

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

Notat

Dato: 04-12-2023

Sagsnr.: 2023-135003

Sagsbehandler: LINO

Høringsnotat

Udkast til bekendtgørelse om ophævelse af bekendtgørelse om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 10. oktober 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om ophævelse af bekendtgørelse om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparters. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. november 2023.

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

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra DB Cargo Scandinavia A/S, DSB, Erhvervsstyrelsen og Metro Service A/S.

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

2. Generelt om ophævelse af bekendtgørelsen

DB Cargo Scandinavia A/S er enig i, at store dele af den eksisterende beredskabsbekendtgørelse indholdsmæssigt er dækket af EU-reguleringen, og at det er både u hensigtsmæssigt og unødvendigt med "dobbelt" regulering.

DSB tager ophævelsen af bekendtgørelsen til efterretning, også i lyset af det kommende lovforslag om implementering af CER-direktivet. DSB forstår Trafikstyrelsens ræsonnement med hensyn til ophævelse af bekendtgørelsen set i lyset af den øvrige EU- og danske lovgivning.



Metro Service A/S noterer sig ønsket om ophævelse af bekendtgørelsen og oplyser om, at man i den forbindelse har vurderet, hvilke aktiviteter hos Metro Service A/S der ikke konkret er dækket af anden relevant lovgivning.

Trafikstyrelsen er enig i DB Cargo Scandinavia A/S og DSB's bemærkninger.

3. Regulering af Trafikstyrelsens koordinerende rolle

DB Cargo Scandinavia A/S mener ikke, at beredskabsbekendtgørelsen kan ophæves, men at den i stedet vil kunne ændres, således at bekendtgørelsen primært fastlægger Trafikstyrelsens opgaver og kompetencer. De dele af bekendtgørelsen, der regulerer Trafikstyrelsens forpligtelser til at varetage den overordnede koordination mellem myndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, vil således ikke kunne undværes, da der er tale om en meget vigtig koordinering, som skal sikre, at alle ansvarlige parter opfylder deres beredskabsforpligtelser. Denne koordinering er ikke reguleret af EU-reglerne. Det drejer sig særligt om bestemmelserne i bekendtgørelsens § 2, stk. 2, § 5, stk. 5, §§ 11 og 14. DB Cargo Scandinavia A/S holder på dette grundlag fast i de bemærkninger, som virksomheden tidligere har sendt til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen bemærker, at Trafikstyrelsen som offentlig myndighed er forpligtet til at varetage almindeligt myndighedsarbejde som fx vejledning af virksomheder, uanset om det fremgår af en bekendtgørelse. Koordinering og kommunikation på beredskabsområdet varetages i øvrigt af Trafikstyrelsen i regi af forpligtelserne op mod National Operativ Stab (NOST) og det sektorkoordinerende beredskab, som omfatter hele Transportministeriets ressortområde. Der er derfor ikke behov for, at krav til koordinering og kommunikation fremgår særskilt af denne bekendtgørelse.

Bemærkningerne giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4. Rammer for beredskabsplanlægningen

DSB bemærker, at de af styrelsen anførte forordninger ikke indeholder tilsvarende tydelige, ensartede og fokuserede krav til beredskab. Der er derimod i bred forstand tale om håndtering af "nødsituationer", hvilket både dækker over hændelser, mindre eller større daglige driftsstyrrelser, mindre eller større ulykker og ekstraordinære hændelser. Disse forskellige situationer kræver meget forskellige værktøjer for at blive håndteret på bedst mulig vis.

Samlet set vurderer DSB, at der med ophævelse af bekendtgørelsen ikke vil være et fælles enkelt samordnet og tydeligt overblik over den for sektoren gældende lovgivning og krav, herunder krævede plansæt og risikovurderinger eller sektorens samarbejde.

DSB mener endvidere, at ophævelsen af bekendtgørelsen giver friere rammer til den enkelte virksomhed for at sikre styringsredskaber, der er passende i forhold til den enkelte virksomheds individuelle beredskabsmæssige behov.

Trafikstyrelsen er enig i, at det efter forordningerne er mere op til virksomhederne selv ud fra en risikovurdering at fastlægge, hvad der skal indgå i beredskabsplanlægningen. Således indeholder Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 (TSI OPE)



overordnede krav om beredskabsforanstaltninger og håndtering af nødsituationer for jernbanevirksomheder, entreprenører og infrastrukturforvaltere, der opererer på EU-jernbanenettet. Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 (CSM SMS) indeholder ligeledes krav til virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer, for så vidt angår håndtering af nødsituationer. Det følger af forordning 2019/773 (TSI OPE), at planlægningskravene og reaktionen på sådanne hændelser skal stå i et rimeligt forhold til den pågældende funktionsforringelse og dens potentielle konsekvenser.

Trafikstyrelsen er enig med DSB i, at der ikke i forordningernes regulering af beredskab er en tydelig lovgivningsmæssig adskillelse af driftsforstyrrelser, ulykker og ekstraordinære hændelser. Det vil være op til virksomhederne i deres beredskabsplanlægning at tage højde for de forskellige typer af nødsituationer.

Bemærkningerne giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5. Bekendtgørelsens administrative konsekvenser

Erhvervsstyrelsen vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Trafikstyrelsen noterer sig Erhvervsstyrelsens vurdering.



Bilag 1

Aarhus Letbane I/S

Aarsleff Rail

AKIEM SAS

Alstom

Arbejdstilsynet

Arriva Tog A/S

AR Maskinteknik ApS

Atkins Danmark A/S

Banedanmark

Beredskabsstyrelsen

Bravida Danmark A/S

Contec Rail ApS

COWI

C Rail Safety ApS

DANAK

Dansk Erhverv – høringssager

Dansk Industri, Transport

Dansk Jernbaneforbund

Dansk Kollektiv Trafik (DKT)

Dansk Standard

DB Cargo Scandinavia A/S Sikkerhed

DSB

DSB Jernbanesikkerhed

Elklint Railway ApS

Erhvervsstyrelsen

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering

Frie Jernbaneingeniører ApS

Green Cargo AB

Havarikommissionen

Hector Rail AB





HHC/DRS B.V.
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Letbane
Jernbanenævnet
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Keolis Letbaner A/S
Ricardo Rail Denmark
Lokaltog A/S
Malus P/S
Metroselskabet I/S
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
Niras
Nordjyske Jernbaner A/S
OEM Consult
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark A/S
Railservice
Rambøll
Ravn Bane Aps
Rina Denmark ApS
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Siemens Mobility A/S
Sikkerhedsstyrelsen
SJ AB
Snälltåget AB
Spitzke Scandinavia A/S



Strukton Rail A/S

Sund og Bælt Holding A/S

Sydtrafik

Trafikforbundet

Trafikselskaberne

Transdev

TX Logistik AB

TÜV Rheinland Intertraffic, DK

TÜV SÜD Danmark ApS

VIKING Rail ApS

Wilke Danmark ApS

Øresundsbro Konsortiet I/S