på plads i 2021. Dette arbejde vil således ikke være tilendebragt før implementeringen af den tekniske søjle af 4. jernbanepakke, hvorfor den nuværende regulering videreføres. Det bemærkes dog, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen også efter den gældende regulering på baggrund af en ansøgning konkret kan vurdere, om der vil kunne dispenseres fra krav om testtilladelse mv.

ContecRail og DVF finder det uklart, om transport i § 21 er knyttet til signifikant kørsel.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan bekræfte, at transport er knyttet til signifikant kørsel. Der er i øvrigt tale om en bestemmelse fra den tidligere bekendtgørelse, som blot er udvidet til på samme måde at gælde ved tilladelse til test, transport og erfaringsdrift.

For så vidt angår § 23 foreslår ContecRail, at ordet "ansøgeren" går ud, idet det er irrelevant, og DVF stiller spørgsmål ved "virksomhed" og "relevante væsentlige krav". DSB anfører, at bestemmelsen ikke synes at omfatte eksisterende køretøjer, som allerede er i drift.

Bestemmelsen implementerer tekst fra interoperabilitetsdirektivet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er enig i, at ordet "ansøgeren" ikke er nødvendigt, og det er derfor slettet fra bestemmelsen. Endvidere er indsat en henvisning til interoperabilitetsdirektivet ved de væsentlige krav. Derudover er overskriften blevet justeret, så den afspejler, at bestemmelsen ikke decideret er en driftsbestemmelse, men indeholder forskellige krav til bl.a. omsætning og anvendelse. Styrelsen kan bekræfte, at bestemmelsen vedrører køretøjer omfattet af interoperabilitetsdirektivet, som fremadrettet får udstedt en køretøjsomsætningstilladelse.

ContecRail ønsker en klagebestemmelse magen til klagebestemmelsen i den tidligere bekendtgørelse i stedet for den klagebestemmelse, som fremgår af § 15.

Med bekendtgørelse nr. 859 af 7. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet var det ikke længere muligt at klage over en afgørelse til Jernbanenævnet. Klagebestemmelsen følger af bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter. Styrelsen har dog med en ny § 16 udvidet klagebestemmelsen med de klagebestemmelser, der findes i interoperabilitetsdirektivet, og som i tilfælde af afslag på en ansøgning giver adgang til en fornyet vurdering.

Derudover vil en ansøger senest 8 uger efter modtagelsen af en afgørelse kunne indbringe sagen for domstolene, jf. § 115, stk. 1, i jernbaneloven.

ContecRail og DVF finder, at tilføjelsen "til kørsel på det net overensstemmelseserklæringen vedrører" er en skærpelse af gældende regler.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal hertil oplyse, at en overensstemmelseserklæring fra Banedanmark er en erklæring om, at et køretøj kan anvendes på en anden specifik infrastruktur, end hvad det primært anvendes til (oftest et konventionelt køretøj, der også kan anvendes på S-banen). Denne overensstemmelseserklæring skal ikke ses som tilladelse til at køre på al anden infrastruktur (eksempelvis letbanen). På den baggrund ser styrelsen tilføjelsen som en præcisering – og ikke en skærpelse.

DVF og ContecRail har bemærkninger til definitioner og en del af teksten i bilag 1 til bekendtgørelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at definitioner og tekst i al væsentlighed følger af CSM-RA, hvorfor bilag 1 i bekendtgørelsen i overvejende grad er en gengivelse af CSM-RA.

Metro Service A/S ønsker at der i bilag 2, punkt 3.5.1, anvendes et mere korrekt ord for "risikoacceptabilitet"

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har anvendt ordlyden fra CSM-RA (med den ændring der trådte i kraft i 2015), idet der skulle gælde et parallelt risikovurderingssystem for eksempelvis bybaner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ændret i indledningen til bilaget, så det er mere klart, hvad der er omfattet.

Af andre ændringer kan det nævnes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i forbindelse med gennemgangen af bekendtgørelsen har slettet første del af § 18, idet den i indhold svarer til overgangsbestemmelsen i § 28, stk. 3 – og som konsekvens flyttet anden del af bestemmelsen til § 22, da der således ikke længere er tale om en undtagelse fra krav om tilladelse.

4. Udkast til bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen

Metro Service A/S spørger, om bybaner skal overholde CSM for risikovurdering, sikkerhedsdirektivet og TSI.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at bybaner ikke er omfattet af sikkerhedsdirektivet eller interoperabilitetsdirektivet – og derfor ikke omfattet af Kommissionens gennemførelsesforordning om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering (CSM-RA). Det fremgår af § 3 i bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen, at jernbaneinfrastruktur, der ikke er omfattet af forordningen for risikovurdering (herunder bybaner) i

stedet skal opfylde kravene til risikovurdering som fremgår af bilag 1-3 i bekendtgørelsen (og som er identisk med CSM-RA).

ContecRail bemærker til § 7, at der er behov for, at spor som omlægges midlertidigt for at opretholde trafikale drift i en anlægsperiode kan følge en mindre omfattende proces end ibrugtagningstilladelse, risikovurdering efter CSM-RA mm. ContecRail mener, at der på nuværende tidspunkt er praksis på området, hvor selv mindre midlertidige ændringer betragtes som signifikante og dermed "dyr og besværlig at håndtere, er medvirkende årsag til den meget udbredte og omfattende brug af langvarige sporspæringer".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at det følger af § 7, at den virksomhed, der påtænker ændringen skal vurdere, om ændringen er signifikant. En mindre midlertidig ændring vil i langt de fleste tilfælde ikke blive vurderet som værende signifikant og vil derfor ikke kræve ibrugtagningstilladelse. Der er ikke i bekendtgørelsen noget krav om, at arbejder med signifikante ændringer skal foretages i sporspæringer. Det er infrastrukturforvalteren, der beslutter, hvornår der skal anvendes sporspæringer. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ingen indflydelse herpå. Bestemmelsen er uændret i forhold til den nuværende bekendtgørelse.

Banedanmark gør opmærksom på, at det ikke fremgår tydeligt, at bekendtgørelsen ikke gælder for bybaner.

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen gælder for bybaner. Jf. § 3 skal bybaner dog ikke opfylde forordningen for risikovurdering (CSM-RA), men anvende risikovurderingen i bilag 1-3 til bekendtgørelsen (som er magen til CSM-RA).

Banedanmark læser bekendtgørelsens § 5, stk. 5, som et krav om, at ansøger skal have ERA-godkendelse hver gang.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at kravet om ERA's godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr fremgår af interoperabilitetsdirektivet, og der er derfor indarbejdet en bestemmelse i jernbaneloven med den seneste lovændring, hvor der fastsættes krav om en sådan godkendelse. Bestemmelsen i bekendtgørelsen regulerer ikke, hvornår der skal søges om godkendelse fra ERA, men anfører, at hvis agenturets godkendelse er påkrævet, skal godkendelsen vedlægges ansøgningen om ibrugtagningstilladelse. Hvis ERA giver en godkendelse, der kommer til at vedrøre flere ibrugtagningstilladelser, vil

der i ansøgningen om ibrugtagningstilladelse kunne henvises til en allerede indsendt godkendelse, eller den samme godkendelse vil kunne vedlægges flere gange.

Banedanmark anfører, at tidsangivelsen i § 6 om maksimal sagsbehandlingstid er en udvidelse af de sagsbehandlingstider, styrelsen har som servicemål i dag.

Femern A/S bemærker bestemmelsen – og understøtter styrelsens kommentarer hertil i høringsbrevet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er forpligtet til at implementere bestemmelsen fra interoperabilitetsdirektivet om maksimale sagsbehandlingstider. Disse maksimale sagsbehandlingstider vil ikke ændre ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens nuværende servicemål for sagsbehandlingstider, som i dag er af væsentlig kortere varighed.

Banedanmark oplyser, at nogle projekter ikke har medsendt den i § 9 nævnte projektbeskrivelse, fordi det var aftalt, at der kun skulle fremsendes APIS, og Banedanmark ønsker derfor en tilføjelse i bestemmelsen om, at andet vil kunne aftales.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at den pågældende bestemmelse ikke er ændret i forhold til tidligere. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer således allerede i dag kravet om fremsendelse af projektplan som værende noget, der kan aftales mellem styrelsen og ansøger.

I forhold til bekendtgørelsens bestemmelser om test (primært § 10) anfører Banedanmark, at det synes uhensigtsmæssigt at fastholde de eksisterende danske regler om test.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i samarbejde med blandt andet Banedanmark iværksat et arbejde med henblik på at klarlægge, om der er grundlag for at den danske regulering af test skal ændres. Styrelsen forventer at have udkast til nye regler på plads i 2021. Dette arbejde vil således ikke være tilendebragt før implementeringen af den tekniske søjle af 4. jernbanepakke, hvorfor den nuværende regulering videreføres. Det bemærkes dog, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen også efter den gældende regulering på baggrund af en ansøgning konkret kan vurdere, om der vil kunne dispenseres fra krav om testtilladelse.

Banedanmark finder, at ordlyden i § 12 kan skabe usikkerhed om infrastrukturforvalterens selvforvaltning i forhold til at ibrugtage ændret jernbaneinfrastruktur, hvor ændringen vurderes ikke-signifikant.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at den pågældende bestemmelse ikke er ændret i forhold til tidligere. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer allerede i dag bestemmelsen således, at infrastrukturforvalteren udøver selvforvaltning ved ibrugtagning af ændret jernbaneinfrastruktur, hvor ændringen af infrastrukturforvalteren vurderes ikke-signifikant.

I forbindelse med gennemgangen af bekendtgørelsen har styrelsen endvidere udvidet klagebestemmelsen i § 15, så den bliver i overensstemmelse med interoperabilitetsdirektivets bestemmelser om klageadgang. Som konsekvens er tilføjet en ny § 16 om mulighed for fornyet vurdering ved afslag på ansøgning om ibrugtagnings- eller testtilladelse.

5. Udkast til bekendtgørelse om interoperabilitet i jernbanesystemet

Metro Service A/S ønsker, at bekendtgørelsens anvendelsesområde direkte nævner "metro" i klartekst.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal bemærke, at det følger af interoperabilitetsdirektivets artikel 1, litra a, at direktivet ikke gælder for metroer. Det er derfor ikke muligt (eller nødvendigt) at undtage metroer fra anvendelsesområdet.

ContecRail nævner, at bekendtgørelsens § 2, stk. 3, nævner "tunge" køretøjer uden, at det er defineret, hvad der menes med tunge køretøjer. I forhold til Bilag 1, artikel 2, finder ContecRail, at definitionerne burde opføres i alfabetisk rækkefølge.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har valgt at gengive ordlyden fra den danske oversættelse af undtagelserne i interoperabilitetsdirektivet. I originalversionen tales der om "heavy rail" kontra "light rail". Tunge køretøjer er således køretøjer, som hovedsagligt anvendes på den konventionelle jernbaneinfrastruktur i modsætning til letbanekøretøjer, der hovedsagligt anvendes på letbaner.

Bilag 1 er en gengivelse af interoperabilitetsdirektivet, der indgår som bilag til bekendtgørelsen. Definitionerne og rækkefølgen heraf er derfor en direkte gengivelse af direktivet (i dansk oversættelse).

6. Udkast til bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet

Banedanmark ønsker at vide, om det er bevidst, at ikke alle senere ændringer af jernbaneloven er medtaget i indledningen til bekendtgørelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen er udarbejdet i overensstemmelse med den gældende vejledning om udarbejdelse af administrative forskrifter, hvoraf det følger, at kun lovændringer, der har berørt hjemmelsbestemmelserne, angives i bekendtgørelsens indledning.

7. Udkast til bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet

Banedanmark oplyser, at de opfatter det således, at DANAK akkrediterer bemyndigede organer, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal godkende.

Det er endvidere Banedanmarks opfattelse, at for en NoBo, som er akkrediteret i et andet EU-land, gælder lovgivningen i det pågældende land og dette lands akkreditering som grundlag for, at Banedanmark kan anvende firmaet som NoBo.

Banedanmark anfører herudover, at det vil være en fordel, hvis der er mulighed for, at en intern ekspert kan agere NoBo for Banedanmark forudsat at pågældendes uvildighed kan påvises i forhold til det aktuelle projekt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan bekræfte, at DANAK akkrediterer bemyndigede organer, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender. DANAK, som er den danske akkrediteringsfond, akkrediterer overensstemmelsesvurderingsorganer. Herefter kan disse organer anmode styrelsen om at blive udpeget og notificeret som bemyndiget organ (NoBo). Notificeringen foregår via NANDO (Kommissionens database for New Approach Notified and Designate Organisations), som det bemyndigede organ herefter vil fremgå af.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan ligeledes bekræfte Banedanmarks opfattelse i forhold til deres bemærkning om NoBo, som er akkrediteret i et andet EU-land. Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan er akkrediteret i et andet EU land – og udpeget og notificeret af myndighederne i det pågældende land som NoBo, vil denne NoBo kunne udføre overensstemmelsesvurderinger for Banedanmark uden yderligere akkreditering/udpegning/notificering i Danmark.

Til Banedanmarks bemærkning om en intern ekspert som NoBo kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyse, at direktivet indeholder en

bestemmelse om akkrediterede interne organer (artikel 35). Sådanne organer må dog kun udføre overensstemmelsesvurdering med henblik på gennemførelse af visse nærmere anførte procedurer. Denne bestemmelse sættes i kraft med interoperabilitetsbekendtgørelsen, men styrelsen har på baggrund af Banedanmarks ønske valgt også at skrive bestemmelsen ind i bekendtgørelse om krav til bemyndigede organer som ny § 5, således at det er klart for infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, at denne mulighed er til stede.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at som følge af et forslag fra EU-kommissionen ændres ikrafttrædelsesbestemmelserne i bekendtgørelsen, idet ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet med senere ændringer må forventes udsat. Formålet er at sikre, at bemyndigede organer udpeget efter dette direktiv vil kunne fortsætte deres virke, indtil det pågældende direktiv ophæves.

8. Udkast til bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke modtaget bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om krav til udpegede organer på jernbaneområdet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker, at som følge af et forslag fra EU-kommissionen ændres ikrafttrædelsesbestemmelserne i bekendtgørelsen, idet ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet med senere ændringer må forventes udsat. Formålet er at sikre, at bemyndigede organer udpeget efter dette direktiv vil kunne fortsætte deres virke, indtil det pågældende direktiv ophæves.

9. Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Banedanmark og DSB har haft bemærkninger til indberetningskategorierne i bilagene til bekendtgørelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal hertil bemærke, at bilagene er en videreførelse af de gældende bilag. Bemærkningerne vil kunne indgå i overvejelserne i forbindelse med en eventuel senere revision af bekendtgørelsen.

DSB gør opmærksom på, at der muligvis er uoverensstemmelse mellem anvendelsesområdet i § 1 og de indberetningspligtige i § 2. Herudover gør DSB opmærksom på, at de er bekymrede for, hvis indberetningerne bliver offentlige.

For så vidt angår anvendelsesområdet, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyse, at der er tale om en gentagelse af formuleringen i jernbanelovens § 78, stk. 1 og 2, og infrastrukturforvaltere er indbefattet af ordet "virksomheder på jernbaneområdet".

I forhold til spørgsmålet omkring offentlighed i indberetningerne, bevirker ændringen i § 1 i forhold til den gældende bekendtgørelse ikke en ændring i den gældende retstilstand i forhold til offentlighed. Ændringen i § 1 er alene af lovteknisk karakter og er udarbejdet for at undgå dobbeltregulering. Indberetningspligten samt tavshedspligten fremgår af jernbanelovens § 78.

For en ordens skyld kan det oplyses, at § 78 ikke gælder for veteranbanerne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har lavet en lovteknisk justering i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring. Der er ikke tale om en materiel ændring i forhold til gældende ret, men alene en justering, der skal rette op på, at veteranbanerne ikke var nævnt i § 1 i den version, der var i høring.

10. Udkast til bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke modtaget bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om krav til certificerende virksomheder på jernbaneområdet.

11. Bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11

ContecRail har et forslag til en justering af bekendtgørelsens § 2 som følge af, at virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11, flyttes til denne bekendtgørelse. Forslaget skulle sikre, at kravet til forsikringsdækning også omfatter virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11.

Hertil skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærke, at ændringen af bekendtgørelsen alene indebærer, at kravet om, at virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11, skal have en forsikring, flyttes fra én bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på

jernbaneområdet) til denne. Der ændres ikke i den gældende retstilstand, og Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen ser derfor ikke behov for at ændre i § 2.

DVF har et forslag om, at § 4, stk. 2, affattes som den gældende bekendtgørelses § 4, stk. 2, dvs. uden tilføjelsen "(veteranbaner)".

Hertil skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærke, at styrelsen finder, at tilføjelsen letter forståelsen af bestemmelsen og finder derfor ikke anledning til at fjerne tilføjelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har siden høringen fundet det hensigtsmæssigt, at ændringen af denne bekendtgørelse sker ved ændringsbekendtgørelse. Dette skyldes det lovtekniske forhold, at bekendtgørelsen har tæt sammenhæng med bekendtgørelse nr. 1164 af 22. november 2019 om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven (reguleringsbekendtgørelsen), der både opregulerer beløbene i denne bekendtgørelse og beløbet i jernbanelovens § 49, stk. 3.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er blevet opmærksom på, at en nyudstedelse af bekendtgørelsen vil medføre, at der også skal ændres i reguleringsbekendtgørelsen. Dette vurderes uproportionalt i forhold til, at ændringen af denne bekendtgørelse alene er en mindre lovteknisk ændring, nemlig at kravet om forsikring for virksomheder, som er certificeret i henhold til jernbanelovens § 11, skal flyttes til denne bekendtgørelse fra en anden (bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder derfor en ændringsbekendtgørelse til bekendtgørelse nr. 1461 af 15. december 2009 om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, der har samme indhold som det bekendtgørelsesudkast, der har været i høring.

12. Udkast til bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke modtaget bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.

Bilag 1

Høringsparter

Aarhus Letbane I/S
Aarsleff Rail
AKIEM SAS
Alstom
Arbejdstilsynet
Arriva Skandinavien A/S
Atkins Danmark A/S
Banedanmark
Banedanmark Direktion
Banedanmark Kvalitet & Sikkerhed - Myndighedskoordinering
Blovstrød Banen
Bombardier Transportation
Bravida Danmark A/S
CFL cargo Danmark ApS
CFL Cargo Denmark ApS - Sikkerhed
CONPAO Consulting
Contec Rail ApS
COWI
DANAK
Danmarks Jernbanemuseum
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv - Høringssager
Dansk Industri, Transport
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Jernbaneklub
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Speditører

Dansk Standard
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation
DB Cargo Scandinavia A/S
DB Cargo Scandinavia A/S Sikkerhed
DSB
DSB Jernbanesikkerhed
Elklint Railway ApS
Erhvervsstyrelsen
Erik E Business Consultancy
Frie Jernbaneingenører ApS
Gjedser Jernbane
Haderslev- Vojens banen
Havarikommissionen
Hector Rail AB
Hector Rail AB - Sikkerhed
Hedelands Veteranbane
Hjerl Hedes Frilandsmuseum
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Letbane
Jernbanenævnet
Keolis Aarhus Letbane A/S
KL
Limfjordsbanen
Lokaltog A/S
Malus ApS
Mariager-Handest Veteranjernbane
Metro Selskabet
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midtjyske Jernbaner A/S - Sikkerhed
Midttrafik

Movia
Museumsbanen Maribo-Bandholm
MY Veterantog
NIRAS
Nordisk Jernbaneklub
Nordjyske Jernbaner A/S
Nordjyske Jernbaner A/S - Sikkerhed
Nordsjællands Veterantog
Odense Letbane
OEM Consult
Per Aarsleff A/S
Projekt Struer Jernbane Klub
Projekt Aabenraa Veteranbane
Railcare Danmark
Railservice
Rambøll
Ravn Bane 2016 Aps
Ricardo Rail Denmark
RINA DENMARK ApS
Rådet for Bæredygtig Trafik
Scanscreen
Siemens Mobility A/S
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm
Statens Institut for Strålebeskyttelse, Sundhedsstyrelsen
Strukton Rail A/S
Sund & Bælt Holding A/S
Syd Fyenske Veteranjernbane
Sydjyllands Veterantog
Sydtrafik

Team Effektiv Regulering, Erhvervsstyrelsen
Teknologisk Institut
Trafikselskaberne
Transport & Service Handel (DI)
TX Logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Vestsjællands Veterantog
Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV
Veterantog Vest
Willke Danmark ApS
Øresundsbro Konsortiet
Østsjællandske Jernbaneklub