

Regeringens proposition

2000/2001:29

Lag om järnvägssystem för höghastighetståg

Prop.
2000/2001:29

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 19 oktober 2000

Lena Hjelm-Wallén

Björn Rosengren
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om järnvägssystem för höghastighetståg med syfte att genomföra rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Den föreslagna lagen innehåller dels vissa grundläggande bestämmelser ur direktivet, dels ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver (i detta fall Järnvägsinspektionen inom Banverket) att utfärda de närmare föreskrifter som behövs för genomförandet av direktivet. En stor del av direktivets bestämmelser är av teknisk karaktär och genomförandet av direktivet förutsätts därför ske genom föreskrifter på myndighetsnivå vad gäller huvuddelen av bestämmelserna. Lagen innehåller även vissa bestämmelser om tillsyn, tvångsmedel, m.m. Vissa mindre ändringar föreslås också i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2001.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Författningsförslag	5
2.1	Förslag till lag om järnvägssystem för höghastighetståg	5
2.2	Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	9
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg	10
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Inledning	11
5	Nuvarande ordning	12
5.1	EU och järnvägarna	12
5.2	Närmare bakgrund till direktiv 96/48/EG	14
5.3	Direktivets närmare innebörd	15
5.4	Svensk rätt	17
5.5	Kommissionens rapport KOM(1999) 414	20
5.6	Banverkets sektorsrapport 1999	21
6	Teknisk kontroll	22
6.1	Allmänt om EG:s system för bedömning av överensstämmelse och den svenska implementeringen	22
6.2	Teknisk kontroll i direktivet om höghastighetståg	23
7	Förslag till lagstiftning	25
7.1	Allmänt om genomförandet av det nya direktivet	25
7.2	En ny lag om järnvägssystem för höghastighetståg	25
8	Kostnader och ikraftträdande m.m.	28
8.1	Kostnader för tillsyn m.m.	28
8.2	Ikraftträdande	28
9	Författningskommentar	29
9.1	Förslag till Lag om järnvägssystem för höghastighetståg	29
9.2	Förslag till Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	31
9.3	Förslag till Lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg	31
Bilaga 1	Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1999 driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg	32
Bilaga 2	Departementspromemorians lagförslag (Ds 2000:41) Lag om järnvägssystem för höghastighetståg	51
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser	57
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	58
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	64
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 oktober 2000	65

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om järnvägssystem för höghastighetståg,
2. lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
3. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

2.1 Förslag till lag om järnvägssystem för höghastighetståg

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Ett svenskt järnvägssystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall uppfylla de villkor som föreskrivs i denna lag eller som anges i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen när det gäller projektering, anläggning, anpassning och drift.

2 § Vid tillämpningen av denna lag och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen avses med

transeuropeiskt järnvägssystem för höghastighetståg: infrastruktur-system som beskrivs i bilaga I till rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg¹, och som omfattar järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller anpassats för trafik med höghastighetståg samt rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,

driftskompatibilitet: egenskapen hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg att medge säker trafik med höghastighetståg utan driftsavbrott samtidigt som angivna prestandakrav uppfylls; denna egenskap grundas på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas,

delsystem: strukturella eller funktionella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och för vilka väsentliga krav skall anges,

komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg är direkt eller indirekt beroende av,

väsentliga krav: alla de krav som beskrivs i bilaga III till rådets direktiv 96/48/EG och som måste uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, av delsystemen och av de komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet,

europesisk specifikation: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard, så som de definieras i artikel 1.8–1.12 i rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikations-

¹ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, (Celex 31996L0048).

sektorerna², ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/4/EG³ som genomför en europeisk standard,

tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD): de specifikationer som samtliga delsystem skall tillgodose för att de väsentliga kraven skall vara uppfyllda genom upprättande av ett nödvändigt inbördes funktionellt förhållande mellan delsystemen i järnvägssystemet för höghastighetståg samt säkerställande av detta systems enhetlighet,

anmälda organ: de organ som skall bedöma överensstämmelsen eller lämpligheten hos komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet eller handlägga förfarandet för EG-kontroll för delsystemen.

Bedömning av överensstämmelse

3 § Bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem skall göras enligt de förfaranden som föreskrivs med stöd av denna lag och som anges som bedömningsförfaranden i tillämpliga tekniska specifikationer.

4 § EG-kontroll av delsystem skall utföras av de anmälda organen enligt föreskrifter som meddelas enligt denna lag. Om så föreskrivs i tillämpliga tekniska specifikationer skall bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet göras under medverkan av de anmälda organen enligt föreskrifter som meddelas enligt denna lag.

För anmälda organ finns också bestämmelser i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Krav på komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet

5 § Komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och som skall ingå i ett svenskt järnvägssystem som är en del av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg får släppas ut på marknaden endast om de gör det möjligt att uppnå driftskompatibilitet och uppfyller de väsentliga krav och de krav på bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet används, skall det tillses att de används inom det användningsområde och på det sätt som de är avsedda för samt installeras och underhålls korrekt.

6 § Om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet skall de betraktas som överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för dem.

² EGT L 199, 9.8.1993, s. 84, (Celex 31993L0038).

³ EGT L 101, 1.4.1998, s. 1 (Celex 31998L0004).

7 § Ett delsystem får tas i bruk endast om det har utformats, anlagts och installerats samt drivs så att det inte inverkar menligt på uppfyllandet av de väsentliga krav som gäller för det när det integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om väsentliga krav och krav på EG-kontroll när det gäller delsystem.

8 § Om ett delsystem är försett med en EG-kontrollförklaring skall det betraktas som driftskompatibelt och överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för det.

Beslut om undantag

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission, besluta om undantag från att tillämpa en viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet för ett projekt som gäller en ny linje eller anpassning av en befintlig linje till trafik med höghastighetståg om projektet är långt framskridet den dag då den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Om projektet avser anpassning av en befintlig linje till trafik med höghastighetståg, får undantag enligt första stycket beslutas också om tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet äventyrar projektets ekonomiska livskraft.

Ytterligare bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter om tekniska specifikationer för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem som behövs för genomförandet av rådets direktiv 96/48/EG.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om villkor för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och rullande materiel samt om teknisk kontroll som behövs för genomförandet av rådets direktiv 96/48/EG.

Tillsyn

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att när det behövs för tillsynen

1. på begäran få upplysningar och ta del av handlingar,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som berörs av verksamheten, dock inte bostäder.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Beslutet får verkställas enligt utsökningsbalken.

13 § Tillsynsmyndigheten får meddela de beslut om förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för efterlevnaden av denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen.

Om en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet är försedd med en EG-försäkran, har släppts ut på marknaden och används på det sätt som den är avsedd för, men komponenten ändå medför en risk för att de väsentliga kraven inte längre kommer att uppfyllas, får tillsynsmyndigheten meddela beslut som begränsar komponentens användningsområde, förbjuder utsläppande på marknaden eller avser återkallelse från marknaden.

Om ett strukturellt delsystem som är försett med EG-kontrollförklaring inte uppfyller villkoren i denna lag eller de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, får tillsynsmyndigheten meddela beslut om förelägganden om kompletterande kontroller.

I beslut om föreläggande och förbud får tillsynsmyndigheten sätta ut vite.

Överklagande

14 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat har bestämts.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

2.2 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) Prop. 2000/2001:29

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)¹
dels att nuvarande 19 a § skall betecknas 19 b §,
dels att 20 § skall ha följande lydelse,
dels att rubriken närmast före nuvarande 19 a § skall sättas närmast före 19 b §,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 19 a §, samt närmast före 19 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Järnvägssystem för höghastighetståg

19 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i lagen (2000:000) om järnvägssystem för höghastighetståg.

20 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen utövas av Järnvägsinspektionen.

Angående elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

För elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i el-lagen (1997:857).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

¹ Lagen omtryckt 1996:736.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg Prop. 2000/2001:29

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg skall införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

1 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i lagen (2000:000) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

Inom Näringsdepartementet har upprättats departementspromemorian Lag om järnvägssystem för höghastighetståg (Ds 2000:41) för genomförande av ett inom Europeiska unionen beslutat direktiv avseende det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg), se *bilaga 1*. Promemorian har utarbetats av en arbetsgrupp vari har ingått representanter från, förutom Näringsdepartementet, Banverket och SWEDAC. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2000/5427/IRT).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 28 september 2000 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 4*.

Lagrådet har föreslagit en ändrad lydelse av 2 § lagen om järnvägssystem för höghastighetståg. Regeringen har följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i författningskommentaren till 2 §. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

I förhållande till lagrådsremissens lagförslag har också vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 Inledning

Inom Europeiska unionen (EU) har beslutats om ett transeuropeiskt transportnät (Trans-European Network, TEN), som omfattar bl.a. järnvägsnät. Dessa järnvägsnät består av höghastighetsnätet och det konventionella nätet, se närmare avsnitt 5.2. För att järnvägsnäten skall kunna fylla sitt syfte, nämligen att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan inre gränser, krävs att infrastruktur och rullande materiel är anpassad så att transporter kan genomföras på hela nätet utan hinder av nationella särlösningar i tekniskt eller administrativt hänseende. De nationella delarna av näten måste därför uppfylla krav på samtrafikförmåga och driftskompatibilitet.

Beträffande höghastighetsnätet finns inom EU sedan några år ett direktiv i syfte att åstadkomma detta (Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg). Detta har senare kompletterats med ett ”järnvägspaket” som gäller återstående delar av järnvägsnätet, se närmare i avsnitt 5.1. Direktivet för höghastighetståg ställer upp villkor för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och rullande materiel som måste uppfyllas för att alla typer av godkända järnvägsfordon skall kunna framföras inom hela systemet. Direktivet innehåller också bestämmelser om kontroll av fordon och infrastruktur som

skall säkerställa att de väsentliga krav som anges i direktivet uppfylls. Kraven gäller olika aspekter såsom miljö, järnvägssäkerhet, elsäkerhet, arbetsmiljö och teknisk driftskompatibilitet. För att entydigt kunna fastställa vilka lösningar som uppfyller direktivets krav uppställs ett system med teknisk normering på överstatlig nivå. I denna normeringsprocess konkretiseras krav och vilka tekniska och ibland också administrativa lösningar som möter kravet. Genom processen beslutas s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Medlemsstaterna får inte vare sig genom generella eller järnvägsspecifika nationella regleringar hindra tillämpningen av TSD. De får heller inte hindra marknadsföring av komponenter eller anläggning och drift av delsystem som uppfyller direktivets krav.

Genomförandet av direktivet medför att den svenska lagstiftningen måste ändras så att den står i överensstämmelse med direktivets bestämmelser. Den svenska lagstiftningen innehåller nämligen inte några regler som specifikt rör ett höghastighetsnät. Direktivet ställer krav på att vara genomfört senast den 7 april 1999 och kunna tillämpas från och med den 8 april 1999.

Genomförandet i Sverige har försenats av skäl som närmare framgår av avsnitt 5.4. Sverige har till EG-kommissionen anmält att Sverige avser att införa de nya bestämmelser som direktivet föranleder från och med den 1 januari 2001.

I Sverige kan införandet av de nya rättsakter som närmare beskrivs i avsnitt 5.1 komma att medföra bl.a. att Banverket samt Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen inom Banverket (i fortsättningen kallade Järnvägsinspektionen respektive Tågtrafikledningen) får ändrade roller.

Behovet av en översyn av organisation och lagstiftning inom järnvägsområdet blir därmed uppenbar och kräver en djupare analys i form av en utredning. Regeringen avser att tillsätta en utredning med uppgift att med utgångspunkt i dels järnvägspaketet, dels det kommande direktivet för driftskompatibilitet för konventionella järnvägar, ta fram förslag till ny järnvägslagstiftning och organisation inom området.

5 Nuvarande ordning

5.1 EU och järnvägarna

En nationell och regional utveckling i Europa kan främjas av internationell och konkurrenskraftig järnvägstrafik, samtidigt som järnvägens fördelar ur miljösynpunkt kan tas tillvara och bidra till en mera hållbar samhällsutveckling. Denna möjlighet kan bara tillmötesgåas genom en målmedveten och långsiktig utveckling i ett internationellt samarbete. Inom EU arbetar man sedan länge mot detta mål. Järnvägstransporterna inom gemenskapen har emellertid under lång tid förlorat marknadsandelar. En förklaring till denna utveckling är bristande effektivitet hos de nationella statsjärnvägarna som ofta befinner sig i en monopolsituation. Den europeiska järnvägssektorn måste därför förnyas, vitaliseras och harmoniseras. För att uppnå detta krävs främst kompetent förvaltning och sund

ekonomi inom järnvägssektorn samt icke-diskriminerande behandling av olika inblandade parter. Det behövs bl.a. klarlägganden av olika intressenters roller och en tydlig uppdelning av olika aktörers ansvarsområden. Vidare krävs ramar och regelverk för fördelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och fastställandet av nivåerna på banavgifterna. Det nu gällande regelverket för dessa aktiviteter, som tillkom under första hälften av 1990-talet, har inte visat sig tillräckligt, bl.a. för att det inte genomförts fullt ut av vissa medlemsstater. Kommissionen föreslog därför 1998 att direktiven 91/440/EG om utveckling av gemenskapens järnvägar och 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag måste förtydligas och att direktiv 95/19/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg skulle ersättas av ett nytt, betydligt mer preciserat direktiv.

Kommissionens förslag har behandlats i rådet och Europaparlamentet under arbetsnamnet ”järnvägspaketet”. Efter omfattande förhandlingsarbete kunde transportministrarna i december 1999 uppnå politisk överenskommelse om ändringarna av de tre direktiven. En gemensam ståndpunkt antogs formellt i mars 2000 och den andra läsningen i Europaparlamentet inleddes i april. Det förutses att parlamentets andra läsning skall kunna avslutas senast i september och därefter skulle direktiven kunna antas slutligt under hösten. Direktiven träder i kraft vid offentliggörandet och skall vara genomförda av medlemsstaterna senast två år efter ikraftträdandet.

I Sverige kan, som tidigare nämnts, införandet av de nya direktiven komma att medföra bl.a. att Banverket, Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen får ändrade roller. Behovet av en översyn av organisation och lagstiftning inom järnvägsområdet blir uppenbart.

Direktiv 96/48/EG i sig medför begränsade ekonomiska konsekvenser, men beroende på de tekniska krav som fastställs i TSD:er och de beslut som fattats genom Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet kan direktivet få stora ekonomiska konsekvenser i form av bl.a. avsevärda investeringsbehov för genomförande av nya standarder, lägre banhållningskostnad som effekt av utveckling av en fungerande marknad för järnvägsutrustning, samt lägre kostnad för internationella transporter. Beträffande regelverk för järnvägstrafik, infrastruktur, system, komponenter och järnvägsfordon finns viktiga skillnader på grund av att förutsättningarna är starkt nationellt präglade och ofta utgör hinder för internationell och konkurrenskraftig järnvägstrafik. Trafikregler och säkerhetssystem är t.ex. ofta olika i olika länder. Leverantörernas system och kompetens har starka kopplingar till enskilda länders etablerade traditioner och standarder, vilket medför en stor begränsning i möjligheterna för volymfördelar i utveckling och produktion av järnvägsutrustning. Detta är något som den till hösten planerade utredningen bör ta i beaktande i sitt arbete.

Redan vid bildandet av Europeiska gemenskapen genom Romfördraget fastslogs att gemenskapen skulle bidra till att utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transportområdet.

Europeiska gemenskapen har tagit flera initiativ för att ta till vara denna möjlighet, vilket bland annat har lett fram till:

- Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet,
- Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg,
- Kommissionens direktivförslag om driftskompatibilitet för konventionell järnväg.

I gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996) anges bl.a. att det transeuropeiska transportnätet (TEN) omfattar vägnät, järnvägsnät, nät av inre vattenvägar, kusthamnar och inlandshamnar, flygplatser och andra förbindelsepunkter. Målet är att nätet gradvis skall införas på gemenskapsnivå fram till år 2010. Järnvägsnätet består av höghastighetsjärnvägsnätet och det konventionella järnvägsnätet. Höghastighetsjärnvägsnätet består av dels banor särskilt konstruerade för höghastighet och utrustade med teknik för hastigheter på 250 km/tim eller däröver, dels banor anpassade för höghastighet och utrustade för hastigheter på cirka 200 km/tim, dels ock banor anpassade för höghastighet men också anpassade till topografi, terräng och bebyggelse där hastigheten måste anpassas från fall till fall. Riktlinjerna anger vidare att kommissionen vart femte år skall avlämna rapport om behovet av revidering och kommissionen planerar därför att lägga fram ett förslag under år 2000. Beslutet omfattar redan idag väsentliga delar av svenska statens spåranläggningar och innebär också att Sverige förbundit sig att implementera de standarder som i framtiden kommer att införas inom ramen för det nu aktuella direktivet 96/48/EG och kommande standarder inom ramen för ett eventuellt direktiv om driftskompatibilitet för konventionell järnväg.

Direktiv 96/48/EG beskriver processen för standardisering av järnvägssystem för höghastighetståg. Processen baseras på EU:s egna principer och standarder för teknisk kontroll och standardisering, vilket även inkluderar den legala hantering som krävs för denna standardisering mellan de olika medlemsländerna.

Eftersom järnvägsområdet är tekniskt komplext har man dock valt att tillföra ytterligare moment i strukturen för denna standardisering och som beskrivs i direktivet. Det normala vid teknisk standardisering inom EU är att man direkt från direktivtexten fattar beslut om att etablera standarder via de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN, CENELEC och ETSI. I fallet med detta direktiv har man istället valt att i direkt anslutning till direktivet ta fram som ett mellanled TSD, vilka i sin tur hänvisar till standarder utarbetade av CEN, CENELEC och ETSI.

Kraven i TSD:er kan därför jämföras med krav i direktivet, med den skillnaden att TSD:er skall antas inom ramen för den process som närmare beskrivs i avsnitt 5.3.

Utarbetandet av TSD:er skall enligt direktivet utföras av ett s.k. gemensamt representativt organ. Detta arbete pågår för närvarande inom organisationen AEIF (Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire) som etablerats enkom för detta ändamål. AEIF ägs av infrastrukturägarna, trafikoperatörerna och järnvägsindustrin inom EU.

TSD:er har sin grund i en uppdelning av järnvägssystemet i olika delsystem. Delsystemen är antingen strukturellt eller funktionellt definierade. De strukturella delsystemen är järnvägssystemets tekniska huvuddelar, nämligen infrastruktur (bana), energiförsörjning (elkraftsystem), kontrollstyrning och signalering (telekommunikations- och signalsystem) samt rullande materiel (fordon och vagnar). De funktionella delsystemen hanterar de "mjukare" frågorna som underhåll, miljö, drift och användare. Enligt direktivet skall TSD:er utarbetas för de strukturellt definierade delsystemen, medan det för de funktionella delsystemen skall utarbetas TSD:er endast om detta är nödvändigt för att åstadkomma driftskompatibilitet.

Utarbetandet av TSD:er kopplat till höghastighetsdirektivet pågår nu inom områdena bansystem, trafikstyrning, elkraftförsörjning, fordon, drift och underhåll. Dessa tekniska specifikationer beräknas vara klara under år 2000 och beslut om dessa väntas i december 2000.

Inom ramen för dessa övergripande specifikationer kommer ett stort antal standarder för tekniska system och komponenter att utvecklas av CEN, CENELEC och ETSI.

5.3 Direktivets närmare innebörd

Direktiv 96/48/EG syftar till att harmonisera utformningen av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg för att därigenom dels möjliggöra järnvägstrafik över gränserna, dels skapa en inre marknad för järnvägskomponenter. För att åstadkomma detta skall genom direktivet fastställas de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibilitet hos det aktuella järnvägssystemet skall uppnås. Dessa villkor skall gälla för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och rullande materiel som samverkar till detta systems funktion och som tas i bruk efter direktivets ikraftträdande.

I direktivet konstateras inledningsvis följande. Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifter och interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar, vilket medför att höghastighetståg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen. Det är därför viktigt att dels för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, dels att de delsystem som utgör detta järnvägssystem underkastas ett kontrollförfarande. Driftskompatibilitet innebär enligt artikel 2 b "möjlighet att med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg erbjuda säker trafik utan driftsavbrott med höghastighetståg samtidigt som givna prestandakrav uppfylls. Denna möjlighet grundar sig på

alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttagas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas.”

Med väsentliga krav avses de krav som anges i bilaga III till direktivet och som järnvägssystemet, delsystemen och komponenterna skall uppfylla enligt artikel 4. Dessa krav har fastställts med särskild hänsyn tagen till säkerhet, tillförlitlighet, hälsa och miljöskydd för vissa angivna delsystem, nämligen infrastruktur, energi, kontrollstyrning och signalsystem, rullande materiel, underhåll, miljö, drift och användare.

I artikel 5 anges att varje delsystem skall vara föremål för TSD, men att det beträffande vissa särskilt angivna delsystem inte alltid är ett krav. TSD skall bl.a. ange de väsentliga kraven för respektive delsystem och fastställa de grundläggande egenskaper som krävs för att uppfylla de väsentliga kraven som anges i bilaga II till direktivet.

TSD-förslagen skall utarbetas av det gemensamma representativa organet, som i detta fall är utsett att vara AEIF. Förslagen skall därefter antas av Europeiska gemenskapernas kommission och offentliggöras i EGT (Europeiska gemenskapernas officiella tidning). AEIF skall, efter det att TSD har antagits, förbereda översyn och uppdatering av TSD i enlighet med teknisk och samhällelig utveckling. Medlemsstaterna är skyldiga att följa TSD. Enligt artikel 7 kan en medlemsstat under vissa i artikeln angivna förhållanden tillåtas att inte tillämpa vissa TSD under förutsättning att medlemsstaten på förhand meddelar kommissionen sin avsikt att göra en avvikelse.

Enligt artikel 8 skall en medlemsstat vidta alla lämpliga åtgärder för att komponenterna endast släpps ut på marknaden om de möjliggör driftskompatibilitet och uppfyller de väsentliga kraven, används inom det användningsområde och på det sätt som de är avsedda för samt installeras och underhålls korrekt. Om komponenterna uppfyller bestämmelserna i direktivet får en medlemsstat inte på sitt territorium förbjuda, begränsa eller förhindra att de släpps ut på marknaden för användning i nu avsett hänseende.

Enligt artikel 10 skall en medlemsstat betrakta komponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet som överensstämmande med de väsentliga krav som direktivet anger. Motsvarande gäller enligt artikel 16 för ett delsystem som är försett med en EG-kontrollförklaring. Direktivet förutsätter således att det finns ett system för kontroll av fordon och infrastruktur samt att de delar som används i fordonen och infrastrukturen skall godkännas genom detta system. En närmare beskrivning av vad en sådan teknisk kontroll innebär ges i avsnitt 6.

Enligt artikel 18 skall förfarandet med att utfärda en EG-kontrollförklaring handhas av ett s.k. anmält organ som skall ansvara för att sammanställa det tekniska underlag som skall medföra EG-kontrollförklaringen.

Enligt artikel 20 skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om de organ (anmälda organ) de utsett för att utföra bedömning av överensstämmelse enligt direktivet. Endast organ som uppfyller de i bilaga VII till direktivet angivna kriterierna får anmälas. Kriterierna följer de standardiserade kraven på sådana organ enligt den s.k. nya metoden och innefattar bl.a. krav på oberoende ställning och opartiskhet och att

organet skall ha tillgång till personal och utrustning som krävs för kontrollarbetet. Det anmälda organet måste vidare hålla sig med ansvarsförsäkring om inte staten täcker eventuellt skadeståndsansvar och dess personal måste iaktta tystnadsplikt för affärssekretess. Organ som uppfyller relevant standard i EN 45 000-serien skall anses uppfylla direktivets krav.

Av bilaga VI punkten 7 till direktivet framgår vidare att anmälda organ regelbundet skall offentliggöra information om inkomna ansökningar om EG-kontroll, utfärdade intyg om överensstämmelse samt ej beviljade ansökningar om intyg om överensstämmelse. För anmälda organ gäller därtill generellt bl.a. att de skall delta i sådana möten som anordnas på europeisk nivå för erfarenhetsutbyte mellan anmälda organ inom respektive sektor samt hålla ansvariga nationella myndigheter underrättade om sin verksamhet.

Av artikel 23 framgår att medlemsstaterna åläggs att ändra de nationella lagstiftningarna så att användningen av komponenter och ibrucktagande och drift av delsystem som överensstämmer med direktivet tillåts senast 30 månader efter det att direktivet har trätt i kraft, dvs. senast den 8 april 1999. Tiden för genomförande av direktivet har således löpt ut.

Slutligen skall kommissionen enligt artikel 24 vartannat år till rådet och Europaparlamentet överlämna en rapport över de framsteg som har gjorts avseende driftskompatibiliteten för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

5.4 Svensk rätt

Den svenska järnvägslagstiftningen utgörs i huvudsak av järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik samt ett antal förordningar och föreskrifter, av vilka förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket är aktuell i detta sammanhang. Därutöver krävs tillstånd enligt och tillämpning av annan generell lagstiftning.

I järnvägssäkerhetslagen regleras bl.a. ansvaret för säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, de krav som ställs på den som vill bedriva järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsverksamhet, ordningsfrågor samt straffansvar.

Av lagen framgår bl.a. följande. Banverket har ett samlat ansvar för säkerheten. Inom Banverket handhas dock vissa säkerhetsfrågor självständigt av Järnvägsinspektionen. Spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten, med undantag av verksamhet som drivs av Statens järnvägar och Banverket. Frågor om tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet prövas av Järnvägsinspektionen. Av lagens grundläggande bestämmelser framgår bl.a. att verksamheten med hänsyn till sin art och övriga förhållanden skall drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs och att spåranläggningar, fordon och annan materiel som används i verksamheten skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs. En

spåranläggning eller del av den får inte upplåtas eller ett fordon inte framföras på en spåranläggning utan godkännande av Järnvägsinspektionen. Järnvägsinspektionen skall före ett sådant godkännande granska, kontrollera och prova konstruktionsunderlaget respektive materielen i nödvändig omfattning. Järnvägsinspektionen utövar tillsynen över att lagen och de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen efterlevs och får som ett led i sin tillsynsverksamhet meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall. Beträffande elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i ellagen (1997:857). Slutligen finns ordnings- och straffbestämmelser.

Förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket reglerar Banverkets ansvar och uppgifter. I förordningen föreskrivs bl.a. följande. Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar för hela järnvägstransportsystemet. Det skall särskilt verka för att bl.a. järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat samt samordna järnvägstrafiken. Banverket skall ansvara för drift och förvaltning av statens spåranläggningar, ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik och leda och följa upp utvecklingen inom järnvägssektorn. Banverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Banverket leds av en styrelse i vilken generaldirektören ingår. Inom Banverket finns Järnvägsinspektionen, Tågtrafikledningen och de andra enheter som verket bestämmer. Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen leds av direktörer som utses av regeringen efter anmälan av generaldirektören. Direktören vid Järnvägsinspektionen ansvarar för och beslutar om säkerhetsnormer för järnväg, tunnelbana och spårväg som det ankommer på Banverket att besluta om, tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs och undersökning av olyckor och andra händelser i trafiken som berör säkerheten i den mån undersökningen ankommer på Banverket. Direktören vid Järnvägsinspektionen ansvarar också för och beslutar om namn på trafikplats för järnväg, tillstånd och återkallelse av tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen samt godkännande av fordon och spåranläggningar och återkallelse av sådana godkännanden. Direktören vid Tågtrafikledningen ansvarar för och beslutar om trafikeringsrätt, banfördelning, trafikledning och tilldelning av tåglägen. Beträffande handläggningen av Banverkets ärenden stadgas att generaldirektören skall avgöra ärenden som inte skall avgöras av styrelsen, direktören vid Järnvägsinspektionen eller vid Tågtrafikledningen eller personalansvarsnämnden.

Förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar innehåller bestämmelser om de spåranläggningar som tillhör staten, drivs och förvaltas av Banverket och som består av stomjärnvägar, länsjärnvägar och övriga järnvägar. Av förordningen framgår bl.a. att en trafikutövare inte får trafikera statens spåranläggningar utan att ha träffat nödvändiga administrativa, tekniska och finansiella avtal med Banverket. Vidare framgår av förordningen att om parterna inte kommer överens om villkoren får de hänskjuta frågan till Tågtrafikledningen som då skall fastställa villkoren för den aktuella trafiken i ett trafikeringsavtal.

Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg reglerar vilka villkor som ställs vid byggande av järnväg och innehåller bestämmelser om bl.a. för-

studier, järnvägsutredningar och järnvägsplan, ianspråktagande av mark, inlösen och ersättning. Med byggande av järnväg avses enligt lagen att anlägga en ny järnväg, lägga om spår i en ny sträckning, lägga ut ytterligare spår och på annat sätt bygga om en järnväg.

Järnvägstrafiklagen (1985:192) reglerar ansvaret för befordran av resande och gods med järnväg, tunnelbana och spårväg i allmän inrikes trafik samt i viss mån i trafik med utlandet, såvida inte lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik reglerar frågan.

Frågan om teknisk driftskompatibilitet är idag inte författningsmässigt reglerad vad gäller järnvägens infrastrukturanläggningar.

Direktivet förutsätter dock att medlemsstaterna inför regler som innebär att driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som används i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg endast skall få släppas ut på marknaden om de uppfyller de väsentliga krav som uppställs i direktivet. För att säkerställa att produkterna uppfyller villkoren krävs att de dessförinnan underkastas ett kontrollförfarande. Genom denna kontroll skall de ansvariga myndigheter som tillåter idrifttagande kunna försäkra sig om att resultatet överensstämmer med gällande regler samt tekniska och driftsmässiga bestämmelser. Kontrollen av delsystem, och i förekommande fall av driftskompatibilitetskomponenter, skall utföras av s.k. anmälda organ som beträffande delsystemen också skall utfärda EG-kontrollförklaringen.

I det nu aktuella direktivet anges dels att det enligt rådets direktiv 91/440/EEG skall göras åtskillnad mellan aktiviteter som avser transportverksamhet och förvaltning av järnvägsinfrastrukturen, dels att de särskilda tjänster som utförs av de förvaltare av järnvägsinfrastrukturen som kan komma att utses som anmälda organ bör struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ.

Direktivet förutsätter att det finns en tydlig organisatorisk avgränsning mellan myndighetsuppgifter och en banhållares förvaltande uppgift. Så är inte fallet i den svenska järnvägslagstiftningen, där dessa uppgifter finns samlade inom Banverkets regi, om än inom olika enheter. Som nämnts tidigare kommer troligen även det s.k. järnvägspaketet att medföra att ansvarsfördelningen inom järnvägssektorn kommer att påverkas på så sätt att en oberoende myndighetsfunktion måste inrättas som är skild från andra verksamhetsutövare.

I den svenska järnvägslagstiftningen finns en uppräkningslista av olika ansvarsområden som faller inom Banverkets regi varav några särskilt angivna frågor skall handhas självständigt av vissa genom lag och förordning särskilt angivna enheter inom Banverket, nämligen av Järnvägsinspektionen och av Tågtrafikledningen. Det finns således i lagstiftningen en uppdelning som rör myndighetsuppgifter och förvaltande uppgifter, om än en svag sådan. Man kan dock ställa sig frågan om detta accepteras av EG-rätten såsom tillräckligt avskild, då varken Järnvägsinspektionen eller Tågtrafikledningen organisatoriskt eller administrativt är självständiga i förhållande till Banverket.

Direktivet har inte berört Sverige i så stor utsträckning tidigare på grund av att Sverige inte har haft ett järnvägssystem för höghastighetståg som har varit ihopkopplat med andra järnvägssystem för höghastighetståg. Frågan har nu blivit aktuell i och med att den fasta förbindelsen över

Öresund har öppnats för trafik. Eftersom det således tidigare inte har upplevts som ett reellt behov att möjliggöra för andra trafikoperatörer att bedriva järnvägstrafik har införlivandet av direktivet försenats. Kommissionen har i ett motiverat yttrande från den 24 januari 2000 framfört att Sverige underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet och sedermera stämt Sverige vid EG-domstolen med anledning av denna underlåtenhet. Den svenska regeringen har till kommissionen skriftligen anfört att Sverige har för avsikt att till fullgörande av sina förpliktelser införa de nya bestämmelser som direktivet föranleder från och med den 1 januari 2001.

5.5 Kommissionens rapport KOM(1999) 414

Kommissionen antog sin första rapport enligt artikel 24 den 10 september 1999, ”Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om genomförandet och effekterna av direktiv 96/48 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg”. I rapporten görs de första bedömningarna av de framsteg som gjorts med att göra det transeuropeiska höghastighetstågnätet driftskompatibelt.

Beträffande anmälda organ skriver kommissionen i sin rapport följande. Järnvägssektorn är ett specialfall då bedömningar vanligen görs direkt av medlemsstaterna, järnvägsbolagen eller industrin och inte av oberoende organ. Nya organ bör därför skapas även om det i många fall kommer att bli nödvändigt att slå samman befintliga organisationer, såsom olika avdelningar vid järnvägsbolagen, offentliga verk och inrättningar samt privata företag. Med tanke på de svårigheter detta kan skapa har medlemsstaterna bett om kommissionens hjälp. I februari 1998 höll kommissionen ett särskilt seminarium och kommissionen är beredd att inrätta en arbetsgrupp för samordning av dessa anmälda organ. Det är oroande att endast förhandsanmälningarna av CERTIFER från Frankrike och av Société Nationale de Contrôle Technique–Homologations (SNCT-H) från Luxemburg har gjorts vid tidpunkten för utarbetandet av denna rapport. I maj 2000 fanns ett tjugotal anmälningar av anmälda organ.

Om medlemsstaternas genomförande av direktivet konstaterar kommissionen följande. Den känsligaste frågeställningen har visat sig vara problemet med att genomföra direktivet innan TSD och därmed förbundna standarder har tagits fram. Denna situation är dock inte ny utan gäller för samtliga direktiv som har följt i spåren av den nya metoden. Med hänsyn till bl.a. att det finns ett visst antal europeiska och nationella tekniska dokument som är i kraft och som man kan hänvisa till under en övergångsperiod, t.ex. innan TSD och därmed förbundna standarder har tagits fram, kan inte vare sig avsaknad av TSD eller standarder anses utgöra ett hinder för genomförandet. Vidare har kommissionen sammanfattningsvis funnit att stora framsteg har gjorts i arbetet med att ta fram tekniska specifikationer som en av de viktigaste delarna för att uppnå driftskompatibilitet, att mycket har gjorts för att från och med år 2000 kunna bygga nya höghastighetståglinjer enligt dessa, att myndigheterna övervakar inrättandet av de organ som skall ansvara för bedömningen av

överensstämmelse och att det torde gå att bl.a. förbättra relationerna mellan infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin. En klar om än inte särskilt påtaglig konsekvens av det arbete som skall utföras enligt direktivet är en ändring av det traditionella förhållandet mellan olika infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och industrin.

5.6 Banverkets sektorsrapport 1999

Banverket överlämnade den 31 mars 2000 sin sektorsrapport för 1999. I rapporten skriver Banverket bl.a. följande. Internationellt vidtogs 1999 en mängd åtgärder som påverkar ansvars- och befogenhetsfördelningen inom järnvägssektorn. I ministerrådet gjordes en politisk överenskommelse om det s.k. Infrastructure package i slutet av året, vilken påverkar ansvarsfördelningen inom järnvägssektorn men som inte innehåller några tvingande regler om en klar ansvarsuppdelning mellan infrastrukturförvaltning och trafikutövning. Oberoende av vilken lösning en medlemsstat väljer, krävs att en myndighetsfunktion, som är oberoende av trafikutövare, inrättas. Denna ska ha beslutsrätt i fråga om säkerhetscertifiering av järnvägsföretag samt om tekniska och operationella föreskrifter som är viktiga för järnvägssäkerheten. Därutöver krävs att en s.k. regulatory body, som är fristående från såväl trafikutövare- som banhållarfunktioner, inrättas. Dess uppgift blir att utöva tillsyn över och utgöra första instans för klagomål om infrastrukturprissättning och kapacitetsfördelning. Detta organ ska också svara för viss verksamhet inom järnvägssäkerheten. Kravet på att en regulatory body ska inrättas är delvis en följd av oklara gränser mellan banhållare och trafikutövare. Överenskommelsen innehåller också regler om samarbete mellan medlemsländernas banhållarfunktioner i frågor som rör såväl infrastrukturprissättning som kapacitetsfördelning för internationella järnvägstransporter. Förhållandet mellan en kontrollfunktion och den nationella så kallade regulatorfunktionen är oklar. Effekterna för järnvägstransporterna av dessa förslag är idag svårbedömda. Separationsfrågan aktualiserades även i samband med förberedelsearbetet inför förhandlingarna om ett direktiv för driftskompatibilitet hos det transeuropeiska konventionella järnvägssystemet och i arbetet med att förbereda införlivandet av direktiv 96/48/EG i svensk rätt. Frågan gällde främst vilken myndighetsfunktion som från perspektiven säkerhet, teknisk kompatibilitet, tillförlitlighet och tillgänglighet, miljö samt hälsa bör godkänna den järnvägsutrustning som ska tas i bruk. I Sverige fattar särskilda instanser ur säkerhetsperspektiv beslut om godkännande. I övrigt hanteras frågor om godkännande för användning av banhållaren eller, när det gäller fordon, i avtal mellan banhållare och trafikutövare. I EG-rätten, liksom i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), är en dold förutsättning att säkerheten vägs samman med andra faktorer till ett beslut.

6.1 Allmänt om EG:s system för bedömning av överensstämmelse och den svenska implementeringen

Direktivet om höghastighetståg följer i huvudsak den ordning som gäller för direktiv enligt den s.k. nya metoden. Den nya metoden har såvitt gäller teknisk kontroll vidareutvecklats genom två rådsbeslut, dels det som kallas En helhetssyn på bedömning av överensstämmelse¹ och dels det s.k. modulbeslutet².

Med ”helhetssynen” avses EG:s system för bedömning av om produkter stämmer överens med de krav som ställs i direktiven. Helhetssynen innebär att en produkt som tillverkats i enlighet med framtagna standarder ska förutsättas uppfylla de väsentliga kraven i direktivet. Tillverkaren kan då vanligen genom egenkontroll och en försäkran om överensstämmelse intyga att så är fallet. Om produkten tillverkas på något annat sätt ska normalt ett kompetent tredjepartsorgan bedöma om produkten uppfyller de väsentliga kraven. Bedömning utförd av ett tredjepartsorgan krävs också i de fall produkten kan anses särskilt riskfylld. Tredjepartsorganen kallas anmälda organ (notified bodies). De anmälda organen ska uppfylla ett flertal kompetenskrav och vara anmälda för sitt kompetensområde till kommissionen. De organ som genom ackreditering eller motsvarande kan visa att de uppfyller den relevanta standarden i EN 45 000-serien skall anses uppfylla dessa krav.

Det är tillverkaren som ansvarar för att hans produkt uppfyller de krav som direktiven ställer upp, både säkerhetsmässiga krav och krav på CE-märkning som ett villkor för marknadstillträde. De anmälda organen fungerar därmed som en hjälp för tillverkaren att verifiera produktens förenlighet med uppställda krav. Det är tillverkaren som utfärdar försäkran om överensstämmelse och därmed visar för de ansvariga myndigheterna att direktivens krav är uppfyllda och att produkten har rätt att cirkulera fritt på den inre marknaden.

Om en bedömning av överensstämmelse är utförd av ett anmält organ i en medlemsstat och i enlighet med de metoder direktivet föreskriver ska bedömningen även gälla i de övriga medlemsstaterna. Tillverkare får därmed tillgång till hela den inre marknaden utan att behöva avvakta särskilda myndighetsgodkännanden i varje land.

Helhetssynen innefattar ett modulbeslut, där olika moduler anger på vilket sätt tillverkaren kan visa att en vara stämmer överens med produktkraven. Modulbeslutet anger flera alternativa sätt att visa överensstämmelse. Modulerna omfattar både konstruktions- och tillverkningsfasen. Procedurerna kan vara t.ex. intern tillverkningskontroll i kombination med försäkran om överensstämmelse, typkontroll, verifikation av enstaka objekt eller olika grader av kvalitetssäkring. I flera fall

¹ Rådets resolution av den 21 december 1989 om en helhetssyn på bedömning av överensstämmelse (EGT C 10, 16.1.90, s. 1)

² Rådets beslut av den 13 december 1990 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 380, 31.12.1990, s. 13).

ska kontrollen ske genom medverkan av ett anmält organ. Det anmälda organets medverkan kan avse provningar, certifiering och kontroll av kvalitetssystem eller verifikation av överensstämmelse.

Modulbeslutet riktar sig till dem som skriver produktdirektiven. I de enskilda produktdirektiven anges sedan vilka sätt för bedömning av överensstämmelse som kan användas för just den aktuella produkttypen. Valet styrs av varans egenskaper, i första hand hur farlig den kan anses vara.

EG:s system för bedömning av överensstämmelse har i Sverige genomförts genom lagen (1992:1119) teknisk kontroll. Enligt 3 § i lagen skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer utse de organ som skall anmälas till Europeiska Unionen för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse. Enligt 4 § skall alla organ som kan visa att de är kompetenta ha rätt att bli anmälda. Organets kompetens skall bedömas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) innan anmälan sker.

I förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll har regeringen föreskrivit att ett organ skall ha den kompetens som krävs för uppgiften och i övrigt vara lämpligt för uppgiften. Enligt 3 § skall SWEDAC grunda sin bedömning av organets kompetens på tillämplig standard i EN 45 000-serien samt de ytterligare krav som kan gälla för uppgiften som anmält organ.

Sedan 1995 har regeringen delegerat till SWEDAC att fatta beslut om anmälan till EU, såvida det inte rör sig om en statlig myndighet, då regeringen fattat beslut efter beredning av SWEDAC. SWEDAC:s bedömning och beslut om anmälan sker i samråd med berörda sektormyndigheter.

SWEDAC har utfärdat föreskrifter (STAFS 1998:3) om anmälda organ med bestämmelser om bl.a. organisationsform, oberoende, integritet, underleverantörer, samordnings- och informationsskyldighet.

Den svenska formen för implementering av EU:s ordning för bedömning av överensstämmelse innebär att alla generella regler som berör anmälda organ återfinns i lagen om teknisk kontroll eller författningar som utfärdats med stöd av denna. Vid genomförande av ett sektors-specifikt direktiv som t.ex. det nu ifrågavarande om höghastighetståg behövs så vitt gäller anmälda organ endast en hänvisning till lagen om teknisk kontroll. Därtill skall eventuella särskilda krav som gäller för anmälda organ enligt direktivet införas i den särskilda lagstiftningen på området liksom de kontrollförfaranden som skall tillämpas för produkterna.

6.2 Teknisk kontroll i direktivet om höghastighetståg

För varje strukturellt delsystem för höghastighetståg skall en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) upprättas enligt direktivets artikel 5. I den mån det är nödvändigt för att uppnå driftskompatibilitet skall i TSD anges bl.a. de väsentliga kraven för respektive delsystem, grundläggande egenskaper som skall vara uppfyllda och villkor med avseende på prestanda. Vidare skall i TSD anges de kontrollmoduler enligt

beslutet 93/465/EEG som skall tillämpas vid den tekniska kontrollen av att de föreskrivna kraven och villkoren är uppfyllda.

Enligt direktivets kontrollordning skall kontroll av överensstämmelse ske på två olika nivåer, dels av *driftskompatibilitetskomponenter*, dels av *delsystem*.

Driftskompatibilitetskomponenter utgör delar eller underenheter i delsystemen och skall uppfylla direktivets väsentliga krav samt vara utformade på ett sådant sätt att delsystemen uppnår driftskompatibilitet. Bedömning av överensstämmelse, EG-kontroll, skall utföras enligt någon av de moduler som lagts fast i den TSD som komponenten faller under. Om TSD föreskriver att komponenten skall bedömas av en anmält organ skall tillverkaren eller dennes representant vända sig till ett sådant organ i Sverige eller i annat EES-land för att få produktens överensstämmelse eller lämplighet bedömd.

Att EG-kontroll utförts på en komponent skall bekräftas genom att tillverkaren eller dennes ombud utfärdar en EG-försäkran. Bestämmelser om EG-försäkran finns i direktivets bilaga IV, där det närmare anges vilken information som skall ingå i försäkran. EG-försäkran kan antingen avse att ett anmält organ bedömt att komponenten överensstämmer med de tekniska specifikationerna som gäller för den eller att ett anmält organ bedömt att komponenten är lämplig att användas i järnvägsmiljö. EG-försäkran skall innehålla uppgifter bl.a. om tillverkaren, uppgifter som identifierar produkten, vilket förfarande (modul) som tillämpats vid bedömning av överensstämmelse och vilket anmält organ som utfört bedömningen samt de tekniska specifikationer som följts.

Det bör anmärkas att direktivet saknar bestämmelser om att komponenter skall CE-märkas vilket annars är normalt för direktiv som utformats enligt den nya metoden.

EG-kontroll av *delsystem* är ett förfarande genom vilket ett anmält organ på begäran av den upphandlande enheten kontrollerar att delsystemet uppfyller direktivets krav och att det därmed kan tas i drift. Kontrollen skall enligt artikel 18 påbörjas redan på projektstadiet och sedan pågå fortlöpande under hela byggtiden ända fram till slutprovning och att delsystemet tas i bruk. Enligt bilaga VI skall den innefatta bl.a. utformningen av helheten, konstruktionen som sådan med särskild inriktning på ingenjörsarbete, anvisning för montering av komponenter och provning av det färdiga delsystemet.

Enligt bilaga VI skall det anmälda organet fortlöpande övervaka utförandet av delsystemet. Organet skall ha permanent tillträde till byggplatser och lokaler för tillverkning m.m. och fortlöpande kontroller skall genomföras för att säkerställa att direktivets bestämmelser följs. Vidare skall det anmälda organet ha rätt att genomföra oanmälda besök för att genomföra kontroller.

Det anmälda organet skall för delsystemet upprätta en försäkran om överensstämmelse för den upphandlande enheten som i sin tur skall utfärda en EG-kontrollförklaring. Artikel 18 i direktivet och bilaga V innehåller bestämmelser om EG-kontrollförklaring och föreskriver att denna skall innehålla bl.a. identifikationsuppgifter om den upphandlande enheten, beskrivning av delsystemet, namn på det anmälda organet, hänvisning till relevanta bestämmelser som delsystemet har bedömts uppfylla

samt teknisk dokumentation. Den senare skall innehålla all nödvändig dokumentation som rör systemets egenskaper men även villkor och begränsningar för användandet liksom föreskrifter om skötsel och underhåll.

7 Förslag till lagstiftning

7.1 Allmänt om genomförandet av det nya direktivet

Som framgår av lagförslaget och vad som anförts i departementspromemorian är den valda tekniken för att genomföra höghastighetsdirektivet att i den föreslagna lagen ta in vissa grundläggande bestämmelser om villkoren för att släppa ut delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet på marknaden och ta dessa i bruk. I övrigt innehåller lagen bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om detta samt vissa bestämmelser om tillsyn, tvångsmedel, m.m. som kräver lagform. En till lagen anslutande förordning avses i huvudsak innehålla vidare bemyndiganden till Järnvägsinspektionen inom Banverket att utfärda föreskrifter, i vilka de allra flesta av direktivets bestämmelser kommer att återfinnas.

Denna teknik för genomförandet är den vanliga när det gäller produkt-direktiv som är utformade enligt den s.k. nya metoden och bör användas även i fråga om höghastighetsdirektivet. I avsnitt 6 har beskrivits vad metoden för bedömning av överensstämmelse och för genomförande enligt den s.k. nya metoden närmare innebär. Som nämnts inledningsvis bör därför kommande TSD:er genomföras i svensk lagstiftning via myndighetsföreskrifter med tanke på dess huvudsakligt tekniska karaktär.

7.2 En ny lag om järnvägssystem för höghastighetståg

Regeringens förslag: En ny särskild lag införs för att särskilt reglera den del av det svenska järnvägssystemet som ingår i det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om vad som gäller för att utrustning, dvs. delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet, skall få släppas ut på marknaden och tas i bruk, bemyndiganden att meddela närmare föreskrifter om detta och vissa bestämmelser om tillsyn, tvångsmedel, m.m.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna stödjer i princip promemorians förslag till ny lag eller har inte något att erinra. De flesta remissinstanser instämmer även i vad som uttalas om behovet av att finna en mer ändamålsenlig rollfördelning angående ansvar och befogenheter inom järnvägssektorn. En del remissinstanser har i sina yttranden även lämnat syn-

punkter på Järnvägsinspektionens utkast till föreskrifter som medtagits i departementspromemorian.

Hovrätten för Övre Norrland finner det tveksamt om direktivet kan uppfyllas genom att ge Järnvägsinspektionen, som inte är en egen myndighet, befogenheter att meddela föreskrifter och att detta måste analyseras mot bakgrund av bestämmelserna i 8 kap. RF om normgivningsmakten. Vidare delar hovrätten inte promemorians uppfattning om att direktivets begrepp ”driftskompatibilitetskomponent” blir mer lättillgängligt genom att i stället införa den benämning som anges i 2 § i den föreslagna lagen och ifrågasätter även om det inte borde kunna användas ett annat ord än driftskompatibilitet.

Kammarrätten i Göteborg anser att det är tillräckligt med den definition som föreslagits i 2 § om vad det aktuella järnvägsnätet innebär och att den närmare linjesträckningen kan regleras på annat sätt, genom förordning eller föreskrifter.

Järnvägsinspektionen inom Banverket önskar mer vägledande beskrivning till hur kravet på Järnvägsinspektionens godkännande enligt järnvägssäkerhetslagen och ett anmält organs EG-kontrollförklaring förhåller sig till varandra.

Räddningsverket anför att verket inte kan ta ställning till innehållet och sakfrågorna i lagstiftningen eftersom underlaget är bristfälligt och det med hänsyn till att de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) ännu inte är antagna även råder stor osäkerhet kring vilken säkerhetsnivå som kommer att gälla för höghastighetståg.

Elsäkerhetsverket anser att det tydligare bör klargöras vad som skall gälla i de fall TSD saknas för delsystem och vilken roll det anmälda organet respektive Järnvägsinspektionen eller ev. andra myndigheter skall ha i godkännandeprocessen. Verket delar slutligen inte den uppfattning som anförs i promemorian om att verkets tillsyn inte omfattar järnvägsfordon.

Statens järnvägar anser bl.a. att begreppen EG-försäkran och EG-kontrollförklaring bör definieras och konstaterar vidare att Elsäkerhetsverkets tillsyn enligt gällande föreskrifter omfattar bl.a. fordon i elektrisk järnvägs-, spårvägs-, tunnelbane- och trådbussdrift.

Skälen för regeringens förslag: Direktivet innebär att medlemsstaterna inte får föreskriva andra krav än de som följer av direktivet för att delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibiliteten inom det aktuella tågnätet skall få släppas ut på marknaden och tas i bruk. Tekniken för att genomföra direktivet har behandlats i avsnitt 7.1. Starka skäl talar för att de detaljbestämmelser som krävs för uppfyllandet av direktivet ges genom myndighetsföreskrifter. Det är enligt regeringens uppfattning med hänsyn till Järnvägsinspektionens i hög grad självständiga ställning möjligt och lämpligt att bemyndiga Järnvägsinspektionen att besluta om behövliga föreskrifter. Järnvägsinspektionen har sedan den inrättades 1988 i samband med uppdelningen av Banverket som infrastrukturförvaltare och SJ som trafikutövare arbetat utifrån ett uttalat motiv att vara ett självständigt organ med ansvar för säkerheten inom järnvägsområdet. Detta slogs fast genom 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet 1987/88:TU20, rskr. 1987/88:297) och fördes därefter in i förordningen (1998:1392) med instruktion för Ban-

verket. Även i 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 266) och budgetpropositionen för 2000 (prop. 1999/2000:1, volym 12) slog man fast Järnvägsinspektionens oberoende ställning i järnvägssäkerhetsfrågor gentemot Banverket och trafikutövarna. Med tanke på de krav som ställs enligt det aktuella direktivet vad gäller självständighet och opartiskhet gentemot verksamhetsutövare och tillverkare av järnvägsmateriel, finns det idag inte något annat organ inom järnvägssektorn än Järnvägsinspektionen som kan uppfylla dessa krav utan att först göra en större omstrukturering av järnvägssektorn. Järnvägsinspektionen besitter dessutom kompetens om järnvägssektorn vilket är av stor betydelse i detta fall. Ytterligare en anledning till att Järnvägsinspektionen bör ha det självständiga tillsyns- och föreskriftsansvaret är att Banverket inte bör föreskriva vad som skall gälla beträffande kontroll av bl.a. sina egna järnvägsanläggningar. Järnvägsinspektionen har sedan den inrättades väl fungerande rutiner för inspektionsverksamhet vad avser tillsyn, revisioner m.m. Att därför utse Järnvägsinspektionen att även i det nu aktuella fallet vara tillsynsmyndighet är att renodla Järnvägsinspektionens roll med avseende på tillsynsverksamhet. Organisationen på järnvägsområdet kommer att behandlas av den tidigare aviserade utredningen.

Den föreslagna lagen utgör en ramlagstiftning vars syfte är att reglera endast sådana frågor som kräver lagform enligt regeringsformen. Lagen skall, som framgår av det tidigare, kompletteras med dels förordning, dels myndighetsföreskrifter. Huvuddelen av direktivets bestämmelser är dessutom av teknisk karaktär och lämpar sig inte för att införas i lag. Att TSD, som är mycket viktiga, ännu inte antagits gör det också, såsom en del remissinstanser har framfört, svårt att få ett fullständigt grepp om vad den slutliga regleringen av höghastighetsnätet kommer att innebära. Vid utarbetandet av TSD, vilket sker i en kommitté, deltar representanter från de ansvariga nationella myndigheterna. Medlemsstaterna har därigenom också möjlighet att påverka innehållet i de TSD som skall antas.

Vad gäller frågan om tillsyn över elektriska fordon delar regeringen den uppfattning som framförts av Elsäkerhetsverket och Statens järnvägar i remissyttrandena om att Elsäkerhetsverkets nuvarande tillsyn omfattar även dessa fordon. Någon ändring av denna reglering avses inte göras. Elsäkerhetsverkets tillsyn skall således kvarstå i oförändrat skick. Järnvägsinspektionen har framfört önskemål om att få belyst hur dess tillsyn skall regleras i förhållande till andra myndigheters områden. Både för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur gäller att bedömningen redan idag görs utifrån olika perspektiv av Järnvägsinspektionen, Banverket, Elsäkerhetsverket, Yrkesinspektionen, länsstyrelser och regeringen. Järnvägsinspektionen skall ha godkänt ett järnvägsfordon innan det får användas på en svensk spåranläggning. Detta godkännande görs enbart från järnvägssäkerhetssynpunkt och omfattar t.ex. inte elsäkerhets- eller arbetsmiljöfrågor enligt ellagen respektive arbetsmiljölagen. Den som planerar att bygga eller bygga om en järnväg måste enligt lagen om byggande av järnväg upprätta en järnvägsplan som skall fastställas av regeringen eller Banverket. Det finns därutöver krav på upprättande av förstudie, järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning. För ibruktagande och drift av järnvägsanläggning krävs dessutom

godkännande av Järnvägsinspektionen beträffande järnvägssäkerhet, såvida det inte gäller en anläggning där Banverket i egenskap av spårinnehavare själv svarar för projektering och byggnad enligt tidigare tillämpad teknik. Därutöver krävs också godkännande från Elsäkerhetsverket rörande elsäkerhet. Driften av anläggningen måste dessutom skötas i enlighet med arbetsmiljölagens krav. Gränsdragningen mellan å ena sidan Järnvägsinspektionens och å andra sidan Elsäkerhetsverkets och Yrkesinspektionens verksamhet är inte heller här tydligt preciserad men praxis har utvecklats så att Järnvägsinspektionen bedömer sådant som Elsäkerhetsverket och Yrkesinspektionen anser inte faller inom deras respektive områden. Det är enligt regeringens uppfattning därför väsentligt att de myndigheter vars ansvarsområden ligger nära eller gränsar till varandra alltjämt skapar rutiner som säkerställer behovet av samordning i tillsyns- och föreskriftsarbete.

Inför ett ibruktagande av delsystem och i vissa fall av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibiliteten skall ett anmält organ kontrollera att de väsentliga kraven är uppfyllda. Om så är fallet måste tillsynsmyndigheten, i detta fall Järnvägsinspektionen, godta det anmälda organets bedömning och i förhållande till sin egen tillsyn godta denna bedömning, såvida inte det finns risk för att de väsentliga kraven inte längre uppfylls. Skulle den situationen uppstå har Järnvägsinspektionen möjlighet att använda sig av de tvångsmedel som anges i 13 §.

Lagreglerna behandlas vidare i författningskommentaren.

8 Kostnader och ikraftträdande m.m.

8.1 Kostnader för tillsyn m.m.

Direktivet föreskriver en skyldighet för medlemsstaterna att se till att kontroll utförs av fordon och infrastruktur som tillsammans utgör järnvägssystemet för höghastighetståg. Detta innebär nya arbetsuppgifter för, såsom föreslås, Järnvägsinspektionen i form av sedvanligt kontroll- och tillsynsarbete samt föreskriftsarbete. Ett ökat resursbehov kan därför troligtvis komma att uppstå så småningom med anledning av den nya lagen. Frågan om storleken därav är dock svår att förutse och torde därför vara en av de frågor som den föranstaltade utredningen bör få ta ställning till. Direktivet i sig medför dock inte någon skyldighet att bygga om befintlig infrastruktur eller rullande materiel.

Den nya lagens tillämpningsområde betyder att även området för överklagande till allmän förvaltningsdomstol utökas. Domstolsprövning med anledning av lagen förväntas dock vara ytterst begränsad och bedöms därför inte påverka förvaltningsdomstolarnas resursbehov.

8.2 Ikraftträdande

Direktivet föreskriver att medlemsstaterna senast den 8 april 1999 skall ha antagit och offentliggjort de lagar och andra författningsändringar som

är nödvändiga för att genomföra direktivet samt att dessa skall tillämpas från och med den 9 april 1999. Kommissionen har som nämnts stämt Sverige med anledning av förseningen. Den nya lagstiftningen bör därför träda i kraft den 1 januari 2001 i enlighet med vad som meddelats kommissionen.

Enligt artikel 1.2 gäller villkoren som anges i direktivet för projektering, anläggning, anpassning och drift av sådan infrastruktur och rullande materiel som tas i bruk efter direktivets ikraftträdande, d.v.s. efter den 8 april 1999.

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till Lag om järnvägssystem för höghastighetståg

1 §

Av bestämmelsen framgår att det svenska järnvägssystemet som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall uppfylla vissa villkor för att järnvägssystemet skall bli tekniskt harmoniserat och det därigenom skall möjliggöras att kunna resa och transportera mellan olika länder på ett säkert och störningsfritt sätt.

2 §

Definitionerna grundar sig på de definitioner som anges i artikel 2 i den svenska språkversionen av direktivet. Direktivets terminologi avseende driftskompatibilitetskomponenter har i den svenska lagtexten brutits upp i syfte att göra begreppet mer lättillgängligt. Att bryta upp långa ord är en vedertagen princip men denna språkliga justering, och övriga sådana, som har gjorts i förhållande till den svenska direktivtexten avser dock inte att innebära några ändringar i sak. Direktivet som är antaget sedan länge innebär också att Sverige i stor utsträckning bör följa den officiella svenska versionen av direktivtexten för att inte riskera att ändra direktivets innebörd eller omfattning. På förslag från *Lagrådet* har definitionen av termen driftskompatibilitet fått en något annorlunda lydelse i förhållande till den svenska språkversionen av direktivet.

Vad som närmare avses med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg anges dels i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, dels i beslutet om utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet där det framgår att det är vissa särskilt angivna sträckningar inom det europeiska järnvägsnätet som omfattas av direktivet.

Med begreppet utan driftsavbrott avses i denna lag att kunna erbjuda trafik över nationsgräns utan stopp till följd av teknisk inkompatibilitet.

3 §

Av bestämmelsen framgår att bedömning av överensstämmelse och lämplighet skall ske enligt visst angivet förfarande som framgår av dels lagen, dels de tekniska specifikationer som skall tillämpas. Genom hänvisningen till vad som anges i tillämpliga tekniska specifikationer fram-

går därigenom att också bedömningsförfarandet kan komma att variera beroende på vilken typ av delsystem som det rör sig om.

4 §

Bestämmelsen reglerar att anmälda organ skall medverka i vissa situationer. Vad som skall gälla för anmälda organ avses att framgå dels av föreskrifter på myndighetsnivå, dels av lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med EG-kontroll avses det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att ett delsystem överensstämmer med direktivets bestämmelser och andra regler som skall tillämpas i överensstämmelse med fördraget och att det kan tas i drift.

5 §

Av bestämmelsen framgår att komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet måste uppfylla vissa krav för att få släppas ut på marknaden. Vilka krav som skall uppfyllas skall framgå av föreskrifter utfärdade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Bestämmelsen grundar sig på artikel 8 i direktivet.

Bestämmelsen hindrar inte att komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet får släppas ut på marknaden för andra tillämpningar än vad lagen avser eller att de används inom det konventionella järnvägssystemet.

6 §

Bestämmelsen genomför artikel 10.1 i direktivet.

Med EG-försäkran avses den bedömning som ett anmält organ gör av om en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet överensstämmer med de tekniska specifikationer som den skall uppfylla eller av dess lämplighet när den betraktas i dess järnvägsmiljö. Bedömningen skall göras med hänsyn till de tekniska specifikationer som skall kontrolleras.

7 §

Av bestämmelsen framgår att delsystem måste uppfylla vissa krav för att få tas i bruk. Vilka krav som skall vara uppfyllda är de som gäller vid det tillfälle då delsystemet integreras i det aktuella järnvägssystemet, vilka skall framgå av föreskrifter utfärdade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Bestämmelsen grundar sig på artikel 5 i direktivet.

I andra stycket bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter om egenskapskrav och EG-kontroll som avses i första stycket.

8 §

Bestämmelsen genomför artikel 16.1 i direktivet.

Med EG-kontrollförklaring avses det dokument genom vilket ett anmält organ intygar ett delsystems överensstämmelse med direktivets bestämmelser och som är avsett för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet har inrättats eller är i drift.

9 §

Av bestämmelsen framgår att det i vissa särskilt angivna situationer finns möjlighet att frånga gällande tekniska specifikationer men att detta kräver en anmälan till kommissionen på förhand. De situationer som kan bli aktuella för svensk del är dels då ett projekt som rör en linje är långt framskridet när en teknisk specifikation offentliggörs, dels när det av ekonomiska skäl finns risk för att ett projekt som rör en linje inte blir av.

10 §

Bestämmelsen innebär ett bemyndigande att utfärda de tekniska föreskrifter som är nödvändiga för att direktivet skall kunna genomföras i svensk rätt.

11–13 §§

Bestämmelserna reglerar tillsynsansvaret och tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsynen och dess befogenheter i de fall då ett ingripande är nödvändigt. Genom 13 § andra stycket genomförs artikel 12 i direktivet och genom paragrafens tredje stycke genomförs artikel 19 i direktivet.

14 §

Av bestämmelsen framgår att tillsynsmyndighetens beslut får överklagas hos länsrätt.

9.2 Förslag till Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

19 a §

Hänvisningen till lagen om järnvägssystem för höghastighetståg syftar till att förtydliga att det finns särskilda krav som gäller detta järnvägssystem och som regleras av den lagen.

20 §

Ändringen avser endast hänvisningen till den nu gällande ellagen.

9.3 Förslag till Lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

1 a §

Hänvisningen till lagen om järnvägssystem för höghastighetståg syftar till att förtydliga att det finns särskilda krav som gäller detta järnvägssystem och som regleras av den lagen.

Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1999
driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska
järnvägssystemet för höghastighetståg

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 1

Bilagan finns endast i den tryckta versionen

Departementspromemorians lagförslag (Ds 2000:41)

Lag om järnvägssystem för höghastighetståg

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Ett svenskt järnvägssystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall uppfylla de villkor som föreskrivs i eller med stöd av denna lag när det gäller projektering, anläggning, anpassning samt drift.

Med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg avses de linjer som definieras inom ramen för riktlinjerna enligt artikel 155 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996.

2 § Vid tillämpningen av denna lag och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen avses med

transeuropeiskt järnvägssystem för höghastighetståg: infrastruktur-system som beskrivs i bilaga I till rådets direktiv nr 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, och som omfattar järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller anpassats för trafik med höghastighetståg samt rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,

driftskompatibilitet: möjlighet att med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg erbjuda säker trafik utan driftsavbrott med höghastighetståg samtidigt som angivna prestandakrav uppfylls,

delsystem: delsystem av strukturell eller funktionell beskaffenhet som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och för vilka väsentliga krav skall anges,

komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg är direkt eller indirekt beroende av,

väsentliga krav: alla de krav som måste uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, delsystemen och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet,

européisk specifikation: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som genomför en europeisk standard,

tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD): de specifikationer som samtliga delsystem skall tillgodose för att de väsentliga kraven skall vara uppfyllda genom upprättande av ett nödvändigt inbördes funktionellt förhållande mellan delsystemen i järnvägssystemet för höghastighetståg samt säkerställande av detta systems enhetlighet,

anmälda organ: de organ som skall bedöma överensstämmelsen eller lämpligheten hos komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet eller handlägga förfarandet för EG-kontroll för delsystemen

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 2

Krav på komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet

3 § Komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och som skall ingå i ett svenskt järnvägssystem som är en del av det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg får släppas ut på marknaden endast om de gör det möjligt att uppnå driftskompatibilitet och uppfyller de väsentliga egenskapskrav och krav om bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet används skall det tillses att de används inom det användningsområde och på det sätt som de är avsedda för samt installeras och underhålls korrekt.

4 § Om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet skall de betraktas som överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för dem.

Krav på delsystem

5 § Ett delsystem får tas i bruk endast om det har utformats, anlagts och installerats samt drivs så att det inte inverkar menligt på uppfyllandet av de väsentliga krav som gäller för det när det integreras i det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om väsentliga egenskapskrav och krav om EG-kontroll när det gäller delsystem.

6 § Om ett delsystem är försett med en EG-kontrollförklaring skall det betraktas som driftskompatibelt och överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för det.

Bedömning av överensstämmelse

7 § Bedömning av överensstämmelse och lämplighet av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem skall göras enligt de förfaranden som föreskrivs med stöd av denna lag och som anges som bedömningsförfaranden i tillämpliga tekniska specifikationer.

8 § EG-kontroll av delsystem och, om så föreskrivs i tillämpliga tekniska specifikationer, bedömning av överensstämmelse och lämplighet av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet skall göras under medverkan av anmälda organ enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.

För anmälda organ finns också särskilda bestämmelser i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 2

Beslut om undantag

9 § Regeringen eller den myndighet regeringen föreskriver får, efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission, besluta om undantag från att tillämpa en viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet för ett projekt som gäller en ny linje eller anpassning av en befintlig linje till trafik med höghastighetståg,

1. om projektet är långt framskridet den dag då den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, eller

2. om tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet äventyrar projektets ekonomiska livskraft.

Ytterligare bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver får meddela de ytterligare föreskrifter om tekniska specifikationer för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem, om villkor för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och rullande materiel samt om teknisk kontroll som behövs för genomförandet av rådets direktiv nr 96/48/EG.

Tillsyn

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att när det behövs för tillsynen

1. på begäran få upplysningar och ta del av handlingar,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som berörs av verksamheten.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få verkställighet hos kronofogdemyndighet av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Beslutet får verkställas enligt utsökningsbalken.

13 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för efterlevnaden av denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen.

Om en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet är försedd med en EG-försäkran, har släppts ut på marknaden och används på det sätt som den är avsedd för kan anses utgöra en risk för att de väsentliga kraven inte längre kommer att uppfyllas, får tillsynsmyndigheten meddela förelägganden eller förbud som begränsar dess användningsområde, förbjuder utsläppande på marknaden eller avser återkallelse från marknaden.

Om ett strukturellt delsystem som är försett med EG-kontrollförklaring inte uppfyller villkoren i denna lag eller de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, får tillsynsmyndigheten meddela förelägganden om kompletterande kontroller.

I beslut om föreläggande och förbud får tillsynsmyndigheten sätta ut vite.

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 2

Överklagande

14 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat har bestämts.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)¹
dels att nuvarande 19 a § skall betecknas 19 b §,
dels att det skall införas en ny paragraf, 19 a §, samt närmast före
19 a § en ny rubrik av följande lydelse,
dels att 20 § skall ha följande lydelse.

Järnvägssystem för höghastighetståg.

19 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i lagen om järnvägssystem för höghastighetståg.

20 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen utövas av Järnvägsinspektionen.

Nuvarande lydelse

Angående elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

Föreslagen lydelse

För *elektriska* anläggningar finns särskilda föreskrifter i *el-lagen* (1997:857).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

¹ Lagen omtryckt 1996:736.

Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande
av järnväg

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg skall införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

1 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i lagen (2000:000) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 3

Följande remissinstanser har avgivit yttrande över departementspromemorian lagförslag (Ds 2000:41) Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Banverket, Järnvägsinspektion inom Banverket, Tågtrafikledningen inom Banverket, Elsäkerhetsverket, Räddningsverket, SJ, SWEDAC, Industriförbundet, Svenska Järnvägsföreningen, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Adtranz, Arlandabanan, A-train, Swedtrain, och Öresundsbrokonsortiet.

Författningsförslag

Förslag till lag om järnvägssystem för höghastighetståg

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Ett svenskt järnvägssystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg skall uppfylla de villkor som föreskrivs i eller med stöd av denna lag när det gäller projektering, anläggning, anpassning och drift.

2 § Vid tillämpningen av denna lag och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen avses med

transeuropeiskt järnvägssystem för höghastighetståg: infrastruktur-system som beskrivs i bilaga I till rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg³, och som omfattar järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller anpassats för trafik med höghastighetståg samt rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,

driftskompatibilitet: möjlighet att med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg erbjuda säker trafik utan driftsavbrott med höghastighetståg samtidigt som angivna prestandakrav uppfylls,

delsystem: strukturella eller funktionella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och för vilka väsentliga krav skall anges,

komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg är direkt eller indirekt beroende av,

väsentliga krav: alla de krav som måste uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, av delsystemen och av de komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet,

uropeisk specifikation: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som genomför en europeisk standard,

tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD): de specifikationer som samtliga delsystem skall tillgodose för att de väsentliga kraven skall vara uppfyllda genom upprättande av ett nödvändigt inbördes funktionellt förhållande mellan delsystemen i järnvägssystemet för höghastighetståg samt säkerställande av detta systems enhetlighet,

³ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048.

anmälda organ: de organ som skall bedöma överensstämmelsen eller lämpligheten hos komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet eller handlägga förfarandet för EG-kontroll för delsystemen.

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 4

Bedömning av överensstämmelse

3 § Bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem skall göras enligt de förfaranden som föreskrivs med stöd av denna lag och som anges som bedömningsförfaranden i tillämpliga tekniska specifikationer.

4 § EG-kontroll av delsystem och, om så föreskrivs i tillämpliga tekniska specifikationer, bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet skall göras under medverkan av de anmälda organen enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.

För anmälda organ finns också särskilda bestämmelser i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Krav på komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet

5 § Komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och som skall ingå i ett svenskt järnvägssystem som är en del av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg får släppas ut på marknaden endast om de gör det möjligt att uppnå driftskompatibilitet och uppfyller de väsentliga krav och krav om bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet används, skall det tillses att de används inom det användningsområde och på det sätt som de är avsedda för samt installeras och underhålls korrekt.

6 § Om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet skall de betraktas som överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för dem.

Krav på delsystem

7 § Ett delsystem får tas i bruk endast om det har utformats, anlagts och installerats samt drivs så att det inte inverkar menligt på uppfyllandet av de väsentliga krav som gäller för det när det integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva om väsentliga krav och krav om EG-kontroll när det gäller delsystem.

8 § Om ett delsystem är försett med en EG-kontrollförklaring skall det betraktas som driftskompatibelt och överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för det.

Prop. 2000/2001:29
Bilaga 4

Beslut om undantag

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission, besluta om undantag från att tillämpa en viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet för ett projekt som gäller en ny linje eller anpassning av en befintlig linje till trafik med höghastighetståg,

1. om projektet är långt framskridet den dag då den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning, eller

2. om tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet äventyrar projektets ekonomiska livskraft.

Ytterligare bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter om tekniska specifikationer för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem som behövs för genomförandet av rådets direktiv 96/48/EG.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om villkor för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och rullande materiel samt om teknisk kontroll som behövs för genomförandet av rådets direktiv 96/48/EG.

Tillsyn

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att när det behövs för tillsynen

1. på begäran få upplysningar och ta del av handlingar,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som berörs av verksamheten.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få verkställighet hos kronofogdemyndighet av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Beslutet får verkställas enligt utsökningsbalken.

13 § Tillsynsmyndigheten får meddela de beslut om förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för efterlevnaden av denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen.

Om en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet är försedd med en EG-försäkran, har släppts ut på marknaden och används på det sätt som den är avsedd för, men det ändå finns en risk för att de väsent-

liga kraven inte längre kommer att uppfyllas, får tillsynsmyndigheten meddela beslut som begränsar komponentens användningsområde, förbjuder utsläppande på marknaden eller avser återkallelse från marknaden.

Om ett strukturellt delsystem som är försett med EG-kontrollförklaring inte uppfyller villkoren i denna lag eller de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, får tillsynsmyndigheten meddela förelägganden om kompletterande kontroller.

I beslut om föreläggande och förbud får tillsynsmyndigheten sätta ut vite.

Överklagande

14 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat har bestämts.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Häri genom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)¹
dels att nuvarande 19 a § skall betecknas 19 b §,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 19 a §, samt närmast
före 19 a § en ny rubrik av följande lydelse,
dels att 20 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Järnvägssystem för höghastighetståg.

19 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i lagen om järnvägssystem för höghastighetståg.

20 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen utövas av Järnvägsinspektionen.

Angående elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

För elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i *el-lagen* (1997:857).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

¹ Lagen omtryckt 1996:736.

Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg skall införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

1 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i lagen (2000:000) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2000-10-09.

Närvarande: f.d justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Leif Thorsson, regeringsrådet Rune Lavin.

Enligt en lagrådsremiss den 28 september 2000 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om järnvägssystem för höghastighetståg,
2. lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
3. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kammarrättsassessorn Ulrika Sigerud.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*.

Förslaget till lag om järnvägssystem för höghastighetståg

2 §

Termen driftskompatibilitet definieras i paragrafen som en ”möjlighet att med det europeiska transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg erbjuda säker trafik ...”. Formuleringen är hämtad från den svenska språkversionen av direktivet. De engelska, franska och tyska versionerna innehåller uttrycken ”the ability of the trans-European high-speed rail system to allow the safe and uninterrupted movement of high-speed trains...”, ”l’aptitude du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains à grande vitesse...” respektive ”die Tauglichkeit des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem für den sicheren und durchgehenden Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen...”. Dessa uttryck anvisar att det inte rör sig om någon ”möjlighet” utan snarare om en egenskap hos systemet, dess förmåga att medge trafik med höghastighetståg. I direktivet anges också ”grunden” för denna egenskap, nämligen det tekniska regelverket, vilket också bör komma till uttryck i den svenska lagtexten.

Definitionen skulle förslagsvis kunna formuleras så ”driftskompatibilitet: egenskap hos det transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg att medge säker trafik med höghastighetståg utan driftsavbrott samtidigt som angivna prestandakrav uppfylls; denna egenskap grundas på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas.”.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 oktober 2000

Statsrådet Hjelm-Wallén, ordförande, statsråden Thalén, Winberg, Ulvskog, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm, Bodström

Föredragande: statsrådet Rosengren

Regeringen beslutar proposition 2000/01:29 Lag om järnvägssystem för höghastighetståg.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om järnvägssystem för höghastighetståg	7, 9, 10 §§	31996L0048
