



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

27. august 2024
2024-2146

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juli 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 386:

Vil ministeren redegøre for de eksisterende europæiske sikkerhedsmæssige standarder for banegodskørsel og sammenholde disse med det danske 14-tonskrav?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Det følger af jernbanesikkerhedsdirektivet, at jernbanevirksomheden har ansvaret for en sikker drift for sin del af jernbanesystemet. For at kunne leve op til dette ansvar stilles der krav om, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedsledelsessystem, hvor virksomhederne på baggrund af risikovurderinger skal opstille barrierer og procedurer for at imødegå risici forbundet med virksomhedens aktiviteter¹.

Hvis en virksomhed alene kører på det danske jernbanenet, kan Trafikstyrelsen udstede et sikkerhedscertifikat til virksomheden, mens det for virksomheder, der kører i flere EU-lande, gælder, at det er det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), der udsteder sikkerhedscertifikat til virksomheden.

Der er på europæisk plan desuden fastsat en række tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), der indeholder tekniske krav til jernbanesystemet. TSI'erne er forordninger og er derfor direkte gældende krav i medlemsstaterne.

Det følger af TSI'en for drift og trafikstyring (TSI OPE), at jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker

¹Jf. artikel 4, stk. 1, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.



og forsvarlig måde under hele transporten². Det følger endvidere af TSI'en, at jernbanevirksomheden skal fastsætte, hvilke kontroller og test der skal foretages for at sikre, at afgangene foregår på en sikker måde³.

Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) har udgivet en vejledning med acceptable midler til efterlevelse (en såkaldt AMOC) om safety of load. Idet der er tale om ikke-bindende forskrifter, er det op til den enkelte jernbanevirksomhed selv at beslutte, om den ønsker at anvende retningslinjerne i en AMOC, eller om virksomheden ønsker at anvende andre metoder til efterlevelse af EU-reguleringen.

I denne AMOC er der henvist til to standarder⁴, som ligeledes er frivillige for virksomhederne at anvende.

Efter ovenstående regler vil det være op til den enkelte jernbanevirksomhed at opsætte barrierer, der skal imødegå de risici, der findes ved læsning af godset under hele transporten, herunder fx barrierer, der skal sikre, at der er tilstrækkelig fastholdelseskraft i de skamler, der benyttes på sættevogne ved transport på lommevogne.

Der er ikke i den europæiske regulering et krav om, at sættevogne skal have en bruttovægt på mindst 14 ton. Som det fremgår af svaret på TRU alm. del, spørgsmål 385, har Trafikstyrelsen på baggrund af mangelfuld dokumentation for vedligehold fundet det nødvendigt at fastsætte et nationalt krav herom på nuværende tidspunkt.

Trafikstyrelsen har siden Storebæltsulykken i forskellige internationale fora arbejdet for, at der fastsættes obligatoriske fælleseuropæiske regler for kørsel med lommevogne med sættevogne.

For eksempel har Trafikstyrelsen ad flere omgange forelagt ændringsforslag til TSI'en for godsvogne i delsystemet rullende mate-

² Jf. bilagets pkt. 4.2.2.4.1. i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019.

³ Jf. bilagets pkt. 4.2.3.3.1. i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019.

⁴ EN 16860 "Railway applications - Requirements and general principles for securing payload in rail freight transport" og UIC Loading Guidelines – Code of Practice for Loading and Securing of goods on railway wagons – Volume 1 – Principles and Volume 2 – Goods.



Side 3/3

riel (TSI WAG), med henblik på at fastsætte tekniske specifikationer for blandt andet skamlens låsekraft. Trafikstyrelsens seneste ændringsforslag behandles fortsat på europæisk plan.

Målet er, at fælleseuropæiske regler for transportformen på sigt kan erstatte de danske nationale særregler.”

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen