

Dansk Banegods  
c/o Transportøkonomisk Forening - TØF  
Bredgade 23, 2. tv.  
1260 København K  
www.banegods.dk  
info@banegods.dk  
Tel.: +45 2616 8232  
CVR: 37 51 94 72

5. september 2022

## HØRINGSSVAR FRA DANSK BANEGODS VEDRØRENDE UDKAST TIL NY BEKENDTGØRELSE OM KØRSEL MED LOMMEVOGNE

Dansk Banegods er blevet bekendt med et høringsudkast til en ny bekendtgørelse om kørsel med lommevogne med sættevogne. Dansk Banegods ønsker at afgive et høringssvar, og samtidig anmoder Dansk Banegods venligst om fremadrettet at blive hørt af Trafikstyrelsen i forbindelse med høringer om ny lovgivning.

Overordnet set er det problematisk, at midlertidige foranstaltninger, som pt. er i kraft i form af påbud udstedt til de enkelte jernbanevirksomheder, foreslås overført til en bekendtgørelse, hvorved de midlertidige foranstaltninger får karakter af permanente lovgivningsmæssige krav.

Den nye bekendtgørelse er endvidere udtryk for særlige danske sikkerhedsmæssige krav, der ikke opfylder kravene til interoperabilitet. Trafikstyrelsen ses heller ikke at have iagttaget kravene i ERA's AMOC om safety of load.

Som en central del af den nye bekendtgørelse fastsættes særlige krav til "kørsel over Storebælt". Dansk Banegods mener, at der bør stilles krav til jernbaneinfrastrukturen over Storebælt, snarere end at stille krav til jernbanevirksomhedernes benyttelse heraf. Hvis problemer med farlige dele af jernbaneinfrastrukturen rundt omkring i Europa løses ved at der fastsættes særlige krav til jernbanevirksomhedernes benyttelse af hver enkelt farlig del af infrastrukturen, så brydes med hele princippet bag interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem.

Dansk Banegods har følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser i høringsudkastet til den nye bekendtgørelse:

- **§§ 3 og 4 om kørsel i Danmark**

Dansk Banegods kan tilslutte sig de indholdsmæssige krav i § 3. Reglerne bør dog indføres på EU plan i overensstemmelse med interoperabilitetsreglerne og ikke som danske særregler.

Det fremgår af § 3, stk. 2 nr. 4, at "Godsterminalerne skal følge anbefalingerne for sikker læsning fra Det Europæiske Jernbaneagenturs Joint Network Secretariat". Dette krav suppleres af krav i § 3, stk. 2 nr. 5 om, at det er jernbanevirksomhedens ansvar ved aftale at sikre, at terminaloperatører følger disse anbefalinger.

Dansk Banegods mener ikke, at alle jernbanevirksomheder vil kunne opfylde disse krav. Afhængigt af den enkelte jernbanevirksomheds aktiviteter vil de pågældende terminaloperatører potentielt kunne befinde sig i hele Europa, og en jernbanevirksomhed, der opererer i Danmark, har i en sådan situation ingen chance for at identificere alle de terminaloperatører, der oprindeligt måtte have læsset vogne, der er koblet på et tog, der skal køre til eller igennem Danmark. Endvidere synes det urimeligt at kompensere for manglende faste lovkrav til terminalerne ved at pålægge jernbanevirksomhederne et ansvar for terminalerne.

I § 3, stk. 2 nr. 6 stilles krav til en jernbanevirksomhed om blandt andet at "dokumentere" at "den registrerede vedligeholdelsesenhed for lommevognene vedligeholder, og herunder smører, skamler i overensstemmelse med vedligeholdelsesgrundlaget for skamlen". Der er registreret særskilte vedligeholdelsesenheder for hver enkelt lommevogn. Et tog kan derfor være sammensat af vogne, hvortil der er registreret mange forskellige vedligeholdelsesenheder, hvilket vil gøre kravet særdeles ressourcekrævende at implementere.

Der er allerede stillet krav til ECM-enhederne i EU-reguleringen, hvorfor Trafikstyrelsen bør anerkende de enkelte enheders godkendelser efter ECM-reglerne snarere end at stille krav til jernbanevirksomheder om at dokumentere dette. ECM-forordningen bygger således netop på, at hver enkelt ECM-enhed er certificeret til at udføre vedligeholdelsesarbejdet korrekt, og at melding herom overleveres til den der har det overordnede ansvar for vognene og deres vedligehold. Ansvar for vedligeholdelse er i reguleringen pålagt de ansvarlige ECM-enheder, og det er en fejl, at Trafikstyrelsen med udkastet til den nye bekendtgørelse søger at placere ansvaret hos jernbanevirksomhederne.

I § 4 stilles krav om at en ansøgning skal indgives til Trafikstyrelsen "for hver type skammel og vedligeholdelsesenhed for sig". Der vil i praksis være tale om en lang række forskellige vedligeholdelsesenheder, der er registreret på forskellige ECM-niveauer, hvilket vil gøre ansøgningsprocessen meget ressourcekrævende for både ansøgeren og myndighederne.

Trafikstyrelsen bør i stedet arbejde for at der indføres fælleseuropæiske regler, der fastlægger krav til skamlerne og deres vedligehold som en integreret del af EU-interoperabiliteten. På den måde vil "dobbelregulering" undgås, da der ellers vil skulle søges om godkendelse for kørsel i Danmark for materiel, der allerede er godkendt i en anden EU-medlemsstat og i kraft af interoperabilitetsprincippet derfor også burde kunne bruges lovligt i Danmark.

- **§§ 5 og 6 om kørsel "over Storebælt"**

Der er en række uklare elementer i §§ 5 og 6 i høringsudkastet til den nye bekendtgørelse. § 5, stk. 1 nr. 2 foreskriver en betingelse om anvendelse af en "supplerende fastgørelsesmetode" udover fastgørelsen ved kongetap og lås. Trafikstyrelsen opfordres til at redegøre udførligt for, hvordan dette krav lovligt vil kunne opfyldes. Dansk Banegods er ikke bekendt med, at der foreligger en lovlig og dermed mulig supplerende fastgørelsesmetode.

I § 5, stk. 2 fastsættes krav om, at det er jernbanevirksomhedens ansvar ved aftale at sikre, at terminaloperatører vejer togvognene med henblik på overholdelse af kravet om at sættevogne skal have en bruttovægt på mindst 14 tons. Afhængigt af den enkelte jernbanevirksomheds aktiviteter vil de pågældende terminaloperatører potentielt kunne befinde sig i hele Europa, og en jernbanevirksomhed, der opererer i Danmark, har i en sådan situation ingen chance for at identificere alle de terminaloperatører, der oprindeligt måtte have læsset vogne, der er koblet på et tog, der skal køre til eller igennem Danmark.

Det ændrer principielt set ikke på forholdet, at der anføres en fremgangsmåde, hvis jernbanevirksomheden "undtagelsesvis ikke har en aftale med terminaloperatøren", da en sådan situation ikke kun forekommer undtagelsesvist.

Et minimum vægtskrav vil praktisk talt gøre det umuligt at transportere lette godsvogne gennem Danmark og derved vil Danmark som eneste EU-medlemsstat afskæres fra det ellers sammenhængende europæiske marked. Når først vægtskravet er gjort til en permanent del af dansk lovgivning, vil det være svært at afskaffe kravet igen.

Dansk Banegods  
c/o Transportøkonomisk Forening - TØF  
Bredgade 23, 2. tv.  
1260 København K  
www.banegods.dk  
info@banegods.dk  
Tel.: +45 2616 8232  
CVR: 37 51 94 72

- **§ 11 om ikrafttræden**

Det fremgår af § 11, stk. 2, at Trafikstyrelsens godkendelser af skamler i henhold til de eksisterende påbud udløber den 31. december 2023.

Der er tale om et stort antal godkendelser, og hvis der ikke er sket ændringer siden Trafikstyrelsens godkendelse, bør godkendelsen opretholdes; også efter den 31. december 2023. Derved undgås en meget omkostningstung fornyelsesproces.

§ 11, stk. 2 bør derfor udgå.

Dansk Banegods står meget gerne til rådighed for et møde med Trafikstyrelsen til drøftelse af den påtænkte nye bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Dansk Banegods

