



Trafik- og Byggestyrelsen
Att. Malene Gøttiske
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Ricardo Certification Denmark ApS
Nørre Farimagsgade 11, 2. th.
DK-1364
Copenhagen
Denmark

T +45 25 666 500
D +45 31 32 80 49
F +45 32 96 18 81
E thomas.rasch@ricardo.com

Company Number 36 89 38 85

Your ref

Our ref 20161003Itel -
Høringssvar_Netværks
kompatibilitet

3. oktober 2016

Høringssvar: "Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet"

Hermed fremsendes høringssvar fra Ricardo Certification Denmark ApS i relation til "Høring over udkast til bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet".

Kommentarer til lovttekstens § 1 - § 7

§ 2, pkt. 6:

"Memorandum of Understanding" bør identificeres med som minimum dato/version og eventuelt udpege lande som har tiltrådt aftalen.

§ 3, stk. 4:

I forhold til BEK1127, er der i relation til verifikationsprocessen foretaget en ændring, som indebærer at DeBo skal benytte Modul SD eller SF som grundlag for udstedelse af Kompatibilitetsattesten. Forinden udarbejdes en typeafprøvningsattest i henhold til modul SB. Verifikationen dækker dermed en flåde af køretøjer og ikke kun typen som tidligere.

Der kan være fornuftige intentioner bagved beslutningen om at udvide verifikationen til at være på køretøjsniveau, men disse er ikke omhandlet af høringsbrevet.

Vi udfører jævnligt NoBo verifikation i henhold til Modul SB/SD/SF og har i egenskab af DeBo gennemført flere projekter op imod kravene i den nuværende Bekendtgørelse BEK1127 om Netværkskompatibilitet. Det er vores vurdering at anvendelse af Modul SD og SF stiller krav til at inspektionsorganet har mulighed for at overvåge produktion og test. Endvidere skal der i relation til Modul SD foretages en godkendelse af det pågældende kvalitetsstyringssystem som er benyttes i forbindelse med produktionen. Det er intentionen at disse aktiviteter gennemføres sideløbende med produktionen.

Det må forventes at køretøjer, som skal attesteres op imod kravene i kolonne 6 i bilag 1, er eksisterende køretøjer med ibrugtagningstilladelse i et eller flere andre lande. Der er altså tale om køretøjer, som allerede er produceret og er i drift, hvorfor DeBo, hvilket vanskeliggør brug af Modul SD og SF qua ovenstående. Ydermere vil for kolonne 6 ikke være mulighed for at DeBo kan anerkende input fra en NoBo.

Såfremt krav til Modul SD og SF opretholdes, bør der udarbejde klare retningslinjer så ansøger får samme resultat uanset hvilken DeBo der benyttes. Alternativt kan processen forenkles ved at stille krav til ansøger om at udarbejde en konformitetserklæring.

§ 3, stk. 4:

Både BEK1127 og nærværende høringsudkast stiller krav om dokumentation af en lang række tekniske forhold. Vores erfaring som DeBo viser at det i nogle tilfælde kan være svært at tilvejebringe denne dokumentation for eksisterende køretøjer. Vi har oplevet at det er muligt at få en overordnet erklæring (f.eks. en køretøjsbeskrivelse med referencer til anvendte normer), men de bagvedliggende tekniske dokumentation er ikke tilgængelig. Det er vores vurdering at en DeBo er nødt til at have adgang til den tekniske dokumentation, såfremt Modul SB finder anvendelse. Det er således ikke tilstrækkeligt at forlade sig på erklæringer fra producenten.

Det nuværende høringsudkast lægger op til at der fortsat vil forekomme tilfælde, hvor DeBo ikke får adgang til den tekniske dokumentation samtidig med at der ikke er noget som taler imod at køretøjet skulle opfylde kravene. For at sikre en entydig vurdering uanset valg af DeBo bør håndtering af dette forhold tydeliggøres i bekendtgørelsen eller vejledning fra myndigheden.

Kommentarer til bilag 1

2.1.2.1 Belastningstilstande og vejet masse

Begrebet "tekniske dokumentation" bør uddybes. Er det tilstrækkeligt at oplyse metervægt med reference til en relevant standard eller skal f.eks. tegninger, vægtdata, beregninger gøres tilgængeligt?

3.2.1 Kørselssikkerhed og kørselsdynamik

Det må forventes at størstedelen af køretøjer, som benytter kolonne 6, vil være dokumenteret op imod en tidligere udgave af En14363. Hvorledes skal DeBo forholde sig?

3.2.2 Ækvivalent konicitet:

Definition af "førstegangsgodkendelser" bør medtages i § 2.

3.2.5 Mindste vandrette kurveradius, afrundingsradius ved nedadgående knæk, afrundingsradius ved

Hvordan skal dette forhold dokumenteres og er der krav til metode? Er et udsagn fra leverandøren tilstrækkeligt?

7.2.3 Lydsignalsystem

Definition af "supplerende godkendelser" bør medtages i § 2.

10.1 Brandsikringsprincip og sikringsforanstaltninger

Hvorfor henvises der til kommunikationsudstyr i dette afsnit?

12.2.2 STM-krav

Bør DeBo ikke kontrollere at der foreligger attester for indbygning af STM-DK?

Kommentarer til bilag 2

Ingen

Kommentarer til bilag 3

Ingen.

Bemærk at tekniske forhold i afsnit 8 ikke er blevet undersøgt af vores EMC fageksperter.

Bemærk endvidere at der i høringslisten refereres til "Lloyds". Alle jernbaneaktiviteter hos det tidligere Lloyd's Register Rail overgik sidste år til Ricardo Plc og er i Danmark nu placeret i virksomheden Ricardo Certification Denmark ApS. Vi er anerkendt som NoBo, DeBo og CSM-RA AsBo og udfører 3. parts vurdering på det danske jernbanemarked. Fremtidige høringer bedes venligst stillet til undertegnede.

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, reading "Thomas Rasch". The signature is fluid and cursive, with the first name "Thomas" and the last name "Rasch" clearly distinguishable.

Thomas Rasch

Business Manager, Ricardo Certification Denmark ApS