

Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem

*Delbetänkande av Utredningen om drifts-
kompatibilitet och järnvägssäkerhet*

Stockholm 2010



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2010:61

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2010

ISBN 978-91-38-23439-6
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 21 december 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå hur det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG), direktivet om ändring i detta direktiv (2009/131/EG) samt direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG) bör genomföras i svensk rätt. I uppdraget ingick även att i ett andra steg bedöma om strukturen i dagens reglering av järnvägssäkerheten är ändamålsenlig i ett längre tidsperspektiv samt bedöma om ansvaret bör utvecklas för att främja en effektiv marknadsutveckling. Till särskild utredare förordnades från och med 21 december 2009 Bengt-Erik Johansson.

Som experter i utredningen förordnades från och med den 24 februari 2010 tekniske chefen Björn Asplund, kanslirådet Anna Forander, gruppchef Bengt Hillman, produktchef Christer Högström, enhetschef Heléne Jarefors, strateg Annelie Nylander och verkställande direktören Peder Wadman.

Till sekreterare förordnades från 21 december 2009 Anna Blomdahl.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet. Härmed överlämnar jag delbetänkandet *Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem* (SOU 2010:61) där jag föreslår hur de principer och regler som återfinns i de nämnda direktiven bör hanteras och genomföras i svensk rätt.

Stockholm i augusti 2010

Bengt-Erik Johansson

/Anna Blomdahl

Innehåll

Sammanfattning	13
Förkortningar	21
Författningsförslag – driftskompatibilitetsdirektivet	23
1. Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	23
2. Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)	32
Författningsförslag – direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet	45
1. Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	45
3. Förslag till lag om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)	51
1 Uppdrag och arbetsätt	53
1.1 Kommittédirektiven	53
1.2 Vårt arbetsätt	54
1.2.1 Expertgrupp	54
1.2.2 Samråd	54
1.2.3 Workshops	55
1.3 Särskilda uppdrag	56
1.4 Disposition	56
2 Bakgrund	57

3	Det nya driftskompatibilitetsdirektivet.....	59
3.1	Uppdraget.....	59
3.2	Inledning.....	60
3.3	Jämförelse mellan det nya och de tidigare direktiven	60
3.4	Övergripande frågeställningar	60
3.5	Allmänna bestämmelser	61
3.5.1	Artikel 1 – Syfte och tillämpningsområde.....	61
3.5.2	Artikel 2 – Definitioner	64
3.5.3	Artikel 3 – Allmän kompatibilitet.....	69
3.5.4	Artikel 4 – Väsentliga krav	70
3.6	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)	71
3.6.1	Artikel 5 – TSD:ers innehåll.....	71
3.6.2	Artikel 6 – Antagande, översyn och offentliggörande av TSD:er	73
3.6.3	Artikel 7 – Brister hos TSD:er	73
3.6.4	Artikel 8 – Utvidgning av omfattningen av TSD:er.....	74
3.6.5	Artikel 9 – Undantag	77
3.7	Driftskompatibilitetskomponenter.....	77
3.7.1	Artikel 10 – utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden	77
3.7.2	Artikel 11 – Överensstämmelse eller lämplighet för användning	78
3.7.3	Artikel 12 - Europeiska specifikationers icke- överensstämmelse med väsentliga krav.....	79
3.7.4	Artikel 13 – Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning.....	80
3.7.5	Artikel 14 – Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav	80
3.8	Godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon.....	81
3.8.1	Dagens reglering av godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon.....	81
3.8.2	Det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) reglering av godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon.....	83

3.8.3	DV 29 – The Authorisation Process of subsystems and vehicles under Directive 2008/57/EC.....	86
3.8.4	En gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning.....	91
3.9	Delsystem.....	93
3.9.1	Artikel 15 – Förfarande för att ta i bruk.....	94
3.9.2	Artikel 16 – Fri rörlighet för delsystem.....	97
3.9.3	Artikel 17 – Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser.....	100
3.9.4	Artikel 18 – Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring.....	102
3.9.5	Artikel 19 – Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav.....	103
3.9.6	Artikel 20 – Ibruktagande av befintliga delsystem efter modernisering eller ombyggnad.....	104
3.10	Fordon.....	106
3.10.1	Inledning.....	106
3.10.2	Artikel 21.....	107
3.10.3	Artikel 22 – Första godkännandet att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD.....	125
3.10.4	Artikel 23 – Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD.....	128
3.10.5	Artikel 24 – Första godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD.....	133
3.10.6	Artikel 25 – Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD.....	135
3.10.7	Artikel 26 – Godkännande för fordonstyper.....	139
3.10.8	Artikel 27 – Klassificering av de nationella bestämmelserna.....	141
3.11	Anmälda organ.....	144
3.11.1	Artikel 28 – Anmälda organ.....	144
3.12	Register över järnvägsnät och fordon.....	145
3.12.1	Artikel 32 – Fordonsnummersystem.....	145
3.12.2	Artikel 33 – Nationella fordonsregister.....	151
3.12.3	Artikel 34 – Europeiskt register över godkända typer av fordon.....	159

3.12.4	Artikel 35 – Register över infrastruktur	160
3.13	Övrigt.....	161
3.13.1	Artikel 29 – Kommittéförfarandet.....	161
3.13.2	Artikel 30 – Kompletterande uppgifter	161
3.13.3	Artikel 31 – Arbetsprogram	161
3.13.4	Artikel 36 – Förslag till Referenssystem	161
3.13.5	Artikel 37 – Motivering	162
3.13.6	Artikel 38–41	162
3.13.7	Straffansvar	162
3.14	Bilagor till direktivet	163
4	Kommissionens direktiv 2009/131/EG.....	167
5	Direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG)	169
5.1	Uppdraget.....	169
5.2	Inledning.....	170
5.3	Ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet	171
5.4	Artikel 1 – Ändringar.....	172
5.5	Artikel 2–4 – Genomförande och införlivande, Ikraftträdande, Adressater.....	179
5.6	Punkt 8 – Enhet som ansvarar för underhåll (ECM).....	180
5.6.1	Europeiska järnvägsbyrån utarbetar ny förordning som kompletterar direktivet	194
5.6.2	ECM-funktionen kommer sannolikt att utvecklas...	197
5.6.3	Det finns en obalans i systemet	199
5.6.4	Certifiering av underhållsverkstäder inordnas i ECM-systemet	200
5.6.5	ECM för godsvagnar ska certifieras.....	201
5.6.6	I vissa fall kan alternativ till certifiering väljas	203
5.6.7	Alla som fyller kraven bör kunna vara ECM.....	204
5.6.8	Krav på ECM.....	206
5.6.9	Det finns organisationer som vill bli ECM	207
5.6.10	Externa certifieringsföretag bör jämte Transportstyrelsen utses till certifieringsorgan	208

5.6.11	Kort internationell utblick	225
5.6.12	Certifiering av ECM för övriga fordon.....	225
5.6.13	Straffansvar.....	227
6	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	229
6.1	Det nya driftskompatibilitetsdirektivet.....	229
6.2	Direktiv 2009/131/EG.....	230
6.3	Direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet.....	230
6.4	Det nya driftskompatibilitetsdirektivet.....	232
7	Konsekvenser.....	233
7.1	Uppgift och värdering av lösningar	234
7.1.1	Våra förslag med anledning av det nya driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändringar i driftkompatibilitetsdirektivet	234
7.1.2	Våra förslag med anledning av direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet	243
7.2	Berörda organisationer, myndigheter och företag	248
7.3	Konsekvenser av våra förslag	252
7.3.1	Konsekvenser med anledning av ny godkännandeprocess.....	252
7.3.2	Konsekvenser vid fordonsgodkännande	254
7.3.3	Konsekvenser av nya regler om fordonsmärkning ...	254
7.3.4	Konsekvenser av införande av ECM-funktionen	256
7.3.5	Konsekvenser för företag som vill bli ECM för godsvagnar.....	256
7.3.6	Konsekvenser för företag som vill bli ECM för andra fordon än godsvagnar	258
7.3.7	Konsekvenser för företag som väljer att köpa ECM-tjänster externt	258
7.3.8	Konsekvenser för offentlig sektor.....	259
7.4	Prövning av offentligt åtagande	260
7.5	Konsekvenser för små företag.....	260

7.6	Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver Sveriges skyldigheter som medlem i EU	261
7.7	Bedömning av särskilda hänsyn vad gäller tidpunkten för införande av nya regler.....	262
7.8	Bedömning av behovet av speciella informationsinsatser....	262
7.9	Övriga konsekvenser.....	263
7.9.1	Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen	263
7.9.2	Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet	263
7.9.3	Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet	263
7.9.4	Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män, för de integrationspolitiska målen samt för personlig integritet.....	263
8	Författningskommentar	265
8.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	265
8.2	Förslaget till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)	267

Bilagor

<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv 2009:130	269
<i>Bilaga 2</i> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen	277
<i>Bilaga 3</i> Kommissionens direktiv 2009/131/EG om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.....	323
<i>Bilaga 4</i> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)	325
<i>Bilaga 5</i> Parallelluppställning – det nya driftskompatibilitets- direktivet	331
<i>Bilaga 6</i> Parallelluppställning – direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet	333

Sammanfattning

Uppdraget

Vårt uppdrag är att lämna förslag på hur det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG), direktiv om ändring i detta direktiv (2009/131/EG) och direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG) bör genomföras i svensk rätt. Vidare ska vi redovisa i vilken mån svensk rätt redan överensstämmer med direktivens innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt. Vi ska också göra en bedömning av vilka av direktivens regler som kräver reglering i lag, förordning, myndighetsföreskrift eller annan åtgärd.

I fråga om genomförandet av direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet ska vi särskilt bedöma vilka organ som kan utgöra enheter som ansvarar för underhåll och bedöma vilket eller vilka organ som bör få ansvaret för att ackreditera eller utse sådana enheter.

Vi har analyserat direktivens innehåll och i den omfattning det har varit nödvändigt lämnat förslag till författningsändringar. Vi har även lämnat förslag till vilka organ som kan utgöra enheter som ansvarar för underhåll, s k ECM samt vilka organ som bör få ansvaret för att ackreditera dessa.

Nedan redogör vi kortfattat för innehållet i betänkandet beträffande vart och ett av dessa direktiv.

Det nya driftskompatibilitetsdirektivet

Det nya driftskompatibilitetsdirektivet ersätter de tidigare två driftskompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg och konventionella tåg. I direktivet regleras huvudsakligen:

- Förutsättningar för den tekniska harmoniseringen inom unionen.
- Godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon.
- Förfarandet som ska tillämpas under godkännandeprocessen.
- Register över fordon och infrastruktur.

Godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon

Av direktivets ingress framgår att ett syfte med det nya driftskompatibilitetsdirektivet är att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande att ta fordon i bruk. Målsättningen för unionen bör vara att *ett* godkännande från *en* medlemsstat ska vara tillräckligt för att ett fordon ska få rulla över nationsgränser och i hela unionen.

Det förefaller emellertid råda enighet om att det kommer att dröja innan detta kan bli verklighet, dels eftersom det kommer att ta tid innan tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD omfattar alla fordon och all infrastruktur, dels eftersom det kommer att finnas öppna punkter och nationella specialfall i TSD under lång tid framöver. De flesta av unionens fordon har även varit i drift under lång tid och omfattas därför inte heller av de nya harmoniserade reglerna.

Direktiv 2008/57 syftar därför även till att skynda på den tekniska harmoniseringen, som framförallt handlar om framtagandet av TSD. Trots detta kommer nationella tekniska regler i medlemsstaterna att under lång tid framöver fortsatt ha stor betydelse. Ytterligare kontroll och granskning av fordon redan i bruk i en medlemsstat kommer därför att krävas. Genom ett arbete med korsacceptans, dvs. ett ömsesidigt erkännande mellan medlemsstaterna av varandras nationella tekniska krav, ska dock den ytterligare kontrollen och granskningen minimeras. Det pågår därför ett arbete mellan medlemsstaterna för att korsacceptera varandras nationella tekniska regler. Arbetet är av avgörande betydelse för att det ska vara möjligt att ömsesidigt erkänna varandras godkännandebeslut.

En viktig utgångspunkt för direktiv 2008/57 är att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett fordon gäller för hela järnvägsnätet i en medlemsstat. Oavsett om järnvägsnätet är en del av TEN eller

omfattas av TSD. Syftet är dock att TSD så småningom ska omfatta hela järnvägsnätet.

Direktiv 2008/57 syftar även till att skapa en tydlighet kring vilken kontroll och granskning som ska ske inom ramen för godkännandeprocessen och vilka krav som bör förläggas till järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Godkännande att ta i bruk ett fordon gäller fordonets status inför driftsfasen, dvs. att fordonet är redo att tas i bruk, medan den efterföljande drifts- och underhållsfasen hänförs till säkerhetsstyrningssystemet.

Direktivet innehåller även nya definitioner av bl.a. fordon och delsystem. Dessa har betydelse för hur direktivet bygger upp godkännandeprocessen för delsystem inklusive fordon.

Förslag

Vi har med våra förslag försökt spegla direktivets målsättning och grundläggande utgångspunkter utan att för den skull ändra för mycket på nuvarande struktur i järnvägslagen och järnvägsförordningen. I ett flertal fall är vår bedömning att nu gällande lagstiftning uppfyller direktivets krav. Men vi ställer också ett antal förslag till förändringar som vi anser vara nödvändiga för att genomföra direktivet. En del av förslagen kan bli svårförståeliga och ologiska om inte vissa justeringar av den grundläggande strukturen görs. Ett exempel på det är direktivets definitioner av fordon och delsystem där vi har föreslagit ändringar av definitionerna i järnvägslagen.

Vi lämnar följande huvudsakliga förslag när det gäller godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon:

- Vi föreslår att järnvägslagen kompletteras med bestämmelser som gäller särskilt för godkännande av fordon. Det gäller dels regler om prövningen av det första godkännandet att ta i bruk ett fordon, dels regler om typgodkännande av fordon.
- Vi föreslår att det i järnvägsförordningen föreskrivs att det för fordon redan godkända i en medlemsstat och som omfattas av TSD och som ska tas i bruk på TSD-konform infrastruktur inte krävs något kompletterande godkännande i Sverige.
- För fordon som inte överensstämmer med TSD eller som inte ska tas i bruk på TSD-konform infrastruktur är vår bedömning

att det bör framgå av lagtexten att det i sådana fall krävs ett kompletterande godkännande för att ta ett fordon i bruk i Sverige. Den kontroll och granskning som tillsynsmyndigheten ska göra ska dock begränsas i linje med direktivets krav.

- Vi har bedömt att det bör uttryckas i lagtexten att ett godkännande att ta i bruk ett fordon gäller på svenska järnvägsnät och att de villkor som ställs enbart får ta sikte på säkerhet och driftskompatibilitet.

Förfaranderegler

Av direktiv 2008/57 följer även att ett sätt att underlätta ibruktagande av fordon är att skapa tydliga och rättssäkra regler kring förfarandet. Direktivet innehåller bestämmelser om rätt för den sökande att begära omprövning av ett beslut, tidsfrister tillsynsmyndigheten har att förhålla sig till, motivering av beslut, överklagande osv.

Ett flertal av förfarandebestämmelserna i direktivet anser vi vara tillgodosedda genom förvaltningslagens bestämmelser. Vi har dock föreslagit att järnvägslagen kompletteras med en möjlighet för den sökande att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut om godkännande inom de i direktivet angivna tidsfristerna, Vi föreslår också en regel om att tillsynsmyndigheten ska fatta beslut om godkännande inom 4 månader efter att en fullständig ansökan har lämnats in, annars är fordonet automatiskt godkänt. Slutligen föreslår vi att tillsynsmyndigheten får möjlighet att återkalla och ändra ett godkännandebeslut, att förändringar som ändrar förutsättningarna för ett godkännande ska anmälas till tillsynsmyndigheten samt att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem får förenas med villkor.

Vi föreslår också att järnvägsförordningen kompletteras med en möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om godkännande av serietillverkade fordon.

Register och märkning

Eftersom den nummerbeteckning som ett fordon ska märkas med enligt det nya driftskompatibilitetsdirektivet benämns det europeiska fordonsnumret i stället för som tidigare identifikations-

kod föreslår vi att järnvägsförordningen justeras i enlighet med detta. Den nya beteckningen kommer att användas både i det nationella fordonsregistret och i det europeiska registret över godkända typer av fordon.

Vi föreslår även att järnvägsfordon ska vara märkta med en beteckning om driftskompatibilitet.

Vi har föreslagit att det är den som först ansöker om ett godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon som är ansvarig för att märka fordonet.

Då det endast är registret över järnvägsinfrastruktur som ska offentliggöras enligt det nya driftskompatibilitetsdirektivet delas tillsynsmyndighetens bemyndigande i 8 kap. 8 § järnvägslagen att föra register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon upp i två paragrafer, en som avser fordonsregistret och en som avser infrastrukturregistret.

Järnvägsförordningen kompletteras med en paragraf som anger hur det nationella fordonsregistret ska föras.

Direktiv 2009/131

I artikel 27 i det nya driftskompatibilitetsdirektivet anges att i syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD och som redan är godkända i en annan medlemsstat ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII till direktivet.

Vi föreslår därför att järnvägslagen kompletteras med bestämmelser om att klassificera de nationella bestämmelserna i enlighet med artikel 27 i det nya driftskompatibilitetsdirektivet och i bilaga VII i dess lydelse enligt direktiv 2009/131.

Direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

I järnvägssäkerhetsdirektivet anges att det övergripande syftet med direktivet är att säkerheten på gemenskapens järnvägar på systemnivå ska utvecklas och förbättras. Även tillträde till marknaden för spårbundna tjänster ska underlättas.

Ett av skälen till att genomföra ändringarna i direktivet är att tydligare hänföra frågor om driftskompatibilitet till det nya driftskompatibilitetsdirektivet och säkerhetsfrågor till järnvägs-

säkerhetsdirektivet. En striktare uppdelning av frågorna bör kunna bidra till att förenkla, förtydliga och modernisera gemenskapslagstiftningen.

Genom direktivet införs ett krav på att innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska en enhet med ansvar för fordonets underhåll, en ECM, definieras i det nationella fordonsregistret. Syftet med att inrätta ECM-funktionen är att utveckla särskilda enheter som har den tekniskt-administrativa kompetens som krävs för att styra underhållet av järnvägsfordon. Detta bör leda till att det blir lättare för järnvägsföretag att ta sitt lagstadgade ansvar för järnvägssäkerheten samtidigt som det skapas ett instrument som kan användas för att ytterligare utveckla säkerheten. För att ECM-systemet ska kunna spela avsedd roll krävs dock ytterligare regleringar på gemenskapsnivå. Ett sådant arbete pågår för närvarande inom ERA och kommissionen och mera detaljerade regler är att vänta under innevarande år.

Enheter som ansvarar för underhåll

I artikel 14 a.2 i ändringsdirektivet föreskrivs att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara ECM.

Denna mening har varit föremål för skilda tolkningar. Det har talats om exkluderande eller inkluderande tolkning. En exkluderande tolkning innebär att endast järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller fordonsinnehavare kan vara ECM. En inkluderande tolkning innebär å andra sidan att man ser direktivets skrivning som exempel på organisationer som kan vara ECM, men att även andra kan komma ifråga.

Enligt våra direktiv ska vi särskilt bedöma vilka organ som kan vara ECM. Vår bedömning är att alla fysiska och juridiska personer som önskar bli ECM och som kan visa att man besitter kompetensen och resurserna att uppfylla kraven bör kunna registreras samt för godsvagnar även certifieras som ECM.

De krav som kommer att ställas på ECM genom kommande EU-förordning gäller enbart för de ECM som ansvarar för godsvagnar eller för dem som har valt att frivilligt certifieras. Då det även för övriga fordon ska tilldelas en ECM, som också ska registreras i fordonsregistret, har vi gjort bedömningen att det för dessa bör finnas i vart fall minimikrav som måste uppfyllas. Vi

föreslår därför att det i järnvägslagen förs in grundläggande krav på en ECM. Kraven bör konkretiseras genom bestämmelser i järnvägsförordningen.

Certifiering av ECM

I artikel 14 a.4 i ändringsdirektivet föreskrivs att en ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska certifieras av ett certifieringsorgan som antingen ackrediterats eller erkänts som sådant i enlighet med kriterier som utarbetas av ERA. Alternativt kan en medlemsstat välja att låta den nationella säkerhetsmyndigheten vara det organ som certifierar ECM.

Av våra direktiv framgår att vi särskilt ska bedöma vilket eller vilka organ som kan certifiera ECM.

För att på bästa sätt utnyttja dels de marknadslösningar som redan finns, dels utnyttja Transportstyrelsens kunskap och arbete med säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd föreslår vi att SWEDAC får i uppgift att ackreditera certifieringsorgan som certifierar ECM och att Transportstyrelsen får i uppgift att utfärda tillstånd till ECM. På detta sätt säkerställs även att i vart fall Transportstyrelsen kommer att kunna utfärda tillstånd till ECM när kravet träder ikraft.

Vår bedömning är att det för närvarande saknas tillräckligt stabila förutsättningar för att föreslå att alla ECM ska certifieras. Ett tungt vägande skäl för att införa ett certifieringskrav för alla ECM är, enligt vår mening, den möjlighet det ger att utveckla järnvägssäkerhetsansvaret. Mot denna bakgrund har vi gjort bedömningen att frågan bör tas med in i utredningens del 2.

Övrigt

Vi föreslår slutligen att vissa brott mot de nya bestämmelserna i järnvägslagen, begångna med uppsåt eller av ovarsamhet, beläggs med straffsanktioner.

Förkortningar

CER	Europeiska järnvägs gemenskapen (förkortning från engelska)
CGU	Allmänt avtal om vagns användning (förkortning från engelska)
CMW	Certifiering av underhållsverkstäder (förkortning från engelska)
COTIF	Internationella järnvägstransportkonventionen (förkortning från franska)
CRS	Underhållsintyg (förkortning från engelska)
CSM CA	Gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av säkerhetsstyrningssystem hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (förkortning från engelska)
DV 29	Arbetsdokument från Europeiska järnvägsbyrån
ECM	Enhet(er) med ansvar för underhåll (förkortning från engelska)
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskaperna
ERA	Europeiska järnvägsbyrån (förkortning från engelska)
ETF	Europeiska transportarbetarfederationen
EU	Europeiska unionen
EUT	Europeiska unionens tidning
FL	Förvaltningslagen (1986:223)
ISO	Internationella standardiseringsorganisationen
JvF	Järnvägsförordningen (2004:526)

JvL	Järnvägslagen (2004:519)
JvSFS	Transportstyrelsens (tidigare Järnvägsstyrelsens) föreskrifter
NVR	Nationella fordonsregistret (förkortning från engelska)
OSF	Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
PUL	Personuppgiftslagen (1998:204)
RIC	Internationella personvagnsreglementet (förkortning från italienska)
RISC	Kommittén för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet, knuten till ERA (förkortning från engelska)
RIV	Internationella godsvagnsreglementet (förkortning från italienska)
TEN	Transeuropeiska transportnätet (förkortning från engelska)
TSD	Teknisk(a) specifikation(er) för driftskompatibilitet

Författningsförslag – driftskompatibilitetsdirektivet

1. Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 13 a och 13 k §§, 8 kap. 8 § och 10 kap. 1 § 3, ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tolv nya paragrafer 2 kap. 13 b–13 j §§, 8 kap. 6 a § och 8 a § och 11 kap. 1 a § samt närmast före 2 kap. 13 c–f, h, j och k §§, 8 kap. 6 a § och 11 kap. 1 a § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar eller överlåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret.

serie: ett antal identiskt lika fordon av en typ,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion och

som är registrerade i det europeiska registret över godkända typer av fordon.

delsystem: den uppdelning av järnvägssystemet i fyra delsystem som följer av bilaga II till direktiv 2008/57.

fordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem.

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

2 kap.

13 a §

När ett godkänt delsystem *skall* moderniseras eller byggas om, skall en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten.

Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten.

När ett godkänt delsystem *ska* moderniseras eller byggas om, ska en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten.

Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån kan påverkas *negativt*, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten. *Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer att arbetet är av sådan omfattning att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk.*

13 b §

Tillsynsmyndigheten ska meddela beslut om nytt godkännande att ta järnvägsfordon i bruk enligt 13 a § så snart som möjligt, dock senast fyra månader efter det att en fullständig beskrivning getts in.

Villkor*13 c §*

Tillsynsmyndigheten får förena ett godkännande enligt 13 § med de villkor som behövs för att delsystemet ska kunna tas i bruk från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar av delsystemet som kan föranleda ändring av villkor enligt första stycket.

Särskilt om tillsynsmyndighetens godkännande av fordon som omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

13 d §

Ett fordon vars delsystem redan är godkända enligt 13 § ska godkännas för att tas i bruk utan ytterligare prövning.

Ett fordon som inte omfattas av första stycket ska godkännas för att tas i bruk enligt 13 § om

sökande uppvisar EG-kontrollförklaringar enligt 9 § samt dokumentation som styrker att krav i nationella tekniska specifikationer som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda samt dokumentation som styrker teknisk kompatibilitet och säker integrering mellan de delsystem som fordonet består av.

Särskilt om tillsynsmyndighetens godkännande av fordon som inte alls eller endast till viss del omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

13 e §

Fordon som inte alls eller endast till viss del omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska prövas enligt 13 §.

Omfattningen på ett godkännande av fordon

13 f §

Ett godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon enligt 13 § omfattar fordonets status inför driftsfasen och gäller på svenska järnvägsnät.

13 g §

Med godkännande av fordon enligt 13 § likställs godkännande av en annan stat inom EES eller Schweiz, såvitt annat inte är särskilt föreskrivet.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får föreskriva om kompletterande godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon godkänt inom annan stat inom EES eller Schweiz.

*Godkännande av fordonstyper**13 h §*

När tillsynsmyndigheten godkänner ett fordon enligt 13 § ska myndigheten samtidigt godkänna fordonstypen.

13 i §

Om den sökande begär det ska tillsynsmyndigheten enligt 13 § pröva en ansökan om godkännande av en fordonstyp.

*Undantag från kravet på godkännande**13 j §*

Godkännande att ta fordon i bruk som har meddelats före den 1 juli 2008 i enlighet med internationella avtal fortsätter att gälla och ska anses ha getts i enlighet med 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

*Märkning**13 k §*

Järnvägsfordon *skall* vara märkta med *en identifikationskod med* en innehavarbeteckning.

Tillsynsmyndigheten *skall* tilldela fordonet en sådan kod och sådan beteckning i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 § och fordonsinnehavaren *skall* se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, *skall* fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

Järnvägsfordon ska vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet.

Tillsynsmyndigheten *ska* tilldela fordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 § och *den som har ansökt om det första godkännandet ska* se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats *ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet,* *ska* fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

8 kap.*Återkallelse av godkännande**6 a §*

Tillsynsmyndigheten får tillfälligt dra tillbaka eller återkalla ett beslut om godkännande enligt 2 kap. 13 § om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda eller om delsystemet inte längre uppfyller föreskrivna krav från säkerhets- eller driftskompatibilitets-

synpunkt.

Register

8 §

Tillsynsmyndigheten *skall* föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur *och järnvägsfordon*.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag *skall* till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

Tillsynsmyndigheten *ska* föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag *ska* till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådant register *samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kan föranleda ändringar i dessa*.

8 a §

Tillsynsmyndigheten ska föra register över järnvägsfordon.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten som kan föranleda ändringar i dessa.

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av Statens haverikommission, behörig myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz, Europeiska järnvägsbyrån (ERA), infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretag och personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret lämna uppgifter ur registret.

10 kap.**1 §**

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 § eller 2 kap. 13 c §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

11 kap. Överklagande**11 kap. Omprövning och överklagande****1 a §**

Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om godkännande enligt 2 kap. 13 § om den som ansökte om godkännandet begär det.

Begäran om omprövning ska ha kommit in till tillsynsmyndigheten inom fyra veckor från den dag då beslutet meddelades.

Tillsynsmyndigheten ska

*besluta enligt första stycket inom
åtta veckor från det att begäran
kom in till tillsynsmyndigheten.*

*Tillsynsmyndighetens beslut
enligt första stycket får överklagas
i enlighet med 1 §.*

2. Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsförordningen (2004:526)

dels att 2 kap. 6 §, 2 kap. 13 §, 2 kap. 14 a §, 2 kap. 15 och 16 §§ samt 6 kap. 10 §, ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas tretton nya paragrafer, 2 kap. 8 a §, 2 kap. 14 b–k §§ och 6 kap. 10 a §, samt närmast före 2 kap. 14 b §, 2 kap. 14 d § och 2 kap. 14 i § ska nya rubriker föras in av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

6 §

Varje delsystem för konventionella tåg och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet skall uppfylla de väsentliga krav som anges i bilaga III till direktiv 2001/16/EG.

Varje delsystem för höghastighetståg och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet skall uppfylla de väsentliga krav som anges i bilaga III till direktiv 96/48/EG.

Varje delsystem och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet ska uppfylla de väsentliga krav som anges i bilaga III till direktiv 2008/57/EG.

8 a §

Sådana nationella tekniska specifikationer som avses i 5 § andra stycket, avsedda för järnvägsfordon, ska omfatta de parametrar som avses i artikel 27 i direktiv 2008/59/EG och

bilagan till direktiv 2009/131/EG.

Transportstyrelsen ska dela in de specifikationer som avses i första stycket på följande sätt.

a. internationella normer och nationella föreskrifter som i fråga om järnvägssäkerhet anses likvärdiga med andra medlemsstaters nationella föreskrifter.

b. föreskrifter som inte omfattas av a eller c.

c. föreskrifter som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är strikt nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av det berörda järnvägsnätet.

13 §

Transportstyrelsen får besluta enligt 11 § endast efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission. En sådan anmälan *skall* innehålla ett underlag med uppgifter om vilka tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller delar av en sådan teknisk specifikation, Transportstyrelsen har för avsikt att avvika från, vilka krav styrelsen i stället avser att tillämpa i syfte att på sikt nå driftskompatibilitet samt de tekniska, administrativa eller ekonomiska skäl som berättigar denna avvikelser.

Transportstyrelsen får besluta enligt 11 § endast efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission. En sådan anmälan *ska lämnas in på sådant sätt och* innehålla ett underlag med de uppgifter som anges i bilaga IX i direktiv 2008/57/EG.

14 a §

Om det enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519) behövs ett nytt godkännande av ett delsystem som moderniseras eller byggs om, *skall* Transportstyrelsen besluta i vilken utsträckning sådana specifikationer för driftskompatibilitet som avses i 5 § första stycket ska tillämpas.

Om det enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519) behövs ett nytt godkännande av ett delsystem som moderniseras eller byggs om, *ska* Transportstyrelsen besluta i vilken utsträckning sådana specifikationer för driftskompatibilitet som avses i 5 § första stycket ska tillämpas.

Om Transportstyrelsen beslutar att sådana specifikationer som avses i 5 § första stycket inte ska tillämpas ska styrelsen anmäla detta till Europeiska unionens kommission. En sådan anmälan ska innehålla ett underlag med uppgifter om skälet till att specifikationerna inte tillämpas fullt ut, vilka krav styrelsen ställer i stället och det organ som ansvarar för EG-kontrollen.

Godkännande av delsystem

14 b §

Vid prövning enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) ska sökande dessutom uppvisa dokumentation som styrker teknisk kompatibilitet och säker integrering med de system delsystemet ska integreras i.

14 c §

Ett delsystem som inte alls eller endast till viss del omfattas av krav på tekniska specifika-

tioner för driftskompatibilitet och som har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller Schweiz ska godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) om sökande uppvisar dokumentation som styrker att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven som anges i bilaga III till direktiv 2008/57/EG samt teknisk kompatibilitet och säker integrering med de system delsystemet ska integreras i.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter och handlingar som ska ges in samt om det krävs tester för att styrelsen ska kunna pröva ansökan.

Kompletterande godkännanden av fordon som tidigare har godkänts i en annan stat

14 d §

För fordon godkända i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett kompletterande godkännande enligt 14 e eller f §§ innan fordonet får tas i bruk på svenska järnvägsnät.

Fordon som utan undantag avseende teknisk kompatibilitet mellan fordonet och infrastrukturen överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 2 kap. 8 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) och som ska tas i

bruk på infrastruktur som utan undantag överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 2 kap. 8 § andra stycket nämnda lag får tas i bruk utan ett kompletterande godkännande.

Transportstyrelsen får meddela undantag från kravet på kompletterande godkännande enligt första stycket.

14 e §

Ett fordon som inte alls eller endast till viss del omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och som har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller i Schweiz ska godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) om sökande informerar om planerad användning på järnvägsnätet och uppvisar dokumentation som styrker att

1. fordonet har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och

2. fordonet fungerar tekniskt och funktionellt med infrastrukturen hos järnvägsnätet när det gäller klimatförhållandena, kraftförsörjning, signalering, trafikledning, spårvidd, infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar i infrastrukturen, samt uppvisar att

3. tekniska data, underhållsprogram och driftsmässiga kännetecken finns, och att

4. registerhistorik över fordonets driftshistoria, underhållshistorik och tekniska ändringar som gjorts efter godkännande i annan stat inom EES eller i Schweiz finns.

Beträffande punkterna 2 och 4 får Transportstyrelsen begära ytterligare information, att kompatibiliteten med järnvägsnätet testas och att riskhantering genomförs enligt kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 för att säkerställa att krav i nationella tekniska specifikationer som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter och handlingar som ska ges in samt i vilka fall det krävs provkörning av fordonet för att styrelsen ska kunna pröva ansökan enligt första stycket.

14 f §

Ett fordon som omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, men som inte uppfyller förutsättningarna i 14 d § andra stycket, och som har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller i Schweiz ska godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) om sökande informerar om planerad använd-

ning på järnvägsnätet och uppvisar dokumentation som styrker att

1. fordonet har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och

2. fordonet fungerar tekniskt och funktionellt med infrastrukturen hos järnvägsnätet när det gäller klimatförhållandena, kraftförsörjning, signalering, trafikledning, spårvidd, infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar i infrastrukturen, samt uppvisar att

3. det tekniska underlaget i EG-kontrollförklaringen och i förevarande fall information om förfarandet för insamling av uppgifter finns, och att

4. underhållshistorik och tekniska ändringar som gjorts efter godkännande i annan stat inom EES eller i Schweiz finns.

Beträffande punkten 2 i första stycket får Transportstyrelsen begära ytterligare information och att riskhantering ska genomföras enligt kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 för att säkerställa att krav i nationella tekniska specifikationer som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka

uppgifter och handlingar som ska ges in samt i vilka fall det krävs provkörning av fordonet för att styrelsen ska kunna pröva ansökan enligt första stycket.

14 g §

Tillsynsmyndigheten ska meddela beslut om kompletterande godkännande att ta järnvägsfordon i bruk enligt 14 e § så snart som möjligt dock senast fyra månader efter det att dokumenten i 14 e § 1–4 har lämnats in eller senast två månader efter det att upplysningar eller resultat av prover som styrelsen har begärt har lämnats in.

Om tillsynsmyndigheten inte har fattat ett beslut inom den i första stycket angivna tiden, är fordonet godkänt att tas i bruk inom de järnvägsnätverk som beslutet är avsett att gälla tre månader efter tiden i första stycket löpt ut.

14 h §

Transportstyrelsen ska meddela ett beslut om kompletterande godkännande att ta järnvägsfordon i bruk enligt 14 f § så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att den tekniska dokumentationen enligt i 14 f § 1–4 har lämnats in eller senast en månad efter det att upplysningar eller resultat av prover som styrelsen har begärt har lämnats in.

Om tillsynsmyndigheten inte har fattat ett beslut inom den i första stycket angivna tiden, är fordonet godkänt att tas i bruk inom de järnvägsnätverk som beslutet är avsett att gälla tre månader efter tiden i första stycket löpt ut.

Godkännande av fordonstyper

14 i §

Ett järnvägsfordon ska godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) om sökande lämnar in en förklaring om överensstämmelse med en fordonstyp som har godkänts för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen.

14 j §

Vid ändring av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 2 kap. 8 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) eller föreskrifter om tekniska standarder och specifikationer enligt 5 § andra stycket ska Transportstyrelsen besluta om typgodkännande meddelade enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen är giltiga eller behöver ändras.

Transportstyrelsen ska underätta den Europeiska järnvägsbyrån när ett typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas.

14 k §

En infrastrukturförvaltare ska se till att sådana tester som krävs för att ett fordon ska kunna godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) kan utföras inom tre månader efter det att förfrågan inkom till infrastrukturförvaltaren.

15 §

Sådana delsystem, som enligt bilaga II till direktiv 96/48/EG eller bilaga II till direktiv 2001/16/EG motsvarar funktionellt definierade områden, behöver inte godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om andra undantag från kravet på godkännande.

Sådana delsystem, som enligt bilaga II till direktiv 2008/57 motsvarar funktionellt definierade områden, behöver inte godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på godkännande för

1. järnvägsnät som är fristående och endast avsedda för persontrafik och museitrafik, och

2. järnvägsinfrastruktur som inte förvaltas av staten och fordon som endast används på sådan infrastruktur och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transport av eget gods.

16 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. godkännande av att ta delsystem i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519),

2. krav på nytt godkännande enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen,

3. krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar 3. krav på det europeiska fordonsnumret, innehavar-

enligt 2 kap. 13 b § samma lag och om undantag från kraven på identifikationskod och innehåvarbeteckning, samt

4. när fordon som vid denna förordnings ikraftträdande redan är godkända att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen senast *skall* vara märkta med *dessa koder och beteckningar.*

beteckningar och beteckningar om driftskompatibilitet enligt 2 kap. 13 c § samma lag och om undantag från kraven på nämnda nummer och beteckningar,

4. när fordon som vid denna förordnings ikraftträdande redan är godkända att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen senast *ska* vara märkta med dessa nummer och beteckningar, *samt*

5. typgodkännande enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen och förklaring om överensstämmelse med en fordonstyp enligt 2 kap. 14 § järnvägsförordningen.

6 kap.

10 §

De register över infrastruktur och järnvägsfordon som avses i 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) ska för varje delsystem, eller del av delsystem, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som avses i 2 kap. 5 § första stycket.

En kopia av *dessa register* ska överlämnas till berörda stater och till europeiska organ som har till uppgift att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om *registren*.

Det register över infrastruktur som avses i 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) ska för varje delsystem, eller del av delsystem, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som avses i 2 kap. 5 § första stycket.

En kopia av *registret* ska överlämnas till berörda stater och till europeiska organ som har till uppgift att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om *registret*.

10 a §

Det register över järnvägsfordon godkända enligt 2 kap. 13 och 13 a §§ järnvägslagen (2004:519) som avses i 8 kap. 8 a § samma lag ska innehålla uppgifter om

- 1. det europeiska fordonsnumret,*
- 2. EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet,*
- 3. hänvisningar till det europeiska registret över tillåtna fordonstyper,*
- 4. uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare,*
- 5. begränsningar i beslutet om godkännande, och*
- 6. uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhåll.*

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om registret.

Författningsförslag – direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

1. Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)
dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 14 § 8, 3 kap. 4 § 4, 10 kap. 1 § 5, ska ha
följande lydelse,

dels att det i lagen införs åtta nya paragrafer, 2 kap. 13 i–13 k §§,
3 kap. 11–14 §§ och 8 kap. 1 a § samt närmast före 2 kap. l–m §§
och 3 kap. 11 § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 4 §

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen
förstås med

EES: Europeiska ekonomiska
samarbetsområdet.

*enhet som ansvarar för
underhåll: den enhet som har
ansvar för underhållet av ett
fordon och är registrerad som
sådan i fordonsregistret.*

fordonsinnehavare: den som
i egenskap av ägare eller med
nyttjanderätt varaktigt nyttjar
ett järnvägsfordon.

2 kap.*Enhet som ansvarar för underhåll**13 l §*

Järnvägsfordon ska tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll. Fordonsinnehavaren ska se till att fordonet tilldelas en sådan enhet.

Fordonet får inte brukas om inte en enhet som avses i första stycket är registrerad i det register över järnvägsfordon som tillsynsmyndigheten ska föra enligt 8 kap. 8 a §.

Bestämmelserna i 13 l–n §§ gäller inte för museijärnvägsfordon, verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods, eller för järnvägsfordon vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.

*Särskilt om godsvagnar**13 m §*

Godsvagnar får endast tilldelas enheter som ansvarar för underhåll enligt 13 l § som innehar ett certifikat utfärdat av ett organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 765/2008 eller innehar ett tillstånd enligt

3 kap. 12 § utfärdad av tillsynsmyndigheten.

Krav på enheter som ansvarar för underhåll

13 n §

En enhet som ansvarar för underhåll ska ha ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de järnvägsfordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick.

Fysisk och juridisk person vars enhet ansvarar för underhåll ska ha kompetens och resurser för sina uppgifter och även i övrigt anses vara lämplig.

En enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska dessutom uppfylla kraven på certifikat eller tillstånd enligt 2 kap. 13 m §.

Kraven enligt första och andra stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet enligt 3 kap. 11 § eller i certifikatet enligt 3 kap. 12 § ska anges hur kraven anpassats.

14 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

8. krav på enheter som ansvarar för underhåll enligt 13 l §.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §. Lag (2007:452).

3 kap.**4 §**

Särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. regionala godstransporter,
3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
4. till sin omfattning 4. trafik med museijärnvägs-obetydlig trafik med museifordon eller till sin omfattning järnvägsfordon eller annan obetydlig trafik med annan liknande materiel.

Tillstånd och certifiering för enheter som ansvarar för underhåll

11 §

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd som avses i 2 kap. 13 m § till fysiska eller juridiska personer som uppfyller kraven på enheter som ansvarar för underhåll enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

12 §

Ett certifikat som avses i 2 kap. 13 m § får endast meddelas en fysisk eller juridisk person som uppfyller kraven på enheter som ansvarar för underhåll enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

13 §

Om enheten som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 l § är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överens-

stämmelse med krav enligt 11–12 §§ bekräftas på säkerhetsintyget enligt 3 § eller säkerhetstillståndet enligt 7 § senast i samband med att intyg eller tillstånd beviljas eller i samband med att omprövning sker enligt 9 §.

14 §

Ett certifikat meddelat i en annan stat inom EES eller i Schweiz av ett ackrediterat organ för bedömning av överensstämmelse eller ett tillstånd utfärdat av behörig myndighet i en sådan stat gäller även i Sverige.

8 kap.

1 a §

Tillsyn enligt 1, 3 och 4 §§ ska, vad avser enheter som ansvarar för underhåll som har certifierats av ett ackrediterat organ som avses i 2 kap. 13 m § och såvitt avser de funktioner som omfattas av certifieringen, utövas av det organ som har certifierat enheten.

10 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för

säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, *eller*

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 §,

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §, *eller*

5. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder fordon som inte har tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 l §.

Övergångsbestämmelse

1. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon senast ska ha tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 l §.

2. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när enheter som ansvarar för underhåll som vid lagens ikraftträdande är registrerade på sätt som avses i 2 kap. 13 l § senast ska uppfylla kraven enligt 2 kap. 13 n §.

3. 10 kap. p. 5 träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3. Förslag till lag om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

Härigenom föreskrivs att det ska införas tre nya paragrafer, 3 kap. 11 b–d §§, samt en ny rubrik före 3 kap. 11 b, av följande lydelse i järnvägsförordningen (2004:526).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

*Enheter som ansvarar för
underhåll*

11 b §

Kravet på ledningssystem för underhåll i 2 kap. 13 n § järnvägslagen (2004:519) ska anses uppfyllt om enheten som ansvarar för underhåll har ett processororienterat ledningssystem genom vilket enheten etablerar och vidmakthåller ett systematiserat fordonsunderhåll i överensstämmelse med fastställda krav på underhåll av fordonet.

Genom ledningssystemet ska enheten som ansvarar för underhåll styra det operationella underhållet den tillhandahåller eller upphandlar.

11 c §

Kravet på kompetens i 2 kap. 13 n § järnvägslagen (2004:519) ska anses uppfyllt av den enhet som ansvarar för underhåll vars personal med arbetsuppgifter av betydelse för järnvägssäkerheten är vederbörligen kvalificerad för

sina uppgifter och i övrigt är lämplig.

11 d §

Kravet på resurser i 2 kap. 13 n § järnvägslagen (2004:519) ska anses uppfyllt av den som kan visa att denne enligt realistiska antaganden kan uppfylla sina ekonomiska åtaganden under de närmaste 12 månaderna.

Övergångsbestämmelse

1. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon senast ska ha tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 l § järnvägslagen (2004:519).

2. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om när enheter som ansvarar för underhåll som vid lagens ikraftträdande är registrerade på sätt som avses i 2 kap. 13 l § järnvägslagen senast ska uppfylla kraven enligt 2 kap. 13 n § järnvägslagen.

1 Uppdrag och arbetssätt

1.1 Kommittédirektiven

Av kommittédirektiven, vilka återfinns i sin helhet i *bilaga 1*, framgår att utredningen ska föreslå hur följande nya EU-direktiv för den gemensamma järnvägssektorn bör genomföras i svensk rätt:

- det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG),
- direktivet om ändring i driftskompatibilitetsdirektivet (2009/131/EG), samt
- direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG).

Utredningen ska, i ett andra steg, bedöma om strukturen i dagens reglering av ansvar för järnvägssäkerheten är ändamålsenlig i ett längre tidsperspektiv. Utredningen ska vidare bedöma om ansvaret bör utvecklas för att på mest ändamålsenliga sätt stödja och främja en effektiv marknadsutveckling.

Uppdragets första del, som gäller genomförandet av de nya EU-direktiven och som detta delbetänkande omfattar, ska enligt direktiven redovisas senast den 1 augusti 2010. Datum för redovisningen har efter samråd med Näringsdepartementet ändrats med anledning av ett möte Europeiska järnvägsbyrån (ERA) anordnade i Uppsala den 17 augusti där frågor av betydelse för uppdraget behandlades. Det bedömdes finnas skäl att avvakta med redovisningen för att få med eventuell ny information och nya ställningstaganden från ERA i utredningsunderlaget. Redovisning skulle göras snarast möjligt efter mötet.

Utredningsuppdragets andra del ska, enligt direktiven, redovisas i slutbetänkandet senast den 31 december 2010.

1.2 Vårt arbetssätt

1.2.1 Expertgrupp

Till utredningen är en expertgrupp kallad. Expertgruppen består av sju personer och är, förutom med hänsyn till deltagarnas branschkunskaper och branschfarenhet, sammansatt också för att täcka ett så brett spektrum av delbranscher som möjligt. I gruppen ingår experter från Transitio, Transwaggon, Bombardier, Trafikverket (Banverket), Transportstyrelsen, Tågoperatörerna och Näringsdepartementet. Genom denna sammansättning tillförs utredningen kunskaper och synpunkter från tågoperatörer på både gods- och persontransportsidan, från fordonsinnehavare, från tillverkare och underhållsleverantörer samt från fordonsuthyrare.

Vi har under arbetet med detta delbetänkande genomfört fyra sammanträden med expertgruppen. Mellan mötena har kontakter upprätthållits fortlöpande genom telefon och e-mail för utbyte av synpunkter.

1.2.2 Samråd

I enlighet med direktiven har vi samrått med Transportstyrelsen, Trafikverket (Banverket), Arbetsmiljöverket, och SWEDAC samt med övriga berörda myndigheter och organisationer.

Med Transportstyrelsen har vi haft två formella samrådsmöten samt fortlöpande kontakter för informationsutbyte både med Transportstyrelsens expertgruppsledamot och andra tjänstemän med kunskaper i de frågor utredningen behandlat. Dessa kontakter har varit till mycket stort stöd i vårt arbete.

Samråden med SWEDAC och Arbetsmiljöverket har avsett specifika frågor.

Med SWEDAC diskuterade vi frågan om ackreditering av certifieringsorgan för utfärdande av certifikat för företag som vill bli enheter som ansvarar för underhåll, ECM. Samrådet resulterade i förslag som framläggs i detta delbetänkande.

Diskussionerna med Arbetsmiljöverket berörde bland annat frågor om överlappningar mellan järnvägssäkerhetsregelverket och arbetsmiljöregelverket, möjligheterna för Arbetsmiljöverket och verkets motsvarigheter i andra medlemsstater att bedriva arbete i samband med fordonsgodkännandeprocesser och framtagning av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD samt

arbetsmiljöfrågor inom ramen för den sociala dialogen. Vi lämnar inga förslag eller synpunkter här med anledning av detta samråd men har för avsikt att återkomma till en del av dessa frågor i vårt slutbetänkande.

Vi har också samrått och stämt av vårt arbete med Näringsdepartementet vid två tillfällen samt löpande genom telefon- och e-postkontakter.

För att fånga in information om det arbete som försiggått parallellt med vårt arbete inom Europeiska järnvägsbyrån, ERA och som syftat till att ta fram förslag till en EU-förordning som ska komplettera och konkretisera de ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet som avser enheter som ansvarar för underhåll, ECM har vi dels vid två tillfällen bjudit in chefen för säkerhetsenheten vid ERA till möten i Stockholm, dels låtit utredningssekreteraren företa ett studiebesök på ERA:s kontor i Valenciennes.

Vi har också haft samrådsmöten med ett antal andra företag och organisationer som varit berörda av de frågor vi utrett. Vi har därvid besökt SJ AB, Affärsverket SJ, Alstom, Transitio, Interfleet, EuroMaint, DSB Sverige, Tågoperatörerna, Abellio, Green Cargo, Bombardier, SL, Transwaggon, SweMaint och Kockums.

1.2.3 Workshops

Vi har i syfte att bredda diskussionen om de frågor vi utrett också anordnat två endagars workshops till vilka berörda företag och organisationer inbjudits att sända företrädare. Den ena workshopen handlade om ECM-frågan. Som inledare på detta möte hade vi anlitat Torbjörn Rehn från TRC Consulting och Anders Lundström från ERA. Mötet var mycket välbesökt. Den andra workshopen, som också var välbesökt, hade temat fordon och fordonsgodkännande.

Genom dessa workshops kom vi i kontakt med ytterligare företag och organisationer inom branschen och gav tillfälle till alla att framföra synpunkter på vårt arbete och de förslag vi avsåg att lägga fram. Vi har också förstått att mötena indirekt även tjänade ett annat syfte, nämligen att sprida kunskap om de frågor vårt arbete omfattade.

1.3 Särskilda uppdrag

Vi har som stöd för vårt arbete anlitat konsultföretagen TRC Consulting och Godarådärbyra att genomföra vissa specificerade uppdrag samt att bidra till utredningen med sin specialkunskap om ECM och järnvägssäkerhetens organisation.

1.4 Disposition

Delbetänkandet består av en del som omfattar själva betänkandet samt en bilagedel. Båda delarna återfinns i samma volym.

Inledningsvis återges våra förslag till författningsändringar. Därefter följer en kort beskrivning av utredningens arbete samt en bakgrundsbeskrivning, kapitel 1–2, varpå följer våra förslag och överväganden, kapitel 3–6. Avslutningsvis beskriver vi förslagets konsekvenser i kapitel 7.

2 Bakgrund

Järnvägssektorn i Sverige har sedan 1988 då det gamla affärsverket SJ delades i en infrastrukturförvaltare, Banverket och ett trafikföretag, SJ varit föremål för ett omfattande reformarbete. Den senaste i raden av reformer är beslutet att öppna den interregionala persontrafiken på det svenska järnvägsnätet för fri konkurrens. Den svenska järnvägssektorn utmärks i dag av utvecklad vertikal och horisontell uppdelning där det gamla nationella monopolet ersatts av en rad samverkande och konkurrerande företag samt myndigheter och andra organisationer. Regelverken har successivt anpassats för att underlätta och främja utvecklingen. Utvecklingen fortgår alltjämt.

Sedan början av 1990-talet har reformarbetet även bedrivits på europainivå, inom ramen för EU-samarbetet. Syftet med reformerna på gemenskapsnivå har i likhet med de inhemska reformerna varit att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft men även att skapa tekniska och juridiska förutsättningar för att utveckla den gränsöverskridande trafiken.

Drivande i utvecklingen av driftskompatibilitetsfrågor och frågor om järnvägssäkerhet på europainivå har sedan bildandet 2005 varit Europeiska järnvägsbyrån, ERA, placerad i Valenciennes i Frankrike. ERA verkar framförallt genom att utarbeta rekommendationer och förslag till EU-kommissionen. I sitt arbete tar ERA ofta hjälp av internationellt sammansatta arbetsgrupper med representanter från medlemsstaterna.

Det s.k. första järnvägspaketet antogs 2001 och innehöll bl.a. direktivet om driftskompatibilitet för konventionella tåg. Det andra järnvägspaketet innehöll bl.a. ett direktiv om järnvägssäkerhet (2004:49) som antogs 2004 och en förordning om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå (EG) nr 881/2004 antogs 2004. Det tredje järnvägspaketet innehöll ett lokförardirektiv (2007:59), en förordning om rättigheter och skyldigheter för

tågresenärer (EG) nr 1371/2007 och ett direktiv om öppning av marknaden för internationell persontrafik (2007/58/EG).

Järnvägspaketen och andra direktiv och förordningar har stegvis införlivats i svensk rätt. De rättsakter som främst berörts är järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter meddelade med stöd av den men även andra regelverk har ändrats eller kompletterats.

Denna utredning har till uppgift att föreslå hur de tre senaste EU-direktiven som berör järnvägssektorn ska införlivas i svensk rätt. De aktuella direktiven antogs år 2008 respektive 2009.

3 Det nya driftskompatibilitetsdirektivet

3.1 Uppdraget

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen publicerades i Europeiska unionens tidning den 18 juli 2008¹ och utgör en omarbetning av direktiv om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (96/48/EG) och direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg (2001/16/EG), ändrade genom direktiv 2004/50/EG.

I kommittédirektivet Genomförande av EU:s nya driftskompatibilitetsdirektiv m.m. (Dir. 2009:130) ges utredaren i uppdrag att föreslå hur det nya driftskompatibilitetsdirektivet bör genomföras i svensk rätt.

Det anges vidare att utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt redan överensstämmer med direktivets innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt. Utredaren ska vidare göra en bedömning av vilka av direktivens regler som kräver reglering i lag, förordning, myndighetsföreskrift eller annan åtgärd.

Vidare anges att ut särskild vikt ska läggas vid regelförenkling och att utredaren ska när förslagen tas fram sträva efter att företagens administrativa kostnader inte ska öka till följd av de nya reglerna. Ambitionen ska vara att utnyttja befintliga administrativa system i så stor utsträckning som möjligt och om möjligt förenkla dessa.

¹ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1-47.

3.2 Inledning

Driftskompatibilitetsdirektivet ersätter som nämnts de tidigare två driftskompatibilitetsdirektiven för dels höghastighetståg, dels konventionella tåg. De tidigare direktiven är genomförda i järnvägslagen (2004:519) och författningar meddelade med stöd av den. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet i Sverige.

3.3 Jämförelse mellan det nya och de tidigare direktiven

En parallelluppställning mellan ifrågavarande direktiv finns i *bilaga 7*.

3.4 Övergripande frågeställningar

Av kommittédirektiven följer att utredaren ska göra en bedömning av vilka av direktivens bestämmelser som kräver reglering i lag, förordning, myndighetsföreskrift eller annan åtgärd.

Av kommittédirektiven följer som ovan nämnts även att särskild vikt ska läggas vid regelförenkling. Att inte försvåra, komplicera eller orsaka onödiga kostnader för branschen har därför varit viktigt för oss när vi har arbetat fram förslag till hur direktivet bör genomföras i svensk rätt.

Vi har under arbetets gång stundom kallat ifrågavarande direktiv för det nya driftskompatibilitetsdirektivet och stundom för rätt och slätt direktiv 2008/57. Vi har kommit fram till att direktiv 2008/57 är den benämning som främst används av företrädare för myndigheter och järnvägsbranschen. Det är dessutom smidigare att använda än *det nya driftskompatibilitetsdirektivet*.

3.5 Allmänna bestämmelser

3.5.1 Artikel 1 – Syfte och tillämpningsområde

Utredningens bedömning och förslag: Undantagen i 2 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) bör kompletteras med snabbspårväg. Transportstyrelsens bemyndigande i 2 kap. 15 § andra stycket järnvägslagen att meddela undantag från kravet på godkännande bör begränsas till att avse enbart de möjligheter till undantag som direktivet ger. Artikel 1 föranleder i övrigt inte någon ändring i lag eller förordning.

Syftet med direktiv 2008/57 är, på samma sätt som anges i de tidigare båda driftskompatibilitetsdirektiven, att fastställa de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten i gemenskapens järnvägssystem ska kunna genomföras. Direktivets tillämpningsområde utvidgas dock till att gälla hela det europeiska järnvägssystemet och begränsas inte till det transeuropeiska transportnätet (TEN). Mot bakgrund av att tillämpningsområdet för direktivet utvidgas finns det i artikel 1 i direktiv 2008/57 undantag från tillämpningsområdet som medlemsstaterna kan införa i sin nationella lagstiftning. Enligt direktivet får medlemsstaterna undanta följande.

- a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.
- b) Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur och som förekommer uteslutande för att användas av ägaren vid dess godstransportverksamhet.
- d) Järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.

I Sverige gäller redan kravet på godkännande innan ett delsystem tas i bruk inom hela järnvägssystemet. Någon ändring i det avseendet krävs därför inte. I 2 kap. 14 § 7 järnvägslagen (2004:519, JvL) bemyndigas dock regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om bl.a. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på

godkännande. I 2 kap. 15 § järnvägsförordningen (2004:526, JvF) bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om undantag från kravet på godkännande. Av förarbetena till bestämmelsen (prop. 2003/04:123, Järnvägslag, s. 81) framkommer att rätten att föreskriva om undantag gäller för vissa arbetsmaskiner m.m. Mot bakgrund av utvidgningen av direktivets tillämpningsområde är vår bedömning är att möjligheten att meddela undantag från kravet på godkännande måste inskränkas till att avse de möjligheter till undantag som direktivet ges.

Punkterna a-c överensstämmer i huvudsak med artikel 2 i direktiv 2004/49 (säkerhetsdirektivet). Dessa är genomförda i 1 kap. 1–1a §§ JvL och i 1–1a §§ JvF. Undantagen är dock begränsade till att omfatta de bestämmelser som genomför säkerhetsdirektivet, med undantag för a) tunnelbana och spårväg. Järnvägslagen och järnvägsförordningen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelsen om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och föreskrifter meddelade med stöd av den.

Vår bedömning är att möjligheten att föreskriva om undantag från kravet på godkännande som Transportstyrelsen har i järnvägsförordningen bör kvarstå. Vi föreslår dock att det begränsas till att avse enbart de möjligheter till undantag som direktivet ger. En tanke med att utvidga tillämpningsområdet till att omfatta hela järnvägssystemet är att undvika att medlemsstater har två godkännandeprocesser enkel uttryckt en nationell och en europeisk. Ett bemyndigande som ger utrymme att föreskriva om andra undantag än de som direktivet öppnar upp för anser vi kunna äventyra ett korrekt genomförande av direktivet.

a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.

Direktivets bestämmelser syftar i huvudsak till att genom teknisk harmonisering och ömsesidigt erkännande av nationella tekniska regler underlätta för gränsöverskridande trafik genom att skapa en driftskompatibel och säker europeisk järnväg. Då gränsöverskridande trafik i huvudsak inte är aktuellt för tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem anser utredningen att sådan trafik bör undantas från tillämpningsområdet. De svenska bestämmelserna som genomför direktivet återfinns i järnvägslagen och järnvägsförordningen. Vi har inte funnit skäl att överväga att ändra på den uppdelning som finns enligt nu gällande rätt, dvs. att

tunnelbana och spårväg regleras i ett separat regelverk. Då det inte krävs särskilda bestämmelser för tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem för att genomföra direktivet får ställning tas till regelverket för dessa i särskild ordning.

Vi har övervägt om det kan finnas anledning att föreslå att någon av de förfaranderegler som återfinns i direktiv 2008/57 förs in i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Dessa regler tar främst sikte på att skapa en rättssäker och snabb process för den sökande. I och för sig så anges i direktivet att detta är en nödvändighet för att skapa en driftskompatibel europeisk järnväg. En rättssäker och snabb process är dock något som naturligtvis även främjar den nationella spårbundna trafiken.

Som framgår av vår bedömning i kap 3.10.2 så anser vi, trots att den sökande i och för sig är väl tillgodosedd genom bestämmelser i järnvägslagen, förvaltningslagen och annan praxis, att regler om bl.a. återkallelse, villkorsskrivning och omprövning bör föras in i järnvägslagstiftningen. Detta är dock en följd av medlemsländernas skyldighet att genomföra direktivets regler. Vad avser tunnelbana, spårväg och andra snabbspårvägar har vi inte den skyldigheten och vi ser därför inte heller någon anledning att föreslå ändringar i lagstiftningen i den delen.

Vad avser snabbspårvägar är de inte undantagna från järnvägslagen. Vi anser därför att 2 kap. 13 § andra stycket JvL bör kompletteras med snabbspårväg. Det innebär att bestämmelserna om väsentliga krav och överensstämmelse med TSD inte ska beaktas vid tillsynsmyndighetens prövning i samband med godkännandeprocessen. Transportstyrelsen bemyndigas även att föreskriva om undantag från kravet på godkännande.

b) Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät.

I 2 kap. 7 § JvL anges att bestämmelserna i 8-12 §§ inte gäller för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket (lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik och museitrafik). Bestämmelserna i 8-12 §§ innehåller krav på att delsystem och komponenter ska uppfylla de väsentliga kraven och TSD. Syftet med dessa är att skapa en driftskompatibel europeisk järnväg och

underlätta för gränsöverskridande trafik. Det fyller således inte någon funktion att låta järnvägsnäten och trafiken som avses i b) omfattas av nämnda krav. De grundläggande säkerhetskraven i järnvägslagen och förordningen samt kravet på godkännande bör dock fortfarande omfatta verksamheterna i b) dock med möjlighet för Transportstyrelsen att föreskriva om undantag från kravet på godkännande.

- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur och som förekommer uteslutande för att användas av ägaren vid dess godstransportverksamhet.

Se utredningens motivering under b).

- d) Järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.

Se utredningens motivering under b).

3.5.2 Artikel 2 – Definitioner

Utredningens förslag: Definitioner av begreppen fordon och typ förs in i järnvägslagen (2004:519) och definition av begreppet fordonsinnehavare kompletteras med att denne ska finnas registrerad i fordonsregistret. Definitionen av delsystem justeras i enlighet med direktivet. Definitioner av begreppen i direktivet får i övriga fall där så är erforderligt kompletteras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Aktuella definitioner anges i artikel 2 i direktiv 2008/57. Det ska nämnas att det även i järnvägssäkerhetsdirektivet finns definitioner som vi anser bör föras in i järnvägslagen. Vissa av definitionerna finns även i båda direktiven med samma eller något skild lydelse. Definition av enhet som ansvarar för underhåll har vi valt att hantera i kap. 5.4.

Artikeln har sin motsvarighet i artikel 2 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Ett flertal av definitionerna har redan genomförts genom järnvägslagen och järnvägsförordningen. Dessa är a) det transeuropeiska järnvägssystemet, d) järnvägsnät, g) väsentliga krav, h) europeisk specifikation, i) teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) och j) anmälda organ. Enligt vår uppfattning används begreppen på samma sätt i direktiv 2008/57

som i de tidigare direktiven. De föranleder därför ingen åtgärd i lag eller förordning.

Följande definitioner återfinns dock inte i tidigare direktiv.

p) byte i samband med underhåll: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,

q) ibruktagande: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift,

r) upphandlande enhet: varje offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt,

s) fordonsinnehavare: Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 33.

t) långt framskridet projekt: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle vara oacceptabel för den berörda medlemsstaten; ett sådant hinder kan vara av rättslig, avtalsmässig, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste styrkas på vederbörligt sätt,

u) harmoniserad standard: europeisk standard som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i det direktivet och som utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse,

w) typ: en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecken för fordonet som omfattas av det enhetliga typkontrollintyg som beskrivs i modul B i beslut 93/465/EEG,

x) serie: ett antal identiskt lika fordon av en typ,

z) enhet som ansvarar för underhåll: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret.

Utredningens överväganden

Utredningen föreslår att järnvägslagen kompletteras med definitioner av följande begrepp. Övriga definitioner anser vi kan definieras i Transportstyrelsens föreskrifter där så är erforderligt. Detta mot bakgrund av att begreppen inte används i järnvägslagen eller järnvägsförordningen, men det är i och för sig inte uteslutet att begreppen kan komma att användas i myndighetsföreskrifter.

Vi har dock funderat över definitionen av järnvägsnät. I direktivet definieras järnvägsnät på följande sätt.

- d) järnvägsnät: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande järnvägssystem.

I järnvägslagen definieras järnvägsnät på följande sätt.

- järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

Vi har funnit att definitionen i järnvägslagen till viss del har komplicerat genomförandet av bestämmelserna om godkännande att ta i bruk ett fordon. Enligt direktiv 2008/57 ska ett godkännande att ta i bruk ett fordon gälla på hela järnvägsnätet. Definitionen i järnvägslagen har en snävare definition än vad som är syftet med direktivet. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen redan i dag utfärdar godkännanden som gäller för hela det svenska nätet har vi kommit fram till att vi inom ramen för utredningen inte kan föreslå en ändring av definitionen. En ändring skulle få konsekvenser för skrivningar i ett flertal kapitel i järnvägslagen och föreskrifter meddelade med stöd av den.

Vad avser serietillverkade fordon har vi övervägt att föreslå att en bestämmelse om godkännande av serietillverkade fordon förs in i järnvägsförordningen. Vi har dock kommit fram till att möjligheten för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om godkännandeprocessen för serietillverkade fordon torde rymmas inom bemyndigandet att meddela verkställighetsföreskrifter.

- s)fordonsinnehavare: Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 33.

Fordonsinnehavare definieras i både direktiv 2008/57 och i direktivet om ändring i säkerhetsdirektivet. Vi behandlar därför de båda definitionerna i ett sammanhang. Begreppet fordonsinnehavare är känt och förekommer redan nu i den svenska järnvägslagstiftningen. Definitionen kan dock enligt vår mening behöva ses över för att bättre stämma överens med de definitioner som görs i direktiven. I ingressen till ändringsdirektivet anförs att definitionen bör ligga så nära den definition som används i Cotif 1999 som möjligt. Den engelska definitionen i Cotif 1999 lyder:

“keeper” means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;

Keepern, fordonsinnehavaren enligt Cotif 1999, är normalt en ägare, ett företag som bedriver verksamhet med en fordonspark, eller ett företag som hyr ut fordon till järnvägsföretag. Det är underförstått att det krävs ett järnvägsföretag som tillhandahåller dragkraft enligt avtal och som genomför transporten.

Keeper definieras i järnvägssäkerhetsdirektivet på följande sätt:

“keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the National Vehicle Register (NVR)...

Här har definitionen vidgats för att även inkludera fordon som ägs eller innehas av järnvägsföretag och infrastrukturhållare.

Definitionen av begreppet fordonsinnehavare i den svenska översättningen av järnvägssäkerhetsdirektivet lyder:

Fordonsinnehavare: den person eller enhet som i egenskap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem...

Definitionen av begreppet fordonsinnehavare i direktiv 2008/57 lyder:

fordonsinnehavare: Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 33.

De båda svenska översättningarna överensstämmer i huvudsak med varandra.

Ett järnvägsföretag eller infrastrukturhållare som är fordonsinnehavare kan använda fordonet som ett transportmedel i den egna verksamheten men kan även överlåta fordonet till annan aktör som ett transportmedel. Det varaktiga elementet i definitionen syftar sålunda på ägarskapet eller innehavet och inte på vilket sätt fordonet används som transportmedel.

Ett järnvägsföretag kan lösa behovet att sörja för eller tillhandahålla traktion (dragkraft) utan att vara fordonsinnehavare, det vill säga enbart med hjälp av inhyrda fordon. Ett järnvägsföretag kan vidare vara fordonsinnehavare också för fordon man inte äger. Detta är vanligt vid olika finansieringslösningar samt i vissa fall då fordonsägaren ställer fordon till järnvägsföretagets disposition för att lösa en transportuppgift åt fordonsägaren.

Vi föreslår ett tillägg till definitionen av fordonsinnehavare i järnvägslagens som därmed skulle få följande lydelse:

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar eller överlåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret.

c) fordon: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem.

Fordon har tidigare inte definierats i vare sig järnvägssäkerhetsdirektivet eller de tidigare, numera upphävda driftskompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg respektive konventionella tåg. I de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven använde man i stället begreppet rullande materiel. I järnvägssäkerhetsdirektivet fanns ingen definition av vare sig fordon, rullande materiel eller något synonymt begrepp.

I 1 kap. 4 § JvL finns sedan tidigare en definition av det näraliggande begreppet järnvägsfordon. Definitionen lyder:

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Därutöver finns begreppet järnvägsfordon även definierat i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Definitionen lyder:

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Införandet av begreppet lok i lagstiftningen, som en delmängd av begreppet järnvägsfordon, kan spåras till det *avtal mellan Europeiska järnväggemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik*, som det hänvisas till i lagförarbetena. Här förekommer i den engelska förslaget begreppet "traction unit" som i den svenska utgåvan av avtalet är översatt till "lokomotiv".

Mot bakgrund av att det förekommer två näraliggande, olika definitioner i svensk lagstiftning vill vi föreslå en ny definition att införas i både järnvägslagen och att det övervägs en ändring i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Vi vill istället för begreppet lok införa begreppet drivfordon. Det senare återfinns redan i Transportstyrelsens föreskrifter och är således ingen nyhet. Fördelen med begreppet drivfordon framför begreppet lok är att man undviker gränsdragningar mellan olika fordonstyper med olika framdrivningsutrustning. Mot bakgrund av att vi föreslår att definitionen för delsystem ändras och då det är av vikt för i vart fall tydligheten vid tillämpningen av de särskilda bestämmelserna om godkännande av fordon inom ramen för godkännandeprocessen föreslår vi även att det i definitionen anges att ett fordon består av ett eller flera delsystem. Vi föreslår följande definition inför järnvägslagen och att det bör övervägas att även ändra definitionen i lagen om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik:

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem.

3.5.3 Artikel 3 – Allmän kompatibilitet

<p>Utredningens bedömning: Artikel 3 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.</p>

Artikeln har i allt väsentligt sin motsvarighet i artikel 3 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. I artikeln informeras om att direktivet innehåller bestämmelser och krav som krävs för att

uppnå driftskompatibilitet i järnvägssystemet. Vidare anges att direktivets bestämmelser ska tillämpas utan att det påverkar andra tillämpliga EU-regler. Vidare sägs att det kan krävas, för att uppfylla de väsentliga kraven, att särskilda europeiska specifikationer måste tillämpas. Artikel 3 föranleder ingen åtgärd i lag eller förordning.

3.5.4 Artikel 4 – Väsentliga krav

Utredningens bedömning: Artikel 4 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Av artikel 4 första stycket framgår att järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna ska uppfylla relevanta väsentliga krav. Av andra stycket framgår att kompletterande tekniska specifikationer som avses i artikel 34 i direktiv 2004/17/EG (*Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter, posttjänster (försörjningsdirektivet)*) inte får strida mot de väsentliga kraven. Artikel 4 motsvaras i allt väsentligt av artikel 4 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven.

2 kap. 8 § JvL anges att varje delsystem och däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet ska uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. Direktivets krav i första stycket är således tillgodosedda genom nuvarande reglering och föranleder inte någon ytterligare ändring i lag eller förordning.

Artikel 34 i ovan nämnda direktiv avser särskilda tekniska specifikationer i kontraktshandlingar m.m. Vår bedömning är att inte heller andra stycket kräver någon särskild reglering i lag eller förordning.

3.6 Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)

3.6.1 Artikel 5 – TSD:ers innehåll

Utredningens bedömning: Artikel 5 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikeln innehåller bestämmelser om innehållet i TSD och vad som ska finnas med i en TSD. Artikeln riktar sig i huvudsak till ERA och dess arbetsgrupper som tar fram TSD. I allt väsentligt motsvaras artikeln av artikel 5 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Punkten 8 är dock ny och anger bl.a. att när det är absolut nödvändigt för att uppfylla målet i detta direktiv får hänvisningar göras till bl.a. europeiska eller internationella standarder göras i TSD. Liksom artikeln i övrigt riktar sig punkten till ERA och dess arbetsgrupper och föranleder inte någon åtgärd i svensk författning. Därutöver finns dock i 5.2 ett krav på att delsystem ska stämma överens med de TSD som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering och att överensstämmelsen ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk. Punkt 2 lyder.

2. Delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med detta direktiv; denna överensstämmelse ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk.

Som kommer att framgå i kapitlet om godkännande att ta i bruk delsystem så är godkännandeprocessen utformad på ett sätt som gör att tillsynsmyndigheten inte får godkänna ett delsystem som inte överensstämmer med relevanta TSD vid ibruktagande, ombyggnad eller modernisering. I 2 kap. 8 § andra stycket JvL anges även att varje delsystem ska överensstämja med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Kravet i bestämmelsen är inte begränsat till att gälla enbart när själva ibruktagande godkännandet är föremål för prövning utan kravet på överensstämmelse med TSD gäller under hela den tid delsystemet är i bruk. Direktivets krav på överensstämmelse med TSD anser vi därför är väl tillgodosedda genom dagens reglering.

En annan fråga är dock hur det ska säkerställas att delsystemet stämmer överens med TSD under hela den tid delsystemet är i bruk.

Transportstyrelsen har dock under vissa förhållande (se avsnitt 10.2.) möjlighet att återkalla ett godkännande för det fall överensstämmelse med föreskrivna krav inte längre föreligger.

Av direktivet om ändring i säkerhetsdirektivet anges i artikel 1.7 a) att syftet med säkerhetsintyget är bl.a. att styrka att järnvägsföretaget är i stånd att uppfylla krav i TSD. I 3 kap. 3 § 2 JvL anges att säkerhetsintyg ska beviljas järnvägsföretag som använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. I 2 kap. anges bl.a. att delsystem ska uppfylla föreskrivna tekniska specifikationer. Tillsynsmyndigheten kan vidare återkalla ett tillstånd om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (8 kap. 5 § JvL).

Punkt 2 i artikeln är således genomförd genom ovan nämnda paragrafer och föranleder inte någon ytterligare ändring i lag eller förordning.

I sammanhanget ska dock nämnas att ERA har, inom ramen för arbetet med DV 29, understrukit att kontrollen av att ett delsystem överensstämmer med TSD och även övriga nationella tekniska krav efter ibruktagande ska ske inom ramen för järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Godkännande att ta i bruk ett fordon omfattar enbart fordonets status inför driftfasen (*"the design operating state"*). Av minnesanteckningar från mötet ERA anordnade med anledning av DV 29 framgår att ERA:s uppfattning är att återkallelse av ett godkännande inte ska användas om ett delsystem inte längre överensstämmer med TSD utan det ska hanteras inom ramen för säkerhetstillståndet eller säkerhetsintyget. Av artikel 15.3 följer också att kontrollen av delsystems överensstämmelse med de väsentliga kraven ska, efter det att delsystemen tagit i bruk, genomföras inom ramen för säkerhetstillståndet och säkerhetsintyget. I artikel 21 p. 9 anges dock att för det fall en medlemsstat har för avsikt att återkalla ett godkännande så ska förfarandet som används inom ramen för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd användas. Av artikeln synes följa att ett godkännande kan återkallas av den tillsynsmyndighet som har utfärdat det. Se även utredningens bedömning avseende gränsdragning mellan direktiv 2008/57 och direktiv 2004/49 i avsnitt 3.8.

3.6.2 Artikel 6 – Antagande, översyn och offentliggörande av TSD:er

Utredningens bedömning: Artikel 6 föranleder inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Artikel 6 riktar sig i huvudsak till ERA och anger hur TSD ska antas, ses över och offentliggöras. I punkt 4 finns dock en reglering som riktar sig till medlemsstaterna. Den anger att medlemsstaterna ska medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

Punkt 4 överensstämmer med artikel 6.4 i driftskompatibilitetsdirektiven i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG. Den bestämmelsen är genomförd genom 8 kap. 3 a § JvL som stadgar att den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska gemenskapernas kommission och Europeiska järnvägsbyrån med underlag i deras regelutvecklingsarbete. Bestämmelsen är förenad med ett föreskriftsbemyndigande till Transportstyrelsen i 8 kap. 10 § JvL.

Artikeln föranleder således inte någon ytterligare åtgärd i lag eller förordning.

3.6.3 Artikel 7 – Brister hos TSD:er

Utredningens bedömning: Artikel 7 föranleder inte någon ytterligare åtgärd i lag eller förordning.

Artikel 7 saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Artikeln reglerar förfarandet som ska användas då det upptäcks att en TSD inte uppfyller de väsentliga kraven och måste ändras. En medlemsstat kan vända sig till kommittén som avses i artikel 29 för de fall de har upptäckt brister i TSD. Det kan nämnas att Transportstyrelsen anordnar s.k. branschråd där järnvägsbranschen inbjuds för att föra fram bl.a. fel eller brister som har upptäckts i TSD:er. Transportstyrelsen för sedan detta vidare inom ramen för arbetet i kommittén. Artikeln riktar sig i huvudsak till

ERA och kommissionen och föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.6.4 Artikel 8 – Utvidgning av omfattningen av TSD:er

Utredningens bedömning: Artikel 8 föranleder inte någon ytterligare åtgärd i lag eller förordning.

Artikel 8 saknar motsvarighet i de tidigare båda driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse.

1. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 29.3 fastställa ett eller flera uppdrag för utarbetande av nya TSD:er och/eller översyn av redan antagna TSD:er för att täcka de linjer och fordon som ännu inte omfattas.

2. I det första uppdraget ska det anges en första grupp av nya TSD:er och/eller ändringar av TSD:er som ska antas senast i januari 2012, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.5 om möjligheten att ange specialfall och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9 som medger undantag under särskilda omständigheter. Detta första uppdrag ska utarbetas på grundval av en rekommendation från byrån i syfte att fastställa vilka nya TSD:er som ska utarbetas och/eller vilka befintliga TSD:er som ska ändras på grundval av den förväntade kostnadseffektiviteten för varje föreslagna åtgärd och på grundval av principen om proportionalitet hos de åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå. För detta ändamål ska erforderlig uppmärksamhet ägnas åt punkt 4 i bilaga I och åt den nödvändiga jämvikten mellan dels målet med en tågtrafik utan avbrott och med teknisk harmonisering, dels den berörda transeuropeiska, nationella, regionala eller lokala trafiknivån.

3. Så länge tillämpningsområdet för TSD:er inte slutgiltigt har utvidgats till att gälla hela järnvägsnätet ska

a) godkännande att ta i bruk

— avseende delsystem för fordon och fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, som åtminstone delvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:erna, för denna del av järnvägsnätet,

— avseende delsystem för infrastruktur, energiförsörjning och markbaserad trafikstyrning och signalering på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:er, beviljas i enlighet med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

b) godkännande att ta i bruk fordon som tidvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD: er, för denna del av järnvägsnätet, utfärdas i enlighet med artiklarna 21-27 och med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

4. En medlemsstat behöver inte tillämpa sådana nya eller reviderade TSD:er som antagits i enlighet med punkt 2 om projekten redan är långt framskridna eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när den berörda gruppen

Artikel 8.1 och 2 riktar sig till kommissionen och dess arbete med att se över TSD och utarbeta nya sådana för att täcka de linjer och fordon som ännu inte omfattas. 8.1 och 2 föranleder således inte någon ändring i svensk lag eller författning.

8.3 anger vilka bestämmelser som ska tillämpas i godkännandeprocessen avseende delsystem som ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD eller för fordon som endast tidvis ska användas på nyss nämnda järnvägsnät. Sverige har dock valt att låta hela direktivens tekniska krav omfatta hela det svenska järnvägsnätet. I förarbetena (Regeringens proposition *Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen*, 2006/07:45 s. 68) står följande:

Däremot behandlades frågan i Järnvägsutredningens delbetänkande Rätt på spåret (SOU 2002:48) och i propositionen Järnvägslag (2003/04:123). Regeringen anförde där ”att låta hela det svenska järnvägsnätet omfattas av direktivens krav på teknisk harmonisering bör gynna den fortsatta utvecklingen av järnvägsmarknaden för alla berörda parter”. På sikt bedömde regeringen att det innebär kostnadsbesparingar för framtida investeringar. Riksdagen delade regeringens uppfattning. Mot bakgrund härav och med beaktande av att det geografiska tillämpningsområdet för den EG-rättsliga regleringen nu också utvidgas från att enbart ha gällt TEN till att kunna utvidgas genom bestämmelser i enskilda TSD bör en sådan ändring inte göras.

Det finns enligt vår uppfattning inte skäl att göra en annan bedömning i detta hänseende än den som regeringen och riksdagen tidigare gjort. Sverige tillämpar således TSD på hela det svenska järnvägsnätet kombinerat med en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela undantag från kravet på överensstämmelse med TSD då det gäller godkännande att ta i bruk delsystem utanför TEN. Punkt 3 kräver mot denna bakgrund inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Det ska nämnas att Transportstyrelsens möjlighet att meddela undantag från överensstämmelse med TSD på TEN naturligtvis kommer att försvinna i takt med att tillämpningsområdet för TSD utvidgas.

8.4 anger att en medlemsstat inte behöver tillämpa sådana nya eller reviderade TSD som antagits i enlighet med artikeln om projekten redan är långt framskridna eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när berörd TSD offentliggörs. I 2 kap. 11 § JvL föreskrivs följande.

Tillsynsmyndigheten får besluta att ett delsystem inte behöver överensstämma med sådana tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anges i 8 § andra stycket, om det finns särskilda skäl.

Ett beslut om undantag skall förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt.

Möjligheten för Transportstyrelsen att meddela undantag från TSD är infört i järnvägslagen mot bakgrund av att TSD omfattar hela järnvägsnätet och inte bara TEN i Sverige. Det har därför bedömts nödvändigt att Transportstyrelsen kan besluta att ett delsystem inte behöver överensstämma med TSD. Den i paragrafen föreskrivna möjligheten ger dock ett större utrymme för styrelsen att besluta om undantag än vad som föreskrivs i artikel 8.4 som enbart gäller projekt som redan är långt framskridna eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när den berörda gruppen av TSD:er har antagits.

I 2 kap. 12 § JvL finns ett bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela undantag från TSD om delsystemet ingår i ett transeuropeiskt järnvägssystem. I 2 kap. 11 § 1 JvF anges att Transportstyrelsen får besluta att inte tillämpa en TSD för projekt som gäller en ny linje, modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje om projektet är långt framskridet eller ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Artikeln föranleder således inte någon åtgärd i lag eller förordning.

3.6.5 Artikel 9 – Undantag

Utredningens bedömning och förslag: Artikel 9 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning. Se mer i kap. 3.14.

Artikeln anger när en medlemsstat, i avsaknad av relevanta specialfall, inte behöver tillämpa TSD. Artikeln motsvaras av artikel 7 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. I 2 kap. 11 § JvF finns bestämmelser om när Transportstyrelsen får besluta att inte tillämpa TSD och i 13 § samma kapitel finns regler om att kommissionen ska underrättas om dylika beslut om undantag. Artikeln föranleder således inte någon ytterligare åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.7 Driftskompatibilitetskomponenter

3.7.1 Artikel 10 – utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

Utredningens bedömning: Artikel 10 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikeln motsvarar artikel 8 och 9 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven.

De tidigare artiklarna är genomförda genom 2 kap. 10 § JvL i vilken det stadgas att en komponent som är nödvändig för driftskompatibiliteten får släppas ut på marknaden endast om den uppfyller kraven i 8 § första stycket (de väsentliga kraven). I andra stycket anges att kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en komponent på marknaden, avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). I 2 kap. 9 § JvF anges att delsystem och komponenter som uppfyller kraven enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen får inte förbjudas, begränsas eller hindras från att släppas ut på marknaden eller från att tas i bruk. Att driftskompatibilitetskomponenterna underhålls korrekt säkerställs ytterst genom att järnvägsföretaget och

infrastrukturförvaltaren enligt järnvägslagen är ansvariga för att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt och ska säkerställa detta genom säkerhetsstyrningssystemet. (Se mer om ansvaret för underhåll i kap. 5.6.)

Artikel 11 föranleder således inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.7.2 Artikel 11 – Överensstämmelse eller lämplighet för användning

Utredningens bedömning: Artikel 11 föranleder inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Artikel 11 överensstämmer till viss del med artikel 10 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven.

Punkterna 3, 4 och 5 återfinns dock inte i de tidigare direktiven och har följande lydelse:

3. Medlemsstaterna ska anse att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla dessa villkor.
4. Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande som avses i punkt 2.
5. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska uppfylla kraven i artikel 10.1.

Av 2 kap. 10 § JvL anges bl.a. att en komponent som är nödvändig för driftskompatibiliteten får släppas ut på marknaden och användas i delsystemet endast om den uppfyller föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet (de väsentliga kraven). Kraven ska anses uppfyllda om den som släpper ut en komponent på marknaden, avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Transportstyrelsen kan föreskriva om att bedömningen av överensstämmelse och lämplighet ska vara utförd av ett anmält organ. Den sökande avger således en försäkran

om överensstämmelse med tillämpliga tekniska specifikationer och kraven ska därmed anses vara uppfyllda. Punkten 3 bedömer vi vara tillgodosedd genom nu gällande bestämmelser. Det kan nämnas i sammanhanget att

Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter med innebörden att TSD-bilagorna gäller som föreskrifter i Sverige. I 2 kap. 11 och 12 §§ JvL anges att tillsynsmyndigheten får besluta att ett delsystem inte behöver överensstämma med TSD. Detsamma gäller efter modernisering eller ombyggnation. Vår bedömning är att punkten 4 är tillgodosedd genom nu gällande reglering.

Punkten 5 anger att det i TSD får föreskrivas en övergångsperiod. Bestämmelsen riktas inte till medlemsstaterna och föranleder därför inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.7.3 Artikel 12 - Europeiska specifikations icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Utredningens bedömning: Artikel 12 föranleder inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Artikeln har i huvudsak sin motsvarighet i artikel 11 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. I allt väsentligt riktar sig bestämmelsen till kommissionen med anvisningar om hur kommissionen ska hantera europeiska specifikationer som inte överensstämmer med de väsentliga kraven. Det finns dock en nyhet i artikeln som riktar sig till medlemsstaterna. Den innebär att medlemsstaterna ska informera kommittén om den anser att europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen för detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven.

I 8 kap. 3 a § JvL anges att den som bedriver verksamhet enligt lagen ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse kommissionen och ERA med underlag i deras regelutvecklingsarbete. Det finns således en möjlighet för Transportstyrelsen att begära in uppgifter som bedöms nödvändiga för att kunna informera kommittén på sätt som avses i artikel 29.

3.7.4 Artikel 13 – Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning

Utredningens bedömning: Artikel 13 föranleder inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Artikel 13 motsvaras i allt väsentligt av artikel 13 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Artikel 13 är genomförd genom 2 kap. 8 § JvF där det anges att kontroll samt bedömning av överensstämmelse och lämplighet enligt 2 kap. 9 och 10 §§ JvL ska göras i enlighet med de förfaranden som föreskrivs i TSD och med relevanta europeiska specifikationer. Av 2 kap. 10 § JvL framkommer vidare att bedömning av överensstämmelse ska göras av ett anmält organ i de fall Transportstyrelsen har föreskrivit om det. Transportstyrelsen har vidare bemyndigande att ytterligare föreskriva om bedömningsförfarande och kontroll i samband med bl.a. EG-kontrollförklaring. Transportstyrelsen har utnyttjat bemyndigandet genom *Järnvägsstyrelsens föreskrifter om EG-kontroll m.m.* (JvSFS 2008:13). Artikel 13 föranleder således inte någon ytterligare åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.7.5 Artikel 14 – Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Utredningens bedömning: Artikel 14 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 14 överensstämmer i allt väsentligt med artikel 11 i de tidigare direktiven. Artikel 14 är genomförd genom 2 kap. 7 § JvL där det bl.a. anges att tillsynsmyndigheten får vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med en EG-försäkran. Av 6 kap. 9 § JvF framgår att Transportstyrelsen ska underrätta kommissionen och ange skälen för ett sådant beslut.

3.8 Godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon

3.8.1 Dagens reglering av godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon

Dagens reglering av godkännande att ta i bruk delsystem finns i järnvägslagen, järnvägsförordningen och i föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen. Därutöver finns även EU-förordningar som har betydelse för godkännandeprocessen.

I järnvägslagen anges att delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida något annat inte är särskilt föreskrivet. Detsamma gäller om den övergripande säkerhetsnivån påverkas vid en modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. För att tillsynsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, ska kunna utfärda ett godkännande att ta i bruk ett delsystem krävs att det uppfyller, utöver de allmänna säkerhetskraven som anges i 2 kap. 1 § JvL, även föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet, i driftskompatibilitetsdirektiven benämnda som de väsentliga kraven. Varje delsystem ska dessutom överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

TSD beslutas av kommissionen efter att ha tagits fram inom ramen för det s.k. kommittéförfarandet. TSD konkretiserar och fyller ut de väsentliga kraven. Tanken är att varje delsystem ska omfattas av åtminstone en TSD. TSD genomförs i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter. TSD innehåller dock s.k. öppna punkter och nationella specialfall. Det finns inte heller TSD som omfattar alla delsystem. Nationella tekniska krav kommer därför att vara nödvändiga för att tillsynsmyndigheterna ska kunna försäkra sig om att delsystemet är säkert och driftskompatibelt. Transportstyrelsen har bemyndigande i järnvägsförordningen att ta fram sådana nationella tekniska specifikationer.

Av Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet följer som ovan nämnts att bilagorna till kommissionens beslut om TSD gäller som föreskrifter i Sverige. I TSD anges att kontroller av att delsystem uppfyller föreskrivna krav ska ske av s.k. *notified bodies*. I Sverige utgörs sådana av organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll (anmälda organ). Kontrollen inleds i konstruktionsfasen.

Om ett anmält organ efter kontroll finner att ett delsystem uppfyller kraven i 2 kap. 8 § JvL, dvs. de väsentliga kraven och relevanta TSD, utfärdar det ett EG-kontrollintyg för delsystemet. EG-kontrollintyget ingår i den EG-kontrollförklaring som den som tar ett delsystem i bruk, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, ska utfärda. Vad avser komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet ska tillverkaren, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, ha avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning, en s.k. EG-försäkran om överensstämmelse. Transportstyrelsen har efter bemyndigande i järnvägsförordningen föreskrivit att den bakomliggande kontrollen även vad gäller komponenter ska vara gjord av ett anmält organ. För delsystem som inte omfattas av TSD eller endast till viss del är det den som ansöker om godkännande som måste styrka att delsystemet uppfyller de allmänna säkerhetskraven och övriga föreskrivna nationella tekniska specifikationer. Transportstyrelsen har även meddelat föreskrifter om EG-kontroll m.m. (Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:13) om EG-kontroll m.m.).

I järnvägslagen anges att för delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 ska kraven på att delsystemet ska uppfylla de väsentliga kraven och TSD inte tillämpas. Detsamma gäller vid provning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon vid sådana fristående järnvägsnät som endast är avsedda för persontrafik eller museitrafik. Även dessa fordon, som inte är reglerade i TSD, eller endast till viss del, måste uppfylla de allmänna säkerhetskraven enligt järnvägslagen och nationella tekniska krav för att få tas i bruk. Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om nationella tekniska krav.

Järnvägslagen innehåller därutöver bemyndiganden till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. krav på godkännande och om undantag från kravet på godkännande samt krav på nytt godkännande.

Både regeringen och, efter bemyndigande i järnvägsförordningen, Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter om godkännandeprocessen.

Dessutom finns i järnvägsförordningen närmare föreskrivet om de tekniska krav som delsystem ska leva upp till och vad som gäller vid undantag från kraven. Även Transportstyrelsen har

bemyndigande att meddela föreskrifter om nationella tekniska specifikationer.

Transportstyrelsen har i *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg* meddelat föreskrifter om det administrativa förfarande som styr godkännandeprocessen. I föreskrifterna finns bestämmelser om vilken dokumentation styrelsen behöver för att kunna behandla ansökan. Det finns vidare bestämmelser om undantag från kravet på godkännande. Vår bedömning är att våra förslag kan föranleda ändringar i dessa föreskrifter.

3.8.2 Det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) reglering av godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon

I direktiv 2008/57 tas något av ett nytt grepp vad gäller godkännande av fordon. Vi har under arbetets gång funnit terminologin förvirrande. I järnvägslagen definieras delsystem som *del av järnvägssystem*. Dvs. ett fordon är också ett delsystem. I direktiv 2008/57 definieras delsystem i stället som

resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom anges i bilaga II. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav ska anges, kan vara av strukturell eller funktionell beskaffenhet.

Enligt bilaga II finns det strukturellt och funktionellt definierade delsystem. De strukturella delsystemen är infrastruktur, energi, trafikstyrning och signalering och rullande materiel. De funktionellt definierade delsystemen är drift och trafikledning, underhåll och telematikapplikationer avsedda för person- och gods- trafik. Det ska sägas att enbart strukturellt definierade delsystem behöver godkännas för att tas i bruk. Ett fordon definieras i direktivet som

ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem. Ett fordon består således av ett eller flera delsystem.

Det innebär att när ett fordon ska godkännas för att tas i bruk så godkänner tillsynsmyndigheten inte bara ett delsystem utan kanske flera eller bara delar av delsystem. Det är i och för sig inget nytt.

Såsom den svenska järnvägslagstiftningen är uppbyggd är dock ett fordon ett delsystem som Transportstyrelsen godkänner. Inom ramen för den processen granskas naturligtvis de olika delsystemen som fordonet består av mot relevanta TSD och nationella tekniska krav.

Definitionerna på fordon och delsystem har betydelse för hur direktivet bygger upp godkännandeprocessen för fordon. Det har även betydelse för direktivets bilaga VII i vilken det regleras vilka parametrar som ska kontrolleras i samband med godkännande av ett fordon och även den klassificering av nationella bestämmelser som ska göras. En av anledningarna till att direktiv 2009/131/EG togs fram var just att förteckningen över parametrar även ska innehålla parametrar för andra delsystem, som utgör en del av fordon.

Delsystem

Vad avser direktivets bestämmelser om godkännande att ta i bruk delsystem överensstämmer de i stor utsträckning med bestämmelserna i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Det kommer dock tydligare till uttryck att granskning av identiska krav i identiska driftsförhållanden inte ska ske. Dvs. principen om ömsesidigt erkännande ska tillämpas så långt möjligt.

Vidare föreskrivs att de nationella säkerhetsmyndigheterna särskilt ska kontrollera att delsystemen är kompatibla med de system som de integreras i och att integreringen är säker. För att kontrollera att integreringen är säker ska förordning 352² (se mer i avsnitt 3.8.4) användas.

Av direktivet följer även att ett delsystem ska uppfylla de väsentliga kraven under hela delsystemets livslängd. Kontrollen av att dessa är uppfyllda ska dock ske inom ramen för järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Exempelvis omfattar ett godkännande att ta i bruk ett fordon *status inför driftfasen* och uppfyllelse av kraven ska därefter ske inom ramen för järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.

² Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG.

Fordon

Av direktivets ingress följer att ett syfte med direktiv 2008/57 är att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon. I ingressen anges vidare att erfarenheter har visat att godkännandeförfarandet på nationell nivå ofta är komplicerat och skilda nationella krav mellan medlemsstaterna medför inte sällan dubbelarbete. Därför bör unionen sträva efter att ett godkännande ska vara tillräckligt för hela unionen.

I direktiv 2008/57 används i övrigt begreppen första godkännande och kompletterande godkännande (first authorisation och additional authorisation). Det första godkännandet utfärdas av behörig myndighet i det land där fordonet tas i bruk för första gången. Ett kompletterande godkännande utfärdas i efterföljande medlemsstater där fordonet ska tas i bruk.

I direktivet föreskrivs att för det fall ett fordon helt överensstämmer med relevanta TSD och ska framföras på TSD-konform infrastruktur ska inte ett kompletterande godkännande över huvudtaget behövas. I andra fall, dvs. om fordonet inte alls eller endast delvis överensstämmer med TSD, ska den kontroll och prövning som krävs för att bevilja ett kompletterande godkännande begränsas så långt möjligt. Dvs. tillsynsmyndigheten ska endast granska det som inte tidigare har varit föremål för granskning eller som är specifikt för den egna medlemsstaten. Medlemsstater bör således inte återropa nationella bestämmelser om dessa inte är absolut nödvändiga för att kontrollera fordonets tekniska kompatibilitet med det berörda järnvägsnätet.

För att möjliggöra en minskad granskning enligt ovanstående stycke ska medlemsstaterna med hjälp av klassificering av nationella tekniska regler i enlighet med ett referensdokument framtaget av Europeiska järnvägsbyrån (ERA) underlätta s.k. korsacceptans av tekniska regler mellan medlemsstaterna.

För att ett godkännande att ta i bruk ett fordon ska vara tillräckligt för att bruka fordonet inom hela unionen måste den tekniska harmoniseringen påskyndas, dvs. arbetet med att ta fram TSD. För att den granskning som sker i medlemsstater när ett fordon redan godkänd i en annan medlemsstat ska kunna minimeras måste arbetet med korsacceptans av nationella tekniska regler gå framåt.

3.8.3 DV 29 – The Authorisation Process of subsystems and vehicles under Directive 2008/57/EC

I april i år anordnade kommissionen en workshop med anledning av genomförandet av direktiv 2008/57/EG. Utredningen hade för avsikt att delta i workshopen. Dessvärre satte askmolnet från Island stopp för detta. ERA bjöd dock in till ytterligare en workshop för de nordiska länderna den 17 augusti i vilken utredningen deltog.

Inför workshopen tog ERA, på uppmaning av kommissionen, fram ett arbetsdokument *The Authorisation Process of subsystems and vehicles under Directive 2008/57/EC*, kallat DV 29. Bakgrunden till dokumentet var att både kommissionen och ERA hade blivit uppmärksammade på att det föreligger olika tolkningar om hur direktiv 2008/57 ska genomföras och tillämpas. Det kan leda till att medlemsstaterna genomför direktivet på olika sätt och även att vägledning från kommissionen och ERA baserad på antingen driftskompatibilitetsdirektivet eller säkerhetsdirektivet kan bli motsägelsefulla. En sådan utveckling äventyrar naturligtvis nyttan och målen med båda direktiven.

När utredningen var på besök hos ERA pratade vi även om dokumentet och representanter för byrån framförde att avsikten var att ha bilaterala möten med medlemsstaterna under hösten.

Kommissionen och ERA har även uttryckt att dokumentet så småningom ska resultera i ett beslut från kommissionen som ska göra dokumentet juridiskt bindande för medlemsstaterna. DV 29 tar dock inte över skrivningar i direktivet och det pågår naturligtvis ingen fortsatt förhandling av direktivet. I juli kom ERA ut med en reviderad version av DV 29 *Commission implementing recommendation of directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 juni 2008 on the interoperability of the rail system within the community*. ERA framhöll att dokumentet inte är komplett i sin nuvarande form men att det får vägas mot att få det klart innan medlemsstaterna hinner för långt i sin genomförandeprocess. Det framstod dock som om ERA ser framför sig att det kommer att komma ytterligare versioner av DV 29. Sverige skickade den 23 augusti in synpunkter på dokumentet med önskemål om förtydligande på vissa punkter.

Nedan följer en kort sammanfattning av huvudpunkterna i dokumentet och därefter ett par frågor som diskuterades på mötet.

Godkännande att ta i bruk ett fordon

Ett godkännande att ta i bruk ett fordon i enlighet med direktiv 2008/57 omfattar ”*the design operating state*”, av fordonet medan direktiv 2004/49 reglerar de enheter som använder och underhåller det. Vi har valt att översätta ”*the design operating stat*” med *fordonets status inför driftsfasen*.

Detta innebär enligt DV 29 att kontroller inför ett godkännande att ta i bruk gäller huruvida fordonets status inför driftsfasen uppfyller de väsentliga kraven och inte den efterföljande drifts- och underhållsfasen. En tillverkare kan på detta sätt ansöka om ett godkännande i en medlemsstat och därefter sälja ett antal fordon till olika järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. En säker drift, inklusive underhåll, av delsystemet säkerställs genom nämnda köparens och operatörers säkerhetsstyrningssystem som kan se olika ut.

DV 29 drar vidare slutsatsen att godkännande att ta i bruk ett delsystem krävs oavsett var i järnvägssystemet delsystemet ska användas och oavsett om det omfattas av TSD.

DV 29 anger att av artikel 21 följer att ett godkännande att ta i bruk ett fordon gäller de nationella järnvägsnäten. Det ska inte krävas ett nytt godkännande att ta i bruk ett fordon på en annan linje i samma nationella järnvägsnät. Det innebär att teknisk kompatibilitet med *the generic types of network* för vilket fordonet är konstruerad att användas på täcks av godkännandet men sådana särskilda krav som ställs på ett fordon för att få trafikera en viss sträcka ska i stället anges inom ramen för järnvägsnätbeskrivningen. Med detta synsätt behöver inte fordonet godkännas på nytt om järnvägsnätet ändrar konstruktion eller om järnvägsföretaget vill söka infrastrukturkapacitet på en annan linje.

DV 29 drar slutsatsen att inom ramen för fordonets status inför driftsfasen gäller alla aspekter i godkännandet i efterföljande medlemsstater. Medlemsstaterna kan därför tillåta att fordon tas i bruk utan att fordonet godkänns i den medlemsstaten.

Sammanfattning av viktiga utgångspunkter för godkännandeprocessen

- Kontroller inför ett godkännande att ta i bruk gäller fordonets status inför driftsfasen och kontroll av om det då uppfyller de väsentliga kraven. En säker drift, inklusive underhåll och kontroll av att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven under hela dess livslängd, säkerställs i stället genom järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.
- Ett godkännande att ta i bruk ett fordon gäller de nationella järnvägsnäten och det ska inte krävas ett nytt godkännande att ta i bruk ett fordon på en annan linje i samma järnvägsnät.
- Inom ramen för fordonets status inför driftsfasen gäller alla aspekter i godkännandet i efterföljande medlemsstater och medlemsstaterna kan därför tillåta att fordon tas i bruk utan att fordonet godkänns i efterföljande medlemsstater. Medlemsstaterna kan dock föreskriva om när det krävs ett kompletterande godkännande. En medlemsstat kan inte återropa nationella tekniska regler som inte hänför sig till den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet när ett fordon godkänt i en annan stat inom EES eller Schweiz ansöker om godkännande.

Roller och ansvar

DV 29 går vidare igenom olika roller och ansvarsfördelningen dem emellan inom ramen för godkännandeförfarandet. Följande roller beskrivs.

- Anmälda organ enligt 2008/57/EG; kontroll av överensstämmelse med TSD.
- CSM Assessor; säker integrering av ett delsystem i systemet när det krävs enligt artikel 15.1.
- Designated Body; ansvarig för kontroll av nationella tekniska regler och genomför samma kontroll som NoBo.
- Sökande; den enhet som ansöker om godkännande att ta i bruk ett delsystem eller fordon.
- Järnvägsföretag; kan agera som sökande men är också bl.a. ansvarig för att genom sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa

att delsystemet fortsätter att leva upp till de väsentliga kraven under hela dess livslängd.

- Infrastrukturförvaltaren; ska bemöda sig om att tester kan äga rum inom viss tid (23 p. 6).
- ECM; ingen roll i godkännandeprocessen.

Vid mötet i Uppsala framkom frågor som medlemsstaterna önskade förtydligande om i DV 29. Vidare framkom ett antal frågor som ännu inte är berörda i dokumentet och som det kan finnas anledning för ERA att utreda vidare.

Nedan följer en översiktlig sammanfattning av sådant som antingen lyftes av medlemsstaterna och där förtydligande önskades eller frågor som i nuläget inte återfinns i DV 29 men som ERA har uppgett att byrån har för avsikt att utreda vidare. I den kommande texten om i synnerhet godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon finns också hänvisningar till den diskussion som ägde rum.

Grandfather's rights

Med *grandfather's rights* avses i sammanhanget äldre fordon som tillåts att vara i bruk i en medlemsstat trots att det inte överensstämmer med dagens krav och kanske till och med saknar ett godkännande. Frågan är om dessa s.k. *grandfather's rights* ska erkännas av en annan medlemsstat där fordonet avses att tas i bruk? ERA pekade på två olika förhållanden.

- Om medlemsstaten där fordonet avses att tas i bruk tillåter fordon i bruk som inte överensstämmer med gällande krav.
- Om medlemsstaten där fordonet avses att tas i bruk inte tillåter fordon som inte överensstämmer med gällande krav.

ERA menade att en utgångspunkt måste vara att det inte får ske någon diskriminering mellan medlemsstaterna. Tillåter en medlemsstat att ett fordon med en viss säkerhetsnivå är i bruk kan staten inte hindra ett järnvägsfordon från en annan medlemsstat att tas i bruk om säkerhetsnivån är densamma.

ERA har börjat fundera över frågan men någon ståndpunkt från byrån finns ännu inte. Det ska nämnas att frågan diskuterades och

flera medlemsstater ställde sig tveksamma till ERA:s resonemang. Se mer under avsnitt 10.2.

Testkörning

Erfarenhetsdrift kan krävas för att få ett fordon godkänt för att tas i bruk. ERA framhöll att ett fordon inte får godkännas innan de väsentliga kraven är uppfyllda. Detta eftersom ett godkännande faktiskt är giltigt även i övriga medlemsstater och det skulle innebära att ett beslut om godkännande skulle kunna bli ett "falskt kvitto". Medlemsstaterna menade att det kan krävas testkörning för att kunna fastställa att de väsentliga kraven verkligen är uppfyllda och fordonet uppfyller de väsentliga kraven. Varken DV 29 eller direktivet berör denna fråga. Det föreföll dock som om medlemsstaterna kan hantera testkörning inom ramen för godkännandeprocessen.

Roller och ansvar

I DV 29 behandlas olika aktörers roller. Exempelvis NoBo (notified body), DeBo (designated body), NSA (nationella säkerhetsmyndigheten). ERA framhöll att detta är något av ett utforskat område. ERA ser framför sig att så småningom kommer kraven fastställas i TSD, NoBo granskar att delsystemet överensstämmer med TSD och de nationella säkerhetsmyndigheterna godkänner att delsystemet kan tas i bruk. ERA framhöll vikten av att ha tydliga roller med tydliga ansvarsområden. I vissa medlemsstater är det den nationella säkerhetsmyndigheten som fastställer de nationella tekniska reglerna, granskar att delsystemet uppfyller dessa och godkänner att delsystemet får tas i bruk. Det finns inget i direktivet som direkt föreskriver att det inte är tillåtet att ha en sådan organisation. ERA framhöll dock att det kan finnas anledning att se över roller och ansvar.

Förhållandet mellan 2008/57/EG och 2001/14/EG

Medlemsstaterna efterlyste förtydligande om hur kompatibilitet med en särskild linje ska hanteras. ERA var tydlig med att det inte ska hanteras inom ramen för godkännandeprocessen. Dock är det

oklart hur de kumulativa effekterna ska hanteras, exempelvis på krav om elförsörjning.

Övrigt

På ett par ställen i texten har vi även i övrigt hänvisat till diskussion som ägde rum på mötet eller till minnesanteckningar utskickade av ERA efter mötet. Det gäller bl.a. möjligheten att återkalla ett beslut om godkännande.

3.8.4 En gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning

Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 av den 24 april 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (nedan kallad förordning 352) har betydelse både för godkännandeprocessen och för regleringen om ECM. Vi har därför funnit att det finns anledning att översiktligt redogöra för innehållet.

ERA har även sammanfattat och belyst förordningen i dokumentet *Gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning*.

Förordningen syftar till att bidra till ett säkert och integrerat järnvägsnät utan nationella gränser. Detta ska enligt förordningen ske genom att harmonisera riskhanteringsprocesser som används för att bedöma säkerhetsnivåer och uppfyllande av säkerhetskrav, utbytet av säkerhetsrelevant information mellan olika aktörer inom järnvägssektorn för att kontrollera säkerheten vid de olika gränssnitt som kan förekomma inom denna sektor och den bevisning som följer av tillämpningen av en riskhanteringsprocess. Även i säkerhetsdirektivet förutsätts att en harmoniserad strategi för riskbedömning ska utvecklas.

Förordningen ska enligt artikel 2 tillämpas vid ändringar av järnvägssystemet som kan anses vara väsentliga i den mening som avses i artikel 4. Om ändringen inte är väsentlig behöver inte den gemensamma säkerhetsmetoden tillämpas. Beslutet måste dock dokumenteras så att säkerhetsmyndigheten kan kontrollera det vid tillsyn. Vid ändringar som inte betraktas som väsentliga ska

verksamhetsutövaren alltid bedöma huruvida alla oväsentliga ändringar sedan den gemensamma säkerhetsmetoden tillämpades senast tillsammans utgör en väsentlig ändring.

Vid exempelvis ändrad konstruktion av ett fordon måste den person som ansvarar för att genomföra förändringen (nedan kallad förslagsställaren) lämna in en beskrivning av det planerade arbetet till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten tar ställning till om ändringen kan påverka den övergripande säkerhetsnivån negativt. I så fall får fordonet endast tas i bruk efter ett nytt godkännande av tillsynsmyndigheten.

Förslagsställaren måste också ta ställning till om ändringen är väsentlig i den mening som avses i artikel 4 i förordning 352 och om den gemensamma säkerhetsmetoden ska tillämpas. Generellt sett förväntas förslagsställaren till att börja med beakta den aktuella ändringens eventuella konsekvenser för delsystemets säkerhet. Om den föreslagna ändringen påverkar säkerheten, bör förslagsställaren med hjälp av expertutlåtanden göra en bedömning av ändringens betydelse utifrån en uppsättning kriterier fastställt i förordningen. Av ingressen till förordning 352 följer att bedömningen bör leda till en av tre slutsatser.

- Ändringen bedöms inte vara väsentlig, och förslagsställaren bör genomföra ändringen med tillämpning av sin egen säkerhetsmetod. En ECM som har för avsikt att hantera modifieringar behöver således etablera processer med tillhörande kritiska rutiner för detta ändamål.
- Ändringen bedöms vara väsentlig och förslagsställaren bör genomföra ändringen med tillämpning av förordningen 352 utan att den nationella säkerhetsmyndigheten behöver ingripa särskilt.
- Ändringen bedöms vara väsentlig, och det finns dessutom gemenskapsbestämmelser som kräver ett särskilt ingripande från den relevanta säkerhetsmyndighetens sida, som t.ex. ett nytt godkännande att ta ett fordon i bruk eller en översyn/uppdatering av ett järnvägsföretags säkerhetsintyg eller en översyn/uppdatering av en infrastrukturförvaltares säkerhetstillstånd.

Det kan således vara så att tillsynsmyndigheten gör bedömningen att en ändring inte kräver ett nytt godkännande då den över-

gripande säkerhetsnivån inte bedöms påverkas negativt. Men förslagsställaren gör bedömningen att ändringen är väsentlig på sätt som avses i förordning 352 och den gemensamma säkerhetsmetoden ska tillämpas. Ett exempel på sådan ändring kan vara installation av GSMR (tågradio).

Direktiv 2008/57 och exempel på kopplingar till förordning 352

Vi har valt att ta fram ett par exempel på när det finns kopplingar mellan direktiv 2008/57 och förordning 352. Det kommer även i texten finnas hänvisningar till förordning 352 i bl.a. dessa sammanhang. Den som ansöker om ett godkännande att ta i bruk ett fordon ska visa att delsystemen kan integreras säkert med varandra. För att visa detta ska riskhantering enligt förordning 352 genomföras. I de fall det enligt nationell lagstiftning krävs ett kompletterande godkännande för att ta i bruk ett fordon ska, enligt direktiv 2008/57, bl.a. registerhistorik över fordonets underhållshistorik och tekniska ändringar som gjorts efter godkännande i annan stat inom EES eller i Schweiz finnas med i ansökan. Det kan vara frågan om tekniska ändringar som har kunnat utföras utan att ett nytt godkännande av säkerhetsmyndigheten har utfärdats men som har utgjort väsentliga ändringar i enlighet med förordning 352. Säkerhetsmyndigheten får även under vissa förutsättningar begära ytterligare information och att riskhantering ska genomföras enligt förordning 352 för att säkerställa att krav i nationella tekniska specifikationer som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda.

3.9 Delsystem

Inledande överväganden

Vi har valt att föreslå att de särskilda bestämmelserna om godkännande av fordon placeras i järnvägslagen. Vår bedömning är att bestämmelserna i och för sig även skulle kunna föras in i järnvägsförordningen. Anledningen till att vi har valt att föreslå järnvägslagen är tydlighet. Att få lagen och godkännandeprocessen så tydlig som möjlig anser vi i detta avseende väger tyngre än de

nackdelar med lång ändringsprocess osv. som finns med en lagreglering.

Vi har under arbetets gång funnit att en rad olika begrepp används för den process som leder fram till att ett delsystem eller fordon godkänns av tillsynsmyndigheten och får tas i bruk. Vi har dock funnit att begreppet *godkännande att ta i bruk ett delsystem respektive ett fordon* är den som bör användas. För att inte tynga texten för mycket har vi dock på vissa ställen förkortat detta med exempelvis *tillsynsmyndighetens godkännande*. Det är dock fråga om samma process. Ett annat begrepp vi använder oss av är *godkännandeprocessen*. Detta är ett inom branschen vedertaget begrepp som syftar på hela den process som inleds med ett kanske inledande telefonsamtal till tillsynsmyndigheten och så småningom leder fram till att ett delsystem eller ett fordon får tas i bruk på svenska järnvägsnät.

3.9.1 Artikel 15 – Förfarande för att ta i bruk

Utredningens förslag: Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med att tillsynsmyndigheten särskilt ska kontrollera delsystemets tekniska kompatibilitet och säkra integrering med de övriga delsystem det integreras i. Artikel 15 föranleder inte någon övrig åtgärd i lag eller förordning. Järnvägslagen kompletteras med att ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 13 § omfattar fordonets status inför driftsfasen och gäller på svenska järnvägsnät.

Artikel 15.1-2 motsvaras i allt väsentligt av artikel 14 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Av punkterna framgår vad som särskilt ska ingå i den kontroll säkerhetsmyndigheten gör av ett delsystem inom ramen för godkännandeprocessen. Av punkten 1 framgår att medlemsstaterna ska vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att delsystem kan tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i järnvägssystemet. Krav på delsystem i 2 kap. JvL, dvs. att delsystemet ska uppfylla de väsentliga kraven och relevanta TSD och krav i 2 kap. 7 § JvF på att varje delsystem ska överensstämma med de TSD och övriga krav

som Transportstyrelsen har föreskrivit om torde tillgodose direktivets krav i detta avseende.

Säkerhetsmyndigheten ska även särskilt kontrollera delsystemens tekniska kompatibilitet med de system det integreras i och kontrollera att integreringen är säker. Hänvisningen i andra strecksatsen till säkerhetsdirektivet innebär att kontroll av att integreringen är säker ska ske genom att använda förordning 352.

- dessa delsystems tekniska kompatibilitet med det system som de integreras i, och
- att integreringen av dessa delsystem är säker enligt artiklarna 4.3 och 6.3 i direktiv 2004/49/EG.

Vår bedömning är att järnvägsförordningen bör kompletteras med att sökande vid en prövning enligt 2 kap. 13 § JvL ska uppvisa dokumentation som styrker teknisk kompatibilitet och säker integrering med de system delsystemet ska integreras i. I och för sig så täcks den kontrollen i de flesta fall av antingen EG-kontrollförklaringen eller av andra nationella tekniska krav. Teknisk kompatibilitet utgör dessutom ett av de väsentliga kraven. Vi har dock kommit fram till att det kan finnas gränssnitt som inte omfattas av TSD och som sålunda inte ingår i EG-kontrollförklaringen. Vi anser att kravet på att den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering ska användas bör kunna regleras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Artikel 15.2 anger även att det åligger varje medlemsstat att kontrollera att delsystem innan de tas i bruk är förenliga med relevanta TSD-föreskrifter om drift och underhåll. Vår bedömning är att dagens reglering och krav på överensstämmelse med föreskrivna TSD innan ett delsystem tas i bruk tillgodoser direktivets krav i det avseendet.

Artikel 15.3 däremot saknar motsvarighet i det tidigare direktiven och har följande lydelse.

3. Efter det att delsystemen tagits i bruk ska denna kontroll genomföras enligt följande:
 - a) För infrastrukturer inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetstillstånd i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
 - b) För fordon, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.

För detta ändamål ska de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i de relevanta strukturella och funktionella TSD:erna tillämpas.

Kontroll av hur ett delsystem uppfyller relevanta TSD efter ibruktagande omfattas däremot inte av godkännandeprocessen. Detta gäller oavsett om det är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som söker om ett godkännande att ta ett delsystem i bruk. Hur delsystemet ska uppfylla relevanta TSD och övriga krav efter ibruktagande är inte heller alltid möjligt att kontrollera inom ramen för godkännandeprocessen. Sökande kan vara exempelvis en tillverkare som har för avsikt att sälja vidare godkända delsystem.

I direktivet föreskrivs att ifrågavarande kontroll ska genomföras för infrastruktur inom ramen för beviljandet och övervakningen av säkerhetstillståndet och för fordon inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetsintyget.

Säkerhetsdirektivets bestämmelser om beviljande och övervakning av säkerhetstillstånd respektive säkerhetsintyg är genomförda genom 3 kap. JvL och 3 kap. JvF. I nämnda kapitel regleras krav och förutsättningar för att en sökande ska beviljas säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. I Transportstyrelsens föreskrifter *Järnvägsstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag (JvSFS 2007:1)* finns ytterligare bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser. I 12 § i JvSFS 2007:1 anges att järnvägsföretag ska ha de övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet om bl.a. besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon. I 8 kap. JvL finns även bestämmelser om återkallelse av tillstånd bl.a. om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I sammanhanget ska vidare nämnas att Transportstyrelsen i sina föreskrifter föreskriver att TSD-bilagorna gäller som föreskrifter i Sverige. Det innebär att de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i relevanta TSD således gäller som föreskrifter i Sverige.

Mot ovanstående bakgrund anser vi att den kontroll som ska genomföras för att säkerställa att ett delsystem uppfyller TSD föreskrifter om drift och underhåll efter ibruktagande är tillgodosedd genom ovan nämnda bestämmelser och artikeln föranleder därför inte någon ytterligare åtgärd i detta avseende i lag eller förordning.

Artikeln reglerar dock en viktig utgångspunkt för direktiv 2008/57/EG, dvs. vad prövningen om godkännande att ta i bruk ett delsystem ska omfatta och vad som istället ska omfattas av

efterföljande kontroll inom ramen för beviljande och övervakning av säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg.

Vår bedömning är att de regler som i dag finns, i kombination med det föreslagna tillägget i 2 kapitlet järnvägslagen, tillräckligt visar vad en prövning av ibruktagande av ett delsystem omfattar.

I sammanhanget ska nämnas att vi föreslår att det i järnvägslagen förs in en bestämmelse om att ett godkännande får förenas med villkor. Vi anser att det av den bestämmelsen bl.a. bör framgå att villkoren i beslutet om godkännande att ta i bruk ett delsystem endast får avse sådant som krävs ur säkerhets- och driftskompatibilitets synpunkt.

I artikeln kommer som framgått till uttryck att ett godkännande gäller hela medlemsstatens territorium. Vår bedömning är att järnvägslagen bör kompletteras med att ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 13 § omfattar fordonets status inför driftsfasen och gäller på svenska järnvägsnät. Vi har dock gjort bedömningen att det i lagtexten bör stå fordon.

3.9.2 Artikel 16 – Fri rörlighet för delsystem

Utredningens förslag: Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med en bestämmelse om att ett delsystem som inte alls eller endast till viss del omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller Schweiz ska godkännas om sökande uppvisar dokumentation som styrker att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven som anges i bilaga III till direktiv 2008/57 samt teknisk kompatibilitet och säker integrering med de system delsystemet ska integreras i. Bestämmelsen kompletteras med ett bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om vilka uppgifter och handlingar som ska ges in samt om det krävs tester för att styrelsen ska kunna pröva ansökan.

Av artikeln framgår att en medlemsstat inte får förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven.

I synnerhet får en medlemsstat inte kräva kontroller som redan har utförts antingen inom ramen för EG-kontrollförklaring eller i andra medlemsstater, i syfte att kontrollera identiska krav i identiska driftsförhållanden.

Första stycket har i allt väsentligt funnits även i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och är genomfört i 2 kap. 9 § JvF.

Detsamma gäller första ledet i andra stycket, dvs. att kontroll av delsystemet som redan är utförd inom ramen för EG-kontrollförklaringen får inte göras om. I 2 kap. 9 § JvL föreskrivs att kraven i 8 § samma kapitel, dvs. de väsentliga kraven och relevanta TSD, ska anses uppfyllda om den som tar ett delsystem i bruk har avgett en EG-kontrollförklaring. Första stycket och första ledet i andra stycket föranleder således inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Andra ledet i andra stycket har följande lydelse.

– eller i andra medlemsstater, före eller efter detta direktivs ikraftträdande, i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav i identiska driftsförhållanden.

Eftersom första ledet täcker in de fall när ett anmält organ har kontrollerat överensstämmelse med föreskrivna krav, dvs. i de fall delsystemet omfattas av TSD och det således är obligatoriskt med en granskning av ett anmält organ, tar andra ledet sikte på nationella identiska krav. Är kraven desamma i ifrågasvarande medlemsstater och är dessa kontrollerade i en medlemsstat ska inte kontroll av efterlevnad av kraven ske på nytt. Vår bedömning är att det även kan vara fråga om tester av delsystem som överensstämmer med TSD. Är en test redan gjord under identiska förhållanden i en medlemsstat ska den inte behöva göras om på nytt i en annan medlemsstat.

Principen om ömsesidigt erkännande som kommer till uttryck i andra stycket strecksats två är en viktig grundprincip för direktiv 2008/57/EG. Principen innebär på varu- och tjänsteområdet att produkter som lagligen satts på marknaden i ett medlemsland och som uppfyller i hemlandet gällande kontrollkrav ska kunna marknadsföras och tillhandahållas i de övriga medlemsstaterna. Principen bygger på grundtanken att medlemsstaterna ska känna förtroende för varandras lagstiftning och kontrollsystem även när dessa inte är överensstämmande (*Eurpoarättens grunder*, tredje upplagan, Ulf Bernitz och Anders Kjellgren).

Är ett delsystem godkänt i en medlemsstat innebär principen om ömsesidigt erkännande att delsystemet ska kunna tas i bruk i

övriga medlemsstater. Däremot måste det kontrolleras att delsystemet kan säkert integreras med övriga delsystem och järnvägsinfrastrukturen samt nationella regler för att fylla öppna punkter och specialfall. Den sökande måste även visa att de väsentliga kraven är uppfyllda att dessa nås på olika sätt i olika medlemsstater har ingen betydelse i sammanhanget. Det som är av betydelse är att säkerhetsnivån är densamma i respektive medlemsstat, hur säkerhetsnivån nås kan däremot variera. En viktig förutsättning är dock att arbetet med korsacceptans går framåt. Dvs. att medlemsstaterna konstaterar att kraven i respektive medlemsstat är identiska och kontroll av överensstämmelse med kraven inte behöver göras om.

Enligt uppgift arbetar Transportstyrelsen redan i dag i enlighet med artikeln. Det vill säga nationella identiska krav på delsystem som redan har varit föremål för kontroll i en annan medlemsstat, kontrolleras inte en ytterligare gång av Transportstyrelsen, såvida det inte är särskilt påkallat. Vår bedömning är dock att det bör komma till uttryck i författningstext att ett delsystem som inte alls eller endast till viss del omfattas av krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och har godkänts för att tas i bruk i en annan stat inom EES eller Schweiz ska godkännas om sökande uppvisar dokumentation som styrker att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven som anges i bilaga III till direktiv 2008/57 samt teknisk kompatibilitet och säker integrering med de system delsystemet ska integreras i. Bestämmelsen kompletteras med ett bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om vilka uppgifter och handlingar som ska ges in samt om det krävs tester för att styrelsen ska kunna pröva ansökan. Vi föreslår därför att järnvägsförordningen kompletteras med en bestämmelse med den innebörden.

I sammanhanget kan nämnas *Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 764/2008 av den 9 juli 2008 om förfaranden för tillämpning av vissa nationella tekniska regler på produkter som lagligen saluförts i en annan medlemsstat och om upphävande av beslut nr 3052/95/EG*. Förordningen gör dock undantag för system och driftskompatibilitetskomponenter enligt direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG samt åtgärder i enlighet med artikel 14 i direktiv 2004/49/EG. Det torde inte innebära någon skillnad att nämnda direktiv och bestämmelse är upphävda.

3.9.3 Artikel 17 – Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser

Utredningens förslag och bedömning: 2 kap. 8 § järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med en skrivning om när Transportstyrelsen ska överlämna förteckningen över bl.a. tekniska föreskrifter till kommissionen. Vidare bör det tas bort från paragrafen att även övriga medlemsstater ska få del av förteckningen då det enligt artikeln endast är som krav att förteckningen överlämnas till kommissionen.

Artikel 17.1 och 2 överensstämmer med artikel 16.1 och 2 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Punkt 3 överensstämmer till viss del med sin motsvarighet och har följande lydelse.

3. Medlemsstaten ska utarbeta en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och denna förteckning ska överlämnas till kommissionen i det fall när

- relevant TSD saknas, eller
- ett undantag har anmälts enligt artikel 9, eller
- ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD.

Denna förteckning ska överlämnas antingen

- vid varje ändring i förteckningen över sådana tekniska föreskrifter som enligt artikel 16.3 i direktiv 96/48/EG och artikel 16.3 i direktiv 2001/16/EG skulle ha anmälts senast den 30 april 2005, eller
- efter det att undantaget meddelats, eller
- efter offentliggörandet av berörd TSD.

Vid detta tillfälle ska medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter ska ansvara för att genomföra det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

Medlemsstaterna ska på begäran av kommissionen tillhandahålla de anmälda bestämmelserna i oavkortad lydelse. För att förhindra att nya hinder skapas och för att utveckla klassificeringen av nationella bestämmelser i enlighet med artikel 27 ska kommissionen övervaka medlemsstaternas införande av nya bestämmelser. Om kommissionen anser att en ny bestämmelse medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna ska ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten antas enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

Medlemsstaterna får välja att inte anmäla bestämmelser och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall uppge sådana bestämmelser och begränsningar i registren över infrastruktur som avses i artikel 35.

Medlemsstaterna ska se till att bindande tekniska bestämmelser i klara formuleringar som är begripliga för de berörda parterna, offentliggörs och hålls tillgängliga för alla infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och sökande av godkännande att ta i bruk.

Första stycket i punkt 3 är nytt avseende det förhållande att förteckningen även ska omfatta de fall då undantag anmälts enligt artikel 9 eller det finns ett specialfall. Vidare är en nyhet att det anges när förteckningen ska överlämnas.

I 2 kap. 8 § 2 stycket JvF sägs följande.

Innan det finns en tillämplig och offentliggjord teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller för det fall ett visst delsystem helt eller delvis undantagits från tillämpning i antagna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, skall Transportstyrelsen upprätta en förteckning över de tekniska föreskrifter, standarder och specifikationer som skall användas för att uppfylla de väsentliga kraven. I förteckningen skall specifikationerna anges uppdelade per delsystem. Transportstyrelsen skall överlämna förteckningen till övriga medlemsstater inom EES, till Schweiz och till Europeiska gemenskapernas kommission.

Ovan nämnd bestämmelse i järnvägslagen tillgodoser direktivets krav på att även specialfall och andra undantag ska ingå i förteckningen. Däremot bör järnvägslagen kompletteras med en skrivning om när detta bör ske. Vidare bör det från paragrafen tas bort att även övriga medlemsstater ska få del av förteckningen då det enligt artikeln endast är krav på att förteckningen överlämnas till kommissionen.

Tredje stycket i punkt 3 syftar på utpekandet av en *Designated Body (DeBo)*. I Sverige har vi inte något särskilt organ utpekat som DeBo. Ansvarig för att genomföra kontrollförfarandet är istället Transportstyrelsen inom ramen för godkännandeprocessen. Transportstyrelsen har varken resurser eller kompetens att genomföra all nödvändig granskning. Den sökande får i stället i särskilda fall använda sig av en s.k. *tredjepartsgranskare* som ska vara godkänd av Transportstyrelsen. På ERA:s möte i augusti kom frågan om roller upp till diskussion. ERA framförde att det inte är ovanligt att en nationell säkerhetsmyndighet agerar som DeBo. Det är inget i direktivet som i och för sig säger att så inte heller får vara fallet.

Däremot framförde ERA att det är ett outforskat område och det finns svårigheter förknippat med blandade roller. Dvs. att samma aktör skriver regler, kontrollerar överensstämmelse med reglerna och därefter godkänner delsystem. I takt med att den tekniska harmoniseringen fortskrider torde behovet av granskning mot nationella tekniska regler också avta.

Vad avser kravet på bl.a. offentliggörande av tekniska bestämmelser i sjunde stycket så är alla föreskrifter i Sverige offentliga. Sjunde stycket föranleder således ingen åtgärd i lag eller förordning.

3.9.4 Artikel 18 – Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring

Utredningens bedömning: Artikel 18 föranleder inte någon åtgärd i lag eller förordning men bör föranleda ändring i Transportstyrelsens föreskrifter.

Artikel 18 p. 1-3 överensstämmer i allt väsentligt med artikel 18 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Punkterna 4 och 5 är nya och har följande lydelse.

4. Det anmälda organet får utfärda delrapporter för att täcka vissa stadier i granskningsförfarandet eller vissa delar av delsystemet. I så fall ska förfarandet i bilaga VI tillämpas.

5. Om relevanta TSD:er så tillåter, får det anmälda organet utfärda kontrollintyg som gäller en serie delsystem eller vissa delar av dessa delsystem.

Av 2 kap. 14 § 5 och 6 framgår att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om EG-kontrollförklaring enligt 9 § samma kapitel och EG-försäkran enligt 10 § samma kapitel. Av 2 kap. 10 § JvF framgår att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om bedömningsförfaranden och kontroll i samband med EG-försäkran och EG-kontrollförklaring samt om innehållet i dessa. I Transportstyrelsens föreskrifter *Järnvägsstyrelsens föreskrifter om EG-kontroll m.m. (JvSFS 2008:13)* finns regler om EG-kontroll. Vår bedömning är att Transportstyrelsens föreskrifter bör kompletteras med en bestämmelse om att det anmälda organet får utfärda kontrollintyg som gäller en serie delsystem eller vissa delar av dessa delsystem.

Vad avser punkten 4 torde den vara tillgodosedd genom regler om mellanliggande EG-kontrollförklaring i föreskrifterna. Artikel 19 föranleder därför ingen åtgärd i lag eller förordning.

3.9.5 Artikel 19 – Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Utredningens förslag: Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med att i de fall underrättelse enligt 6 kap. 9 § andra stycket avser delsystem ska Transportstyrelsen särskilt ange om åtgärden beror på att delsystemet inte överensstämmer med de väsentliga kraven eller en TSD, att TSD har tillämpats felaktigt eller om det är fråga om en brist i TSD.

Artikel 19.1 och 2 överensstämmer i allt väsentligt med artikel 19 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Punkt 3 saknar däremot motsvarighet i de tidigare direktiven och har följande lydelse.

3. Den medlemsstat som gjort denna begäran ska ange om den bristande uppfyllelsen av bestämmelsen i direktivet beror på följande:

a) Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD. I detta fall ska kommissionen omedelbart underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.

b) En brist i en TSD. I detta fall ska det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel 7 gälla.

Artikel 19 är till viss del tillgodosedd, samtliga punkter, genom bestämmelser i 8 kap. 7 § andra stycket JvL i vilken det stadgas att om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § JvL (de väsentliga kraven), får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om det är försett med EG-kontrollförklaring. Av 6 kap. 9 § JvF framgår att Transportstyrelsen ska underrätta kommissionen om åtgärder vidtagits trots förekomsten av EG-försäkran eller EG-kontrollförklaring enligt 8 kap. 7 § JvL. I underrättelsen ska Transportstyrelsen ange skälen till beslutet och om underrättelsen avser komponenter, om åtgärden beror på att de väsentliga kraven inte har uppfyllts, de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt eller att de europeiska specifikationerna är

otillräckliga. Järnvägsförordningen bör kompletteras med att i de fall då underrättelsen avser delsystem ska Transportstyrelsen särskilt ange om åtgärden beror på att delsystemet inte överensstämmer med de väsentliga kraven eller en TSD, eller att TSD har tillämpats felaktigt eller om det är fråga om en brist i TSD.

3.9.6 Artikel 20 – Ibruktagande av befintliga delsystem efter modernisering eller ombyggnad

Utredningens förslag: 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519) justeras genom att tillsynsmyndigheten ska bedöma om den övergripande säkerhetsnivån *kan påverkas negativt* samt kompletteras med att även omfattande arbeten som inte påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt kan behöva ett nytt godkännande att ta i bruk delsystemet. Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med ett krav på att tillsynsmyndigheten ska fatta beslut senast fyra månader efter sökandes ingivande av den fullständiga beskrivningen. 2 kap. 14 a § järnvägslagen kompletteras med att tillsynsmyndigheten ska anmäla en avvikelse från tillämpningen av TSD till kommissionen med information om skälet till att TSD inte tillämpas fullt ut, de tekniska egenskaper som gäller i stället för TSD och de organ som beträffande de tekniska egenskaperna ska ansvara för EG-kontrollen. Artikelns bör föranleda åtgärder i myndighetsföreskrifter.

I artikel 20 stadgas att det i vissa fall krävs ett nytt godkännande att ta i bruk ett delsystem efter modernisering eller ombyggnad. Kravet på nytt godkännande fanns redan i de båda tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Artikelns har dock ändrats genom att ett nytt godkännande att ta i bruk krävs om tillsynsmyndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån kan påverkas *negativt* och har nu följande lydelse.

1. Vid modernisering eller ombyggnad ska den upphandlande enheten eller tillverkaren lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten ska behandla ärendet och med beaktande av den genomförandestrategi som anges i tillämplig TSD avgöra om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk enligt detta direktiv.

Ett sådant nytt godkännande att ta i bruk ska krävas så snart den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet. Om det behövs ett nytt godkännande ska medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet. Medlemsstaten ska fatta beslut senast fyra månader efter sökandens ingivande av den fullständiga beskrivningen.

2. När ett nytt godkännande krävs och om TSD:n inte tillämpas fullt ut ska medlemsstaterna anmäla följande information till kommissionen:

- Skälet till att TSD:n inte tillämpas fullt ut.
- De tekniska egenskaper som gäller i stället för TSD:n.
- De organ som beträffande de tekniska egenskaperna ska ansvara för genomförandet av det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

3. Kommissionen ska överlämna den information som avses i punkt 2 till byrån, som ska offentliggöra den.

Ändringen innebär att artikelns första stycke, dvs. att tillsynsmyndigheten ska avgöra om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk, får större betydelse. Det finns arbeten som i och för sig inte påverkar säkerhetsnivån negativt men är så omfattande till sin natur att de bör kräva ett nytt godkännande att ta i bruk. Ett exempel på en sådan ombyggnation är en installation av ett signalställverk. När installationen av ställverket är färdig har inte den övergripande säkerhetsnivån påverkats negativt. Däremot är det ett omfattande arbete som kan ha stor påverkan på säkerheten om det installeras felaktigt och tillsynsmyndigheten bör därför ha insyn i arbetet.

2 kap. 13 a § JvL bör därför ändras på så sätt att det blir tydligt att även omfattande arbeten som inte bedöms påverka den övergripande säkerhetsnivån negativt kan behöva ett nytt godkännande för att ta i bruk delsystemet.

Vidare har artikeln ändrats genom att det har förts in ett krav på att medlemsstaten ska fatta beslut senast fyra månader efter sökandes ingivande av den fullständiga beskrivningen. (Se mer angående förvaltningslagens (1986:223) bestämmelser i detta avseende i avsnitt 10.2). Järnvägsförordningen bör därför kompletteras med en bestämmelse om detta. Det kan nämnas att enligt Transportstyrelsen är tidsfristen inte ett problem för Sveriges del då godkännandebeslut i regel alltid fattas väl inom den föreskrivna fristen.

Artikeln stadgar vidare att om det behövs ett nytt godkännande ska medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD behöver tillämpas på projektet. I 2 kap. 14 a § JvF finns en bestämmelse som motsvarar detta. Järnvägslagen innehåller däremot inte någon regel som motsvarar kravet i direktivet på att medlemsstaterna ska anmäla en sådan avvikelse till kommissionen med information om skälet till att TSD inte tillämpas fullt ut, de tekniska egenskaper som gäller i stället för TSD och de organ som beträffande de tekniska egenskaperna ska ansvara för EG-kontrollen. 14 a § JvL bör därför kompletteras med detta.

I järnvägsförordningen finns ett bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om nytt godkännande efter modernisering och ombyggnation. Transportstyrelsen har utnyttjat bemyndigandet genom *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg* i vilken det finns föreskrivet vilken dokumentation som ska lämnas in. För att underlätta för verksamhetsutövarna anser vi att i den mån möjligt bör det i föreskrifter anges vilka projekt som är av den omfattningen att ett nytt godkännande behövs trots att styrelsen gör bedömningen att den övergripande säkerhetsnivån inte kan påverkas negativt.

3.10 Fordon

3.10.1 Inledning

Som har framgått tidigare i texten är en viktig utgångspunkt för direktiv 2008/57 att förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon inom unionen ska förenklas.

Det förefaller råda enighet kring att det kommer att dröja innan det blir möjligt med ett godkännande för hela unionen, dels eftersom det kommer att ta tid innan TSD omfattar alla fordon och all infrastruktur, dels eftersom det kommer att finnas öppna punkter och nationella specialfall i TSD under lång tid framöver. Det kommer även att finnas äldre fordon som har tagits i bruk före ikraftträdandet av de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och som därför inte omfattas av kraven.

För att kunna förenkla godkännandeförfarandet är arbetet med att ta fram TSD därför viktigt. Nationella tekniska regler i medlemsstaterna kommer dock fortsätta att ha stor betydelse. Den

ytterligare kontroll och granskning som behövs i medlemsstaterna av fordon som redan är godkända i en annan medlemsstat bör därför minimeras. För att åstadkomma detta måste medlemsstaterna ömsesidigt erkänna varandras nationella tekniska krav. Arbetet med korsacceptans som bedrivs mellan medlemsstaterna är därför av avgörande betydelse för att det ska vara möjligt att ömsesidigt erkänna varandras beslut om godkännande och på så sätt minska den ytterligare kontroll och granskning som sker i efterföljande medlemsstater. Det är följaktligen även av stor betydelse att det arbete som bedrivs med att ta fram nationella tekniska regler på Transportstyrelsen fortskrider och att det sker i samråd med berörda aktörer som exempelvis Trafikverket.

3.10.2 Artikel 21

Utredningens förslag: Järnvägslagen (2004:519) kompletteras med en möjlighet för den sökande att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem inom de i direktivet angivna tidsfristerna. Järnvägslagen kompletteras med en regel om att tillsynsmyndigheten ska fatta beslut om godkännande att ta i bruk ett fordon inom 4 månader efter att en fullständig ansökan har lämnats in, annars är fordonet godkänt inom det järnvägsnät det var avsett att användas på. Järnvägslagen kompletteras med en möjlighet för tillsynsmyndigheten att återkalla och ändra ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem. Järnvägslagen kompletteras med en regel om att ändringar som ändrar förutsättningarna för ett godkännande att ta i bruk ett delsystem ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Järnvägslagen kompletteras med en bestämmelse om att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem får förenas med villkor. Järnvägslagen kompletteras med att ett godkännande beviljat i en annan stat inom EES eller Schweiz likställs med ett godkännande utfärdat i Sverige. Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med en möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om godkännande att ta i bruk serietillverkade fordon. Järnvägslagen kompletteras med att godkännande att ta fordon i bruk som har meddelats före den 1 juli 2008 i enlighet med internationella avtal fortsätter att gälla och ska anses ha getts i enlighet med 2 kap. 13 § järnvägslagen. För bredspåriga

fordon, med undantag för finska sådana, föreslår vi inte någon annan ordning än den som gäller i dag.

Artikel 21 i direktiv 2008/57 innehåller de grundläggande bestämmelserna om godkännande att ta fordon i bruk. Ett flertal av bestämmelserna är nya och är regler kring det förfarande som ska tillämpas hos tillsynsmyndigheten när ett fordon ska tas i bruk eller har tagits i bruk. Syftet med artikeln är att skapa en rättssäker godkännandeprocess med krav på agerande från tillsynsmyndigheten inom viss tid. Trots att direktivets artikel enbart omfattar fordon har vi gjort bedömningen att det saknas skäl att inte utvidga tillämpningsområdet till att även omfatta delsystem för ett antal av de svenska bestämmelserna som vi föreslår bör genomföra direktivet.

I svensk nationell rätt finns det förfarandebestämmelser både i järnvägslagen och i förvaltningslagen (1986:223, FL). I de avseenden direktivets krav och nationella rättsregler står i konflikt med varandra materiellt så har EU-rätten företräde. Dock föreskriver direktiv ett resultat som varje medlemsstat ska förverkliga inom det egna landet inom ramen för sin nationella rättsordning. Direktiven överlåter däremot i princip till medlemsstaterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. En medlemsstat behöver således inte vidta någon åtgärd om det redan finns en lagstiftning som fullt ut uppfyller kraven i ett direktiv. Det ska dock nämnas att EG-domstolen ställer strikta krav på att medlemsstaterna ska genomföra direktiv lojalt och komplett (Ulf Bernitz och Anders Kjellgren, *Europarättens grunder, tredje upplagan*, s. 30).

Mot denna bakgrund har vi gjort en bedömning av om syftet med bestämmelserna i artikel 21 kan nås med hjälp av reglerna i järnvägslagen och förvaltningslagen eller om det krävs justeringar i järnvägslagstiftningen för att nå syftet med artiklarna i direktivet.

Förvaltningslagen är utformad som en ramlag och för det fall annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från förvaltningslagen så gäller den bestämmelsen (3 §). Det finns således inte några hinder mot att i järnvägslagen föra in mer konkreta eller mer långtgående regler än de som återfinns i förvaltningslagen om det bedöms nödvändigt för att leva upp till de krav som direktiv 2008/57 ställer. Det ska nämnas att förvaltningsutredningen i april 2010 lämnade sitt betänkande *En ny*

förvaltningslag (SOU 2010:29). Förslagen i utredningen kan ha viss påverkan på de bedömningar och överväganden vi gör.

p. 1 Punkten har sin motsvarighet i artikel 14 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och anger att innan ett fordon tas i bruk ska tillsynsmyndigheten lämna ett godkännande såvida inte annat är särskilt föreskrivet. Kravet är tillgodosett genom 2 kap. 13 § JvL i vilken det anges att delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Artikeln föranleder således inte någon ytterligare åtgärd i svensk lag eller förordning.

p. 2–4 Punkterna är endast läsanvisningar och föranleder inga överväganden från utredningen och inte heller någon åtgärd i lag eller förordning.

p. 5 Punkten har inte någon motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

5. Ett godkännande som beviljats av en medlemsstat ska vara giltigt i alla övriga medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 23 och 25 om kompletterande godkännanden. Medlemsstaterna ska genom att anta specifika nationella bestämmelser eller genom nationella bestämmelser om genomförande av detta direktiv klargöra om kompletterande godkännande är nödvändiga i enlighet med de relevanta bestämmelserna i artikel 23 när det gäller fordon som överensstämmer med TSD eller artikel 25 när det gäller fordon som inte överensstämmer med TSD.

I punkten kommer principen om ömsesidigt erkännande till uttryck.

I sammanhanget innebär det att granskningar mot sådana nationella tekniska krav som en medlemsstat har utfört inom ramen för godkännandeprocessen i en medlemsstat i största möjliga utsträckning inte ska utföras på nytt när fordonet ska tas i bruk i nästa medlemsstat. Dvs. medlemsstaterna ska ömsesidigt erkänna varandras beslut om godkännande. För att det ska vara möjligt krävs dock att medlemsstaterna korsaccepterar varandras regler. Som kommer att framgå längre fram i texten så reglerar även direktivet vilken granskning som får ske av ett annat lands godkännande när fordonet ska tas i bruk i en efterföljande medlemsstat. Det är i huvudsak fråga om granskning av kompatibilitet mellan fordonet och infrastrukturen och nationella

tekniska regler för att fylla öppna punkter och specialfall, såvida dessa inte är korsaccepterade.

Av punkten framgår att en medlemsstat inte behöver kräva ett kompletterande godkännande innan ett fordon godkänt i en annan stat inom EES eller i Schweiz tas i bruk men ska i fall då det är nödvändigt klargöra det i lagstiftningen. Vår bedömning är att det i järnvägslagen bör regleras att ett godkännande att ta i bruk meddelat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige. Vi anser vidare att det bör föreskrivas att det krävs ett kompletterande godkännande innan ett fordon godkänt inom en annan stat inom EES eller Schweiz tas i bruk i Sverige. Det motiveras av det faktum att infrastrukturen i Sverige dels i alla delar inte är kompatibel med infrastrukturen i andra medlemsstater, dels är av varierande kvalitet. Dessutom finns tekniska problem som inte är lösta och som minskar möjligheterna att tillåta fordon att köra på den svenska infrastrukturen utan kontroll av vissa funktioner. Det kan t.ex. gälla strömförsörjningssystemets förmåga att absorbera s.k. spikar eller det faktum att olika normer för hjulsvarvning fortfarande förekommer inom gemenskapen. Det finns även krav på funktionsförmåga under vinterförhållanden att ta hänsyn till. (Se mer i avsnitt 10.4). I de fall ett fordon helt överensstämmer med TSD och ska tas i bruk på TSD-konform infrastruktur är både kraven och kontrollsystemen överensstämmande och det räcker med ett godkännande att ta i bruk för hela unionen. Då är det dock fråga om ett harmoniserat regelverk och inte en tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande.

p. 6 Punkten saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

6. Varje ansökan om godkännande att ta i bruk ska vara föremål för beslut från den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med artiklarna 22 och 23 eller artiklarna 24 och 25. I godkännandet att ta i bruk får villkor för användning och andra begränsningar anges.

Första ledet i punkten anser vi är tillgodosedd genom förvaltningslagens bestämmelser. En ansökan om godkännande att ta i bruk ett delsystem är ett ärende enligt förvaltningslagen som tillsynsmyndigheten skiljer sig från genom ett överklagbart beslut.

Vad avser regleringen om att beslutet får förenas med villkor för användning och andra begränsningar så fanns i artikel 14 i säkerhetsdirektivet en bestämmelse som angav att intyget om

tillstånd får innehålla villkor för användning och andra begränsningar. Frågan behandlades i förarbetena till järnvägslagen (prop. 2006/07:45 s. 50) enligt följande;

Vidare anges i direktivet att den här typen av godkännande skall kunna förenas med villkor. Det kan exempelvis gälla på vilka banor ett visst fordon får framföras. Även detta är något som Järnvägsstyrelsen redan i dag har rätt att göra utan att det anges uttryckligt i lagtext. I praktiken är det också ofta svårt att dra en tydlig skiljelinje mellan själva godkännandebeslutet och villkor i detta. En särskilt reglering av möjligheten att förena den här typen av ibruktagegodkännanden med villkor, i enlighet med vad som föreslogs i promemorian Andra järnvägspaketet (Ds 2005:56), skulle därför kunna tolkas som en inskränkning av Järnvägsstyrelsens befogenheter i det här avseendet, vilket inte är regeringens avsikt.

Vi finner i princip inte skäl att göra en annan bedömning än den regeringen har gjort i frågan och gör bedömningen att det faktum att tillsynsmyndigheten har givits bemyndigande att besluta om godkännande att ta i bruk fordon måste rimligen också innebära att myndigheten har möjlighet att begränsa godkännandet genom villkor.

Däremot var skrivningen i ovan nämnda proposition föranledd av det kompletterande godkännande som reglerades i säkerhetsdirektivet och som genomfördes genom 2 kap. 14 b § JvF. Den inskränkning som kommer till uttryck i skrivningen tar därför sikte på det första godkännandet som är reglerat i järnvägslagen. Nu gäller ifrågasvarande artikel villkor *både* det första och det kompletterande godkännandet. Det kan därför finnas anledning att i järnvägslagen reglera att ett beslut om godkännande får förenas med villkor. Om inte annat så för att åskådliggöra för den sökande hur ett beslut kan utformas. Artikelns syfte är att reglera på fordon. Vår bedömning är att det inte finns anledning att göra någon skillnad mellan fordon och övriga delsystem i detta avseende. Vi föreslår därför att järnvägslagen kompletteras med en bestämmelse om att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem får förenas med villkor. Mot bakgrund av den skiljelinje direktiv 2008/57 har som utgångspunkt att skapa mellan vad som ska kontrolleras inom ramen för ett godkännande att ta i bruk ett fordon och vad som ska hanteras inom ramen för järnvägsnätbeskrivningen och järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem är det viktigt att det framgår vad villkoren i godkännandebeslutet får omfatta. Detsamma gäller

regeln om att ett godkännande ska gälla på hela det svenska järnvägsnätet och inte vara geografiskt begränsat. Enligt vår uppfattning bör det kunna vara villkor om att fordonet inte får användas vid en viss temperatur eller en viss elspänning. Däremot bör inte tillsynsmyndigheten kunna föreskriva om villkor som innebär att fordonet endast får trafikera vissa banor eller sträckor, dvs. ett godkännande att ta i bruk ska inte vara geografiskt begränsat. Däremot kan *en följd av* villkoren vara att fordonet exempelvis inte kan tas i bruk på en viss geografisk sträcka. För det fall förutsättningarna och infrastrukturen på ifrågavarande sträcka ändras och fordonet faktiskt kan trafikera banan inom ramen för godkännandet ska det sålunda inte krävas ett nytt godkännande att ta i bruk innan fordonet kan tas i bruk på banan. Ett godkännande att ta i bruk ett delsystem eller fordon ska inte heller innehålla villkor som tar sikte på den kommande drifts- och underhållsfasen då detta regleras av järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.

p. 7 Punkt 7 saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

7. Varje beslut om avslag som den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten fattar om ibruktage av ett fordon ska vara vederbörligen motiverat. Den sökande ska ha rätt att, på vederbörligen motiverade grunder, inom en månad efter att denne mottagit det negativa beslutet, begära att den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten omprövar beslutet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska därefter ha två månader, räknat från och med mottagandet av överklagandet, för att fastställa eller återkalla sitt beslut. Om det negativa beslutet bekräftas ska den sökande ha rätt att, på vederbörligen motiverade grunder, begära att den överklagandeinstans som utsetts av den behöriga medlemsstaten enligt artikel 17.3 i direktiv 2004/49/EG omprövar beslutet. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse de regleringsorgan som tillsatts i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG.

De krav som anges i punkten tillgodoses till viss del av förvaltningslagens bestämmelser. 20 § FL stadgar att ett beslut varigenom en myndighet avgör ett ärende ska innehålla de skäl som har bestämt utgången, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Beslut i godkännandeprocessen är sådan myndighetsutövning som avses i paragrafen (se vidare utredningens övervägande angående myndighetsutövning i kap. 5.6). Första

meningen i punkten motsvaras således av bestämmelser i förvaltningslagen och föranleder inte någon ytterligare åtgärd i lag eller förordning.

Det framgår inte av skrivningarna i artikeln om det är så att ett överklagande av ett beslut om godkännande att ta i bruk ett fordon alltid måste föregås av ett omprövningsbeslut. Det som framgår är emellertid att den sökande ska ha *rätt* att begära att den behöriga säkerhetsmyndigheten omprövar ett sådant beslut. Det torde sålunda vara möjligt att skapa en valmöjlighet för den sökande att antingen överklaga beslutet direkt till domstol eller begära att myndigheten omprövar beslutet. Det ska i sammanhanget nämnas att vi känner endast till ett fall där en sökande har överklagat ett beslut av Transportstyrelsen om godkännande att ta i bruk ett fordon. I det fallet avvisades dessutom överklagandet.

Av 11 kap. 1 § JvL följer att Transportstyrelsens beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Av 23 § FL följer att ett beslut ska ha kommit in inom tre veckor från det att klaganden fick del av beslutet.

Vad avser omprövning av beslut så stadgas i 27 § FL att om en myndighet finner att ett beslut, som den har meddelat som första instans, är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, ska myndigheten ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part.

I förvaltningslagen finns således regler utformade som minimikrav för omprövning under vissa förutsättningar. I förarbetena till bestämmelsen anges att i övrigt får bestämmelser om omprövning utvecklas av praxis och specialbestämmelser.

I svensk rätt finns det specialbestämmelser om omprövning på bl.a. skatteområdet. Argument som i förarbetena till förvaltningslagen framförs mot ytterligare reglering av omprövnings-skyldigheten är att det kan dra ut på tiden för den klagande att få sitt ärende överprövat. Vidare anges att om myndigheten har en möjlighet att ompröva sitt beslut skulle det kunna innebära att den slarvar i första ledet. (prop. 1985/86:80 s. 76–77). Å andra sidan är det naturligtvis en fördel att en grundlig prövning kommer till stånd hos den myndighet som innehar sakkunskapen innan en prövning sker i domstol. Det avlastar dessutom förvaltningsrätterna. Det kan även vara en fördel för de enskilda då de kan ha svårigheter att överklaga en myndighets beslut på egen hand

(Förvaltningslagen, med kommentar, andra upplagan, s. 339, Trygve Hellners och Bo Malmqvist). Av ovan nämnd proposition framgår även att den första förutsättningen för att myndigheten ska vara skyldig att ompröva sitt beslut, *att beslutet är uppenbart oriktigt*, innebär att myndigheten normalt inte är skyldig att göra någon mer ingående granskning av ett redan avgjort ärende annat än då den har särskild anledning till det. I propositionen (s. 78) sägs;

Vid överklagande räcker det i allmänhet att myndigheten läser igenom klagandens skrivelse och det överklagade beslutet. Bara om denna genomläsning ger vid handen att utgången sannolikt bör vara en annan behöver myndigheten i allmänhet granska ärendet närmare.

En andra förutsättning är att beslutet ska kunna ändras snabbt och enkelt. Av förarbetena följer att omprövningsskyldigheten normalt inte gäller när det krävs ytterligare utredning i ärendet (prop. s. 78). Omprövningsskyldigheten ska inte leda till att det slutliga avgörandet dröjer längre än annars eller till att förfarandet blir krångligare eller dyrare. Ändringen ska vidare kunna ske utan nackdel för någon enskild part. Myndigheten har alltså inte någon skyldighet att ändra ett uppenbart felaktigt beslut, om ändringen skulle innebära att någon part får sin rättsställning försämrade (s. 78).

Som ovan nämnts har det även utvecklats praxis kring omprövning och myndigheter har således även en omprövningsbefogenhet som vilar på sedvanerättslig grund. Enligt den praxis som har vuxit fram i rättskraftfrågor beror det på beslutets karaktär om beslutsmyndigheten kan ändra beslutet sedan det har expedierats eller fått sin slutliga form på något annat sätt. Praxis skiljer sig åt beroende på om ett gynnande beslut, betungande beslut, avslagsbeslut, interna beslut eller beslut i ärenden som påminner om tvistemål eller brottmål. Av Förvaltningsrätten med kommentar (s. 351) framgår att en omprövning av ett ärende hos en myndighet kan bidra till att förfarandet blir enklare, snabbare och billigare utan att säkerheten eftersätts. Myndigheterna bör undvika att på nytt pröva ärendet där beslutet är riktigt och där en förnyad prövning bara blir en onödig omgång. Vidare får omprövningen inte inkräkta på högre instansers rätt att göra en behövlig utredning i överklagade ärenden.

Det kan nämnas att förvaltningsutredningen har i sitt betänkande föreslagit en kodifiering i lagtext av den praxis som översiktligt berörts ovan.

Den praxis som finns exempelvis rörande omprövning av ett gynnande beslut hänger naturligtvis även nära samman med en praxis som finns vad gäller återkallelse av meddelade beslut (se utredningens överväganden under p. 9).

Frågan är då om det i detta avseende finns skäl att utöver de minimikrav som i dag återfinns i förvaltningslagen och den praxis som har utvecklats på området i järnvägslagen införa en möjlighet för den sökande att begära att tillsynsmyndigheten omprövar beslutet.

Syftet med direktivets krav är att en sökande ska ha rätt att få ett avslagsbeslut överprövat, vilket är väl tillgodosett genom gällande rätt. Det finns också en skyldighet för myndigheten att i vart fall i viss utsträckning ompröva sitt beslut. Transportstyrelsen kan inte heller undandra sig att pröva en ny framställning om samma sak vilket innebär att en sökande kan ansöka om ett nytt godkännande att ta i bruk ett delsystem ett obegränsat antal gånger för det fall Transportstyrelsen har meddelat ett för den sökande negativt beslut. Transportstyrelsen är inte heller bunden av sina tidigare beslut utan kan utan vidare meddela ett annat beslut efter en ny ansökan. Alternativet är naturligtvis att den sökande överklagar beslutet till domstol.

Mot denna bakgrund är det svårt att se att den sökande hamnar i ett bättre läge om det i författningstext anges att den sökande har rätt att begära omprövning av Transportstyrelsens beslut. Det är dessutom svårt att se skillnaden mellan att myndigheten gör en omprövning av ansökan och det förhållande att den sökande kommer in med en ny ansökan med samma innehåll. Mot bakgrund av de mycket få fall av överklaganden av beslut om godkännande hittills i Sverige är det också svårt att se att en lagstadgad omprövningsskyldighet skulle vara berättigad av andra skäl, exempelvis för att avlasta förvaltningsrätten.

Vi gör dock bedömningen att direktivets regel om den sökandes rätt att begära omprövning, utan de begränsningar som följer av svensk praxis, saknar motsvarighet i svensk rätt och att det därför i järnvägslagen bör föras in en möjlighet för den sökande att begära omprövning inom de i direktivet angivna tidsfristerna. (Se mer angående tidsfrister under följande punkt.) Den sökande medges härigenom rätt att begära omprövning av hela beslutet och tillsynsmyndigheten är således skyldig att ompröva även ett ur myndighetens perspektiv riktigt beslut. Vår bedömning är att det även torde innebära att tillsynsmyndigheten kan ändra ett beslut till

den sökandes nackdel. Möjligheten att överklaga det första beslutet men även omprövningsbeslutet kvarstår naturligtvis för den sökande.

I artikeln anges även att den sökande ska ha vederbörligen motiverade grunder för sin begäran om omprövning och även för sin senare begäran om överprövning av domstol. I 23 § FL anges att ett beslut överklagas skriftligt och att det i skrivelsen ska anges vilket beslut som överklagas och ändring i beslutet som den sökande begär. I förarbetena till förvaltningslagen (prop. 1985/86:80 s. 73) anges att kravet på angivande av yrkande är lågt och att det räcker att det av yrkandet framgår *"vid en rimlig och välvillig tolkning av skrivelsen"*. Förvaltningslagen är således mer fördelaktig för den klagande och direktivets bestämmelse om utformning av begäran om omprövning eller överprövning torde därmed vara väl tillgodosedda. Även i detta sammanhang kan nämnas att förvaltningskommittén har föreslagit ändring.

Vad gäller den rätt till att en överklagandeinstans omprövar beslutet är det tillgodosett genom järnvägslagen (11 kap. 1 §) där det anges att Transportstyrelsens beslut överklagas till länsrätten (numer förvaltningsrätten).

p. 8 Punkt 8 saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

8. Om ett beslut, som avses i artiklarna 23.7 och 25.5, inte har fattats av en behörig nationell säkerhetsmyndighet inom de angivna tidsfristerna, ska ibruktagandet av det berörda fordonet betraktas som godkänt efter en period på tre månader, räknat från den dag dessa tidsfrister löper ut. De godkännanden som beviljats på grundval av denna punkt är endast giltiga inom det järnvägsnätverk för vilket den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten inte fattat ett beslut inom de angivna tidsfristerna.

I 7 § FL föreskrivs att varje ärende där någon enskild är part ska handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts. Däremot finns det inte angivet någon tidsfrist inom vilken tillsynsmyndigheten ska fatta beslut. Vår bedömning är därför att den angivna fristen för att fatta beslut i direktivet bör komma till uttryck i svensk lag. Inom fristen gäller däremot förvaltningslagens bestämmelse. Förvaltningskommittén har dock föreslagit att det införs en frist i förvaltningslagen inom vilken myndigheten ska avgöra ett ärende.

För att tillgodose direktivets krav bör det även i järnvägslagen föreskrivas att ett fordon, som redan är godkänt i en annan stat inom EES eller i Schweiz, betraktas som godkänt om tiden inte innehålls. Ett godkännande som har beviljats på grundval av punkten är dock enbart giltigt inom det järnvägsnätverk för vilket säkerhetsmyndigheten har behörighet att fatta beslut. Det ska i sammanhanget nämnas att Transportstyrelsen har uppgett att det inte vållar styrelsen några bekymmer att fristen för att fatta beslut för styrelsen införs i järnvägslagen. Snarare är det så att Transportstyrelsen i de utan tvekan flesta fall fattar beslut betydligt snabbare än tre månader efter det att alla handlingar har kommit styrelsen till del.

p. 9 Punkten saknar motsvarighet i de tidigare direktiven och har följande lydelse:

9. En nationell säkerhetsmyndighet som har för avsikt att återkalla ett godkännande att ta i bruk som denna nationella säkerhetsmyndighet själv beviljat, eller ett godkännande som sökanden beviljats enligt punkt 8, ska tillämpa det förfarande för översyn av säkerhetsintyg som avses i artikel 10.5 i direktiv 2004/49/EG eller, i förekommande fall, det förfarande för översyn av säkerhetstillstånd som avses i artikel 11.2 i samma direktiv.

Det kan inledningsvis konstateras att det i artikel 15.3 anges att kontrollen av ett delsystems överensstämmelse med de väsentliga kraven efter att delsystemet tagits i bruk ska genomföras inom ramen för järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. Som framgått av texten om mötet med ERA så har byrån framfört att de inte anser att det är möjligt att återkalla ett beslut om godkännande. Om det upptäcks att ett fordon inte längre uppfyller de väsentliga kraven så ska en sådan brist istället hanteras inom ramen för järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 15.3. Ett beslut om godkännande är en granskning av att fordonet överensstämmer med de väsentliga kraven vid tidpunkten för fordonets status inför driftsfasen, en engångskoll. ERA har uppgett att byrån har för avsikt att komplettera DV 29 med en text om sin syn på återkallelse av beslut om godkännande. Utredningen har även varit i kontakt med ERA för att diskutera frågan. Anledningen till att vi ställde frågan till ERA är att vi tror att det kan finnas skäl till att tillsyns-

myndigheten ska kunna få återkalla ett godkännande, exempelvis om ett godkännande inte längre uppfyller förutsättningarna som låg till grund för godkännandet. Det var också vår initiala tolkning av bestämmelsen. Det kan nämnas att Sverige även till ERA och kommissionen har skickat in en synpunkt på ERA:s tolkning i just den delen. I den fortsatta beredningen av genomförandet får fortsatt ställning tas till hur frågan bör hanteras i svensk lag. Nedan följer dock en bedömning av hur vi har uppfattat artikel 21.9.

Ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem är ett gynnande förvaltningsbeslut som endast kan återkallas under vissa förutsättningar. Enligt förvaltningsrättslig praxis kan återkallelse ske om det finns ett återkallelseförbehåll i författning som ligger till grund för beslutet eller i själva beslutet, av hänsyn till säkerhetsskäl (exempelvis trafikfara) eller om sökande lämnat vilseledande uppgifter som ligger till grund för myndighetens beslut. Som nämnts tidigare har förvaltningsutredningen föreslagit att ovan nämnda praxis, dvs. när en myndighet får rätta ett gynnande beslut, kommer till uttryck i förvaltningslagen.

Det finns i gällande svensk rätt inte någon reglering om när ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem kan återkallas. Transportstyrelsen har uppgett att det i styrelsens beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem alltid finns ett återkallelseförbehåll och det är således möjligt redan i dag för Transportstyrelsen att återkalla ifrågavarande beslut. Naturligtvis är det även möjligt att återkalla ett beslut om godkännande om det är nödvändigt med hänsyn till exempelvis trafiksäkerheten.

Mot bakgrund av att direktivet gör gällande att ett visst förfarande ska gälla vid återkallelse förefaller det dock rimligt att också i författning reglera tillsynsmyndighetens möjlighet att återkalla ett beslut om godkännande.

Av säkerhetsdirektivets bestämmelser (10.5 och 11.2) om återkallelse av tillstånd följer att återkallelse ska ske när en innehavare av ett tillstånd inte längre uppfyller villkoren för ett intyg som myndigheten har utfärdat eller om innehavaren av tillståndet inte har utnyttjat det för avsett ändamål under året efter utfärdandet. Beslutet ska motiveras. Av artikeln i direktiv 2008/57 framgår inte vilka delar av de båda artiklarna i säkerhetsdirektivet som är tillämpliga. Vi har därför gjort en bedömning av vilka delar som skulle kunna vara lämpliga att tillämpa även för beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem.

I 8 kap. 5 § JvL som genomför ovanstående bestämmelser föreskrivs att ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, eller inte följer föreskrivna tidsfrister.

Vad avser bestämmelsen i järnvägslagen så anser vi att den första punkten bör vara tillämplig även på ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem. Om förutsättningarna för ett beslut om godkännande inte längre är uppfyllda bör också beslutet kunna återkallas. Det kan exempelvis vara så att användningsområdet för ett järnvägsfordon har ändrats eller att förutsättningarna på järnvägsinfrastrukturen har ändrats på ett sätt som gör att ett visst fordon inte längre kan framföras på säkert sätt.

I detta sammanhang är det dock viktigt att uppmärksamma den skiljelinje som går mellan den kontroll och granskning som görs inom ramen för godkännandeprocessen och den kontroll och granskning som sedan görs inom ramen för säkerhetstillståndet eller säkerhetsintyget. Ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem ska naturligtvis enbart återkallas om det föranleds av ändrade förhållanden avseende fordonets status *inför* driftsfasen, dvs. ändrade förhållanden avseende sådant som också ingick i prövningen inför beslutet om godkännande.

Vad avser punkten 2, dvs. att tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, är den förstås inte direkt tillämplig på ett delsystem som inte kan fullgöra skyldigheter. Om delsystemet inte längre uppfyller de krav som ställs enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen kan det även bero på hur driften och underhållet för fordonet har skötts. 8 kap. 5 § 2 JvL kan därför bli aktuell att tillämpa för det fall en tillståndsinnehavare exempelvis inte fullgör sina skyldigheter som följer av ansvar för att ett delsystem uppfyller gällande krav även under drifts- och underhållsfasen. Vi anser även att punkten kan tillämpas i förevarande fall. Det kan vara fråga om att delsystemet inte längre uppfyller de tekniska krav som gällde vid tidpunkten för beslutet om godkännande.

Vi anser dock inte att regeln om inom vilken tid som tillståndet måste tas i anspråk är ändamålsenligt för ett beslut om godkännande. Ett fordon har en mycket lång livslängd och det kan röra sig om ett betydande antal år innan det över huvudtaget skulle komma på fråga att söka nytt godkännande. Det är inte heller så att

den miljö som fordonet används inom är föränderlig på samma sätt som de omständigheter som säkerhetsintyget och säkerhetstillståndet berörs av. Organisationsförändring är ett sådant exempel. Även det förhållande att säkerhetsintyget och säkerhetstillståndet ska omprövas vart femte år talar för att de faktorer som ligger till grund för tillstånd är föränderliga. Det finns däremot inget krav på att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem ska vara föremål för omprövning mer än efter exempelvis viss modernisering eller ombyggnad.

Däremot bör det i första hand vara så att det sker en omprövning av villkoren eller en ändring i själva beslutet om godkännande så att förutsättningarna för ett godkännande återigen uppfylls. Det finns dock enligt gällande rätt inte någon skyldighet att anmäla förändringar av delsystemet som kan föranleda en omprövning av villkoren eller ändring av själva godkännandebeslutet. Enligt vår uppfattning bör det, för att undvika situationer där tillsynsmyndigheten ser sig nödgad att återkalla godkännandet eller utfärda ett föreläggande mot järnvägsföretaget, införas en bestämmelse om att sådana förändringar som kan föranleda ändring av villkoren i godkännandebeslutet ska anmälas till Transportstyrelsen. Det ska i sammanhanget nämnas att den typen av förändringar som inte föranleder ett nytt godkännande och inte heller någon kontakt med Transportstyrelsen kan vara ändringar där *förordning 352* är tillämplig (se mer i avsnitt 3.8.4).

Mot denna bakgrund föreslår vi att det i järnvägslagen förs in en bestämmelse som anger att tillsynsmyndigheten får tillfälligt dra tillbaka eller återkalla ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda. Vi föreslår även att en bestämmelse om att förändringar som kan föranleda en ändring av villkoren ska anmälas till Transportstyrelsen (se mer under punkten 6).

p. 10 Punkten 10 anger att den behöriga överklagandeinstansen, dvs. förvaltningsrätten, får begära ett utlåtande från ERA och tidsfrister för byrån att återkomma och föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

p. 11 Det förekommer trafik mellan Sverige och Finland på spårvidd annan än den för huvudjärnvägsnätet normala (Bredspår 1524 mm spårvidd i stället för normalspår 1435 mm). Denna trafik är begränsad till sträckan mellan territorialgränsen mot Finland och

Haparanda station. Den sträcka som trafikeras på svenskt territorium är ungefär en kilometer lång. Eventuellt kan en ny järnväg med spårvidden 1524 mm komma att byggas för att förbinda det finländska järnvägsnätet med en gruva vid Pajala.

Den trafikering som för närvarande sker, fungerar med stöd av bilaterala överenskommelser som en gång tecknats mellan de båda statliga järnvägsföretagen SJ och det finländska VR på samma sätt som skett för trafiken över gränsövergångarna mot Norge och Danmark. Före 1988 har SJ också accepterat att sovjetiska godsvagnar trafikerat Haparanda. Denna accept tillämpas fortfarande för vagnar registrerade i de tidigare sovjetrepublikerna.

Vad gäller finländska järnvägsfordon föreslår vi att dessa hanteras på samma sätt som föreslagits gälla för norska och danska järnvägsfordon. Skälen för detta är att trafikering med äldre fordon sker med gamla bilaterala avtal som grund och därför att Finland för nya fordon, trots den avvikande spårvidden, omfattas av unionens gemensamma lagstiftning.

Saken är mer problematisk när det gäller bredspåriga vagnar registrerade i de tidigare sovjetrepublikerna. Transportstyrelsen accepterar sådana vagnar om de godtagits av finländska myndigheter eller järnvägsföretag. I princip innebär detta att varje sådan vagn som kommer till Haparanda accepteras därför att den implicit accepterats av Finland för transit genom Finland. Principen synes vara godtagbar därför att trafikering i Sverige sker på en mycket kort sträcka och i låga hastigheter. Under hösten kommer förhandlingar mellan Transportstyrelsen och dess finska motsvarighet äga rum kring detta.

Bredspåriga fordon, andra än finländska, trafikerar Europeiska unionen inte bara i Finland och Sverige, utan i betydligt större grad i de östliga unionsländerna. Sålunda går en avsevärd del av den ryska exporten med bredspåriga tåg via baltiska utskeppningshamnar.

Från initierat håll har vi informerats om att kommissionen avser att lösa frågan om vad som ska gälla för dessa fordon i avtal. Tidplanen för ett sådant förhandlingsarbete är dock oklar. Vi föreslår därför att den ordning som för närvarande tillämpas av Transportstyrelsen får tillämpas övergångsvis fram till dess kommissionen fastställt det nya regelverk som oundvikligen måste komma som en följd av det långsiktigt alltmer ökande handelsutbytet mellan öst och väst.

p. 12 Punkten saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse.

12. Godkännande att ta fordon i bruk som beviljats före den 19 juli 2008, inbegripet godkännanden som beviljats med stöd av internationella avtal, framför allt RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) och RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ska fortsätta att gälla på de villkor de ursprungligen beviljats. Denna bestämmelse har företräde framför artiklarna 22–25.

Punkten gäller fordon som har beviljats godkännande att tas i bruk före direktivets ikraftträdande, inbegripet godkännande som har beviljats med stöd av internationella avtal.

Vad avser fordon som har beviljats godkännande att tas i bruk före direktivets ikraftträdande torde det vara lämpligt att i en övergångsbestämmelse ange att fordonen även fortsättningsvis är godkända på de villkor de ursprungligen beviljats. Det ska således inte krävas ett nytt godkännande för att den bestämmelse som kanske tillämpades vid det första godkännandet upphävs eller ändras. Det följer även grundläggande rättsprinciper i Sverige om gynnande förvaltningsbesluts rättskraft osv. Det kan dock uppstå svårigheter kring fordon som togs i bruk före 1988 då de egentligen saknar egentliga godkännanden. Fordonen godkändes då av SJ. Transportstyrelsen betraktar dock dessa fordon som godkända.

RIV och RIC är överenskommelser från 1922 mellan de europeiska statsägda järnvägsföretagen om godsvagnar respektive personvagnar. Avtalen innehöll tekniska krav som järnvägsfordonen skulle uppfylla för att få användas i internationell trafik. Den 1 juli 2006 ersattes RIV med GCU (General Contract of Use). CGU är en frivillig och privat överenskommelse mellan järnvägsföretag och innehåller avtal om användning av vagnar. På motsvarande sätt har, sedan RIC-avtalets upphörande, bilaterala avtal tecknats mellan järnvägsföretag i skilda länder för samtrafik med lok, personvagnar och motorvagnar i internationell trafik vilken dock förutsätter godkännande i varje enskilt land.

De s.k. RIV- och RIC-vagnarna har tidigare godkänts och märkts med RIV eller RIC av respektive statliga järnvägsföretag och därefter har vagnen kunnat rulla utan ytterligare godkännande mellan medlemsstaterna.

Trots kravet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven på att medlemsstaterna ska godkänna delsystem innan de tas i bruk i staten har ifrågasattande godsvagnar inte varit föremål för

godkännande mer än i den första medlemsstaten i vilken den togs i bruk. Det är även så att alla vagnar inte har ett första godkännande att tas i bruk utan järnvägsföretaget har själv bekräftat överensstämmelse med kraven i avtalen.

Syftet med artikeln är att i synnerhet RIV- och RIC-vagnar inte ska behöva kompletterande godkännande för att rulla över gränserna inom unionen. I trafik mellan Sverige, Norge, Finland och Danmark före 1988 har lok, motorvagnar och vagnar tillåtits också utan RIV- eller RIC-märkning. Dessa fordon accepteras fortfarande enligt hävd inte bara i bi- eller trilateral internationell trafik utan också som underlag för svenskt godkännande då norskt eller danskt fordon som trafikerat Sverige före 1988 övertas av svensk fordonsinnehavare och registreras i Sverige. Däremot när vagnen är föremål för ombyggnad eller modernisering så gäller förstås det nu gällande regelverket tillämpligt.

Vi har övervägt möjligheten att genomföra även denna del av artikeln som en övergångsbestämmelse. Vi har dock kommit fram till att mot bakgrund av att regeln kan komma att vara tillämplig under mycket lång tid att det är lämpligare att formulera den som ett undantag till kravet på godkännande med följande lydelse:

Godkännande att ta fordon i bruk som har meddelats före den 1 juli 2008 i enlighet med internationella avtal fortsätter att gälla och ska anses ha getts i enlighet med 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Frågan om *Grandfather's rights* som berördes i samband med texten om ERA:s möte hänger även samman med punkten 12. Vad avser exempelvis RIV-vagnar torde det inte föreligga några juridiska svårigheter då godsvagnen i enlighet med RIV-avtalet får rulla över nationsgränser utan ytterligare godkännande. Enligt punkten ska det även fortsättningsvis vara fallet. En annan fråga är dock hur de nationella säkerhetsmyndigheterna ska hantera en ansökan om ett kompletterande godkännande när ett fordon i bruk i en annan medlemsstat saknar dokumentation från det första godkännande? Vilken säkerhetsnivå kan krävas och vilken granskning får utföras?

p. 13 Punkten saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse.

13. Medlemsstaterna får utfärda godkännande att ta i bruk som omfattar en serie fordon. I detta syfte ska den nationella säkerhetsmyndigheten informera den sökande om det förfarande som ska följas.

Transportstyrelsen godkänner redan i dag serietillverkade fordon. Det innebär att Transportstyrelsen utför en prövning av det första fordonet i serien och beslutar därefter om godkännande för samtliga fordon. Innan den enskilda fordonsindividen tas i bruk behöver dock individen godkännas. Av Transportstyrelsens *föreskrifter om godkännande av delsystem för järnväg (TSFS 2010:116)* framgår att ett förenklat godkännandeförfarande tillämpas vilket innebär att ansökan enbart ska innehålla uppgift om det första beslutet om godkännande samt de uppgifter och handlingar som Transportstyrelsen begär.

Transportstyrelsen informerar redan i dag sökande om hur processen går till i vägledningen till föreskrifterna om godkännande av delsystem m.m. De bestämmelser i järnvägslagen och järnvägsförordningen som bemyndigar Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om bl.a. kravet på godkännande och det faktum att styrelsen har utnyttjat sitt bemyndigande genom nämnd föreskrift anser vi vara tillräckligt för att tillgodose direktivets krav på att tillsynsmyndigheten ska informera den sökande om det förfarande som ska följas.

Mot bakgrund av att vi föreslår att det i järnvägsförordningen förs in en regel om typgodkännande har vi övervägt att, för att göra systemet mer överskådligt, föreslå att i järnvägsförordningen föra in en regel om att tillsynsmyndigheten får godkänna serietillverkade fordon genom ett förenklat förfarande. Vår bedömning är dock att Transportstyrelsens bemyndigande i 1 kap. 2 § andra stycket JvF att meddela verkställighetsföreskrifter torde räcka för att styrelsen ska kunna meddela föreskrifter om godkännande av serietillverkade fordon. Vår bedömning är därför att artikeln inte föranleder någon åtgärd i lag eller förordning.

3.10.3 Artikel 22 – Första godkännandet att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

Utredningens förslag: Järnvägslagen (2004:526) kompletteras med en bestämmelse om att fordon vars delsystem redan är godkända enligt 2 kap. 13 § ska godkännas för att tas i bruk utan ytterligare prövning samt att ett fordon som inte omfattas av första stycket ska godkännas för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § om sökande uppvisar EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 9 § samt dokumentation som styrker teknisk kompatibilitet och säker integrering mellan de delsystem som fordonet består av samt teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet. Artikel 22 föranleder i övrigt inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikeln saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

1. Denna artikel ska gälla fordon som överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet, förutsatt att det i dessa TSD:er föreskrivs en betydande del av de väsentliga kraven och att den relevanta TSD:n ”rullande materiel” har trätt i kraft och är tillämplig
2. Det första godkännandet ska lämnas av en nationell säkerhetsmyndighet enligt följande:
 - a) Om ett fordons alla strukturella delsystem har godkänts i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel IV ska godkännande beviljas utan ytterligare kontroll.
 - b) När det gäller fordon som är försedda med alla nödvändiga EG-kontrollförklaringar enligt artikel 18 får de kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera för utfärdandet av ett godkännande att ta i bruk endast avse följande aspekter:
 - Teknisk kompatibilitet mellan fordonets berörda delsystem och deras säkra integrering i enlighet med artikel 15.1
 - Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet.
 - Nationella regler som är tillämpliga på öppna punkter.
 - Nationella regler som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

Som har lyfts fram tidigare i texten består ett fordon av ett eller flera delsystem. Godkännandeprocessen för fordonet skiljer sig därför åt beroende på om respektive delsystem redan är godkänt

eller om de ska godkännas inom ramen för prövningen av själva fordonet. Det ska nämnas att redan i dag är det naturligtvis så att när tillsynsmyndigheten godkänner ett fordon så är det i och för sig delsystemen i fordonet som granskas.

Av artikeln framgår att ett fordon kan godkännas för att tas i bruk på två sätt. Av punkten a) framgår att om ett fordons alla delsystem redan är godkända i överensstämmelse med direktivets kapitel VI, som handlar om förfarande för att ta i bruk delsystem, ska fordonet godkännas utan ytterligare kontroll. Av punkten b) framgår att om fordonet istället är försett med alla de nödvändiga EG-kontrollförklaringar enligt förfarandet i artikel 18 (*förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring*) så får tillsynsmyndigheten granska att det sker en säker integrering mellan delsystemen, teknisk integrering mellan fordonet och infrastrukturen och de nationella tekniska regler som finns för specialfall och öppna punkter i TSD. Dvs. tillsynsmyndigheten gör granskning av det som redan är gjort enligt punkten a).

Det första godkännandet av fordon och övriga delsystem sker enligt gällande rätt med stöd av 2 kap. 13 § JvL av vilken det framgår att ett delsystem får tas i bruk efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Är ett fordons alla delsystem redan godkända krävs det inte någon ytterligare kontroll av tillsynsmyndigheten och fordonet kan således godkännas för att tas i bruk. Det torde inte ha någon betydelse om delsystemen är godkända i en annan stat inom EES eller Schweiz då kontroll och bedömning av att ett delsystem uppfyller kraven i TSD av ett anmäld organ likställs med sådan kontroll och bedömning som har gjorts av ett sådant organ inom annan stat inom EES eller Schweiz (2 kap. 9 § 3 st.) Däremot förutsätter det att respektive land har korsaccepterat varandras nationella tekniska krav som kan finnas för att fylla öppna punkter och specialfall. Vad avser punkten a) anser vi därför att den är tillgodosedd genom dagens gällande regelverk.

Vad avser punkten b) så tar den sikte på fall när godkännandeprocessen börjar med fordonsindivid. Dvs. inget av de delsystem som fordonet består av har tidigare varit föremål för godkännande av tillsynsmyndigheten. Utöver den granskning som sker inom ramen för EG-kontrollförfarandet krävs det således granskning av att den tekniska kompatibiliteten mellan fordonets berörda delsystem och deras säkra integrering samt teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet. Det krävs även

granskning mot nationella tekniska regler som är tillämpliga på öppna punkter eller specialfall.

Av 2 kap. 9 § JvL framgår att ett delsystem ska anses uppfylla föreskrivna krav om den sökande har avgett en EG-kontrollförklaring. Tillsynsmyndigheten får således enligt gällande rätt inte utföra någon granskning av det som omfattas av EG-kontrollförklaringen.

Om ett fordon's alla strukturella delsystem omfattas av EG-kontrollförklaringar utförs inte någon ytterligare granskning av tillsynsmyndigheten.

Enligt 2 kap. 1 § JvL ska järnvägsfordon vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs. Av 2 kap. 8 § JvL framgår att varje delsystem ska, förutom att överensstämma med föreskrivna TSD, uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet (de s.k. väsentliga kraven). Transportstyrelsen har enligt 2 kap. 5 § andra stycket bemyndigande att meddela föreskrifter om tekniska standarder och specifikationer som ska tillämpas i avvaktan på att TSD tas fram samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Detta är föreskrifter som bl.a. tar sikte på nationella specialfall och öppna punkter.

Vår bedömning är att dagens reglering tillgodoser direktivets krav på att vederbörlig granskning sker enligt punkten b). Dvs. regelverket är uppbyggt på ett som gör att tillsynsmyndigheten ska granska att fordonet uppfyller föreskrivna tekniska krav och således uppfyller de väsentliga kraven. Däremot har vi gjort bedömningen att det i lagtexten bör komma till uttryck att ett fordon som inte omfattas av första stycket ska godkännas för att tas i bruk enligt 13 § om sökande uppvisar EG-kontrollförklaringar enligt 9 § samt dokumentation som styrker teknisk kompatibilitet och säker integrering mellan de delsystem som fordonet består av samt teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet.

Som nämnts tidigare i texten har vi övervägt om den föreslagna bestämmelsen i stället bör föras in i järnvägsförordningen. Vi har dock gjort bedömningen att det blir enklare att få en bild av godkännandeprocessen för fordon om bestämmelsen finns i järnvägslagen. Vi har gjort bedömningen att tydlighet i detta fallet

väger tyngre än den nackdel det finns med att föra in en relativt detaljerad bestämmelse i järnvägslagen.

3.10.4 Artikel 23 – Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

Utredningens förslag: Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med en bestämmelse om att ett godkännande att ta i bruk inte krävs för fordon som helt överensstämmer med relevanta TSD och som ska framföras på TSD-konforma järnvägsnät. Järnvägsförordningen kompletteras med en bestämmelse om kompletterande godkännande för fordon som överensstämmer med TSD. Järnvägsförordningen kompletteras med en bestämmelse i vilken det föreskrivs inom vilken tid Transportstyrelsen ska besluta om godkännande att ta i bruk ett fordon och att fordonet är godkänt för det fall tidsfristen inte innehålls av tillsynsmyndigheten. Järnvägsförordningen kompletteras med att en infrastrukturförvaltare ska se till att sådana tester som krävs för att ett fordon ska kunna godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen kan utföras inom tre månader efter det att förfrågan inkom till infrastrukturförvaltaren.

Artikeln saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

1. För fordon som helt överensstämmer med TSD:er och som täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och utan öppna punkter som uteslutande hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnät, ska det inte krävas något kompletterande godkännande att ta i bruk så länge som de är i drift på TSD-förenliga järnvägsnät i de övriga medlemsstaterna eller uppfyller de villkor som fastställs i motsvarande TSD:er.
2. När det gäller fordon som tagits i bruk i enlighet med artikel 22, men som inte omfattas av punkt 1, ska medlemsstaterna besluta om kompletterande godkännanden ska krävas på deras territorium. I detta fall ska punkterna 3–7 tillämpas.
3. Den sökande ska till den nationella säkerhetsmyndigheten lämna in dokumentation om fordonet eller typen av fordon med uppgift om avsedd användning på järnvägsnätet. Dokumentationen ska innehålla följande information:

a) Dokumentation som styrker att järnvägsfordonet har erhållit godkännande i en annan medlemsstat i enlighet med artikel 22.

b) En kopia av de tekniska uppgifterna i enlighet med bilaga VI. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska information om förfarandet för insamling av uppgifter anges, vilket ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering, så länge som denna information inte harmoniseras av motsvarande TSD.

c) Registerposter som visar hur fordonet tidigare har underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter godkännandet.

d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraftförsörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

4. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet ska kontrollera får endast gälla följande aspekter:

– Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet, inbegripet de nationella bestämmelser som är tillämpliga på de öppna punkter som behövs för att säkerställa denna kompatibilitet.

– De nationella bestämmelser som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

5. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att kontrollera de kriterier som det hänvisas till i punkt 4. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C i det dokumentet.

6. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska efter samråd med sökanden definiera tilläggsinformationens räckvidd och innehåll, begärda riskanalyser eller tester. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt bemöda sig om för att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

7. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om alla ansökningar om godkännande att ta i bruk som har lämnats in i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

a) två månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i punkt 3 har lämnats in,

- b) i tillämpliga fall en månad efter det att de kompletterande upplysningar som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt har lämnats in,
- c) i tillämpliga fall en månad efter det att resultaten av de prover som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt har lämnats in.

Ett kompletterande godkännande blir aktuellt när en sökande vill ta ett fordon, som redan är godkänt i en stat inom EES eller i Schweiz, i bruk i en annan stat. Medlemsstaterna kan själva avgöra om det krävs ett kompletterande godkännande. För det fall en medlemsstat bestämmer att det ska krävas kompletterande godkännande ska detta framgå av lagstiftningen.

Av punkten 1 framkommer att det inte ska krävas något kompletterande godkännande att ta i bruk ett fordon som helt överensstämmer med TSD och som täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och öppna punkter så länge som de är i drift på TSD-konforma järnvägsnät. Som har konstateras tidigare kommer det dock att dröja mycket länge innan det blir verklighet.

Som framgått tidigare i texten är tanken med den tekniska harmoniseringen inom unionen, och en viktigt utgångspunkt för direktiv 2008/57, är emellertid att huvudregeln så småningom ska bli att ett godkännande att ta i bruk ett fordon ska vara tillräckligt för hela unionen. Vi anser därför att detta bör komma till uttryck i svensk författning och föreslår därför att järnvägsförordningen kompletteras med en bestämmelse om att godkännande inte krävs för fordon som helt överensstämmer med relevanta TSD och som ska framföras på TSD-konforma järnvägsnät. I järnvägsförordningen finns i och för sig ett bemyndigande till Transportstyrelsen att föreskriva om undantag från kravet på godkännande. Som har framgått av tidigare text så föreslår vi dock att det bemyndigandet inskränks till att omfatta de i direktivet utpekade undantagen och det kan således inte användas för att genomföra ifrågavarande bestämmelse.

Vår bedömning är att det bör krävas ett kompletterande godkännande för att ett järnvägsfordon godkänt i ett annat land inom EES eller i Schweiz ska få tas i bruk i Sverige. Infrastrukturen i medlemsstaterna skiljer sig åt och det är nödvändigt att tillsynsmyndigheten kan försäkra sig om att fordonet uppfyller nationella tekniska krav och är driftskompatibelt med svensk infrastruktur. Kravet på ett kompletterande godkännande bör dock regleras i

järnvägsförordningen för att göra det enklare att justera om förhållandena ändras. Kanske kan arbetet med korsacceptans snabbt leda till att behovet av ett kompletterande godkännande minskar. Transportstyrelsen bör dessutom få bemyndigande att föreskriva om undantag från kravet på kompletterande godkännande. Detta bör kunna utnyttjas för fall då fordon överensstämmer med TSD men infrastrukturen är inte TSD-konform. Fordonet omfattas då inte av undantaget i den föreslagna 2 kap. 14 d § JvF. Däremot kan det vara så att Transportstyrelsen vet att fordonstypen är kompatibel med det svenska järnvägsnätet. Ett exempel är standardgodsvagnar som överensstämmer med den s.k. TSD godsvagnar³. Dessa godsvagnar omfattas inte av undantaget i 2 kap. 14 d § då infrastrukturen inte helt överensstämmer med TSD. Tillsynsmyndigheten bör då kunna föreskriva om undantag från kravet på kompletterande godkännande.

Järnvägsförordningen bör kompletteras med bestämmelser som uppfyller direktivets krav för de övriga fordon som i och för sig överensstämmer med relevanta TSD men som inte omfattas av punkten 1. Det kan vara fråga om att relevant TSD innehåller öppna punkter eller specialfall eller att den infrastruktur som fordonet ska framföras på inte överensstämmer med TSD.

I punkten 3 anges därmed vilken information den sökande ska lämna in till tillsynsmyndigheten för att den ska kunna göra vederbörlig kontroll.

- Enligt a) ska sökande lämna in uppgift som styrker att järnvägsfordonet är godkänt i annan medlemsstat.
- Enligt b) ska den sökande lämna in tekniska uppgifter som ingår i EG-kontrollförklaringen samt information om hur förfarandet för insamling av uppgifter går till för fordon med dataregisterutrustningar, den s.k. svarta lådan.
- Enligt c) ska registerposter som visar hur fordonet tidigare har underhållits och i förekommande fall de tekniska ändringar som har gjorts lämnas in. Det kan vara fråga om ändringar som har gjorts med stöd av förordning 352 (se mer i avsnitt 3.8.4) där säkerhetsmyndigheten har bedömt att det inte krävs något nytt godkännande.

³ KOMMISSIONENS BESLUT av den 23 januari 2009 om ändring av besluten 2006/861/EG och 2006/920/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemen i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik. EUT L 45, 14.2.2009, s. 1–16.

- Enligt d) ska den sökande visa att fordonet är tekniskt och funktionellt kompatibelt med infrastrukturen och dess fasta installationer.

I punkten 4 anges vilka uppgifter som den sökande har lämnat in enligt punkten 3 som tillsynsmyndigheten faktiskt får granska.

Det är i huvudsak fråga om uppgifter som rör fordonets förmåga att fungera tekniskt och funktionellt med infrastrukturen och dess fasta installationer, dvs. punkten d). Utgångspunkten är således att granskningsarbete som annan medlemsstat har utfört inte får göras om, dvs. medlemsstaterna ska ömsesidigt erkänna utfärdade beslut om godkännande.

Säkerhetsmyndigheten får dock även kräva att ytterligare information lämnas, järnvägsnätet testas eller att riskanalyser genomförs i enlighet med förordning 352. Vad avser den ytterligare information som säkerhetsmyndigheten får begära är en viktig utgångspunkt att säkerhetsmyndigheten endast får genomföra kontroll av sådant som inte varit föremål för granskning inom ramen för det första godkännandet, dvs. granskning får endast göras utifrån kriterierna i punkten d).

När det referensdokument som ERA tillsammans med medlemsstaterna arbetar med är färdigt får granskningen endast avse de regler som faller inom grupp B eller C (se mer i avsnitt 3.10.8). Vårt förslag är dock inte att hänvisa till grupp B eller C utan i stället skriva ut att granskningen enbart får ske för att säkerställa att krav i nationella tekniska specifikationer som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda. Detta motsvarar föreskrifter som omfattas av grupp C. Vi har övervägt att i stället föreslå en hänvisning till föreskrifter inom grupp C i den paragraf som innehåller en anvisning till Transportstyrelsen att dela in föreskrifter i grupper. Det skulle möjligen öka tydligheten och exaktheten. Vi har dock gjort bedömningen att svårigheten det skulle kunna innebära att härleda C till föreskrifterna väger tyngre.

Vidare bör järnvägsförordning i enlighet med direktivets krav kompletteras med att en infrastrukturförvaltare ska se till att sådana tester som krävs för att ett fordon ska kunna godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen kan utföras inom tre månader efter det att förfrågan inkom till infrastrukturförvaltaren.

Transportstyrelsen har i föreskrifter om godkännande av delsystem för järnväg (*TSFS 2010:116*) föreskrivit om vilka handlingar som krävs för att styrelsen ska kunna behandla ansökan.

Vi gör bedömningen att den strukturen bör behållas och att Transportstyrelsen bör ta fram de verkställighetsföreskrifter som krävs för godkännandeprocessen.

3.10.5 Artikel 24 – Första godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

Utredningens förslag: Järnvägslagen (2004:519) kompletteras med en hänvisning till 2 kap. 13 § med innebörden att den paragrafen tillämpas även när ett fordon ska godkännas. Artikel 24 föranleder inte någon övrig åtgärd i lag eller förordning.

Artikeln saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

1. Denna artikel ska tillämpas för fordon som inte överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid den tidpunkt när det tas i bruk, inbegripet fordon som omfattas av undantag, eller om en betydande del av de väsentliga kraven inte föreskrivs i en eller flera TSD:er.

2. Det första godkännandet ska utfärdas av en nationell säkerhetsmyndighet enligt följande:

– För de tekniska aspekter som täcks av en TSD, om detta förekommer, ska EG-kontrollförfarandet tillämpas.

– För övriga tekniska aspekter ska nationella bestämmelser som anmälts enligt artikel 17.3 i detta direktiv och enligt artikel 8 i direktiv 2004/49/EG tillämpas.

Detta första godkännande ska endast vara giltigt på järnvägsnätet i den medlemsstat som utfärdar det.

Artikel 24 reglerar den godkännandeprocess som ska tillämpas på fordon som inte helt omfattas av eller överensstämmer med TSD.

Lydelsen i artikeln återfinns inte i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Innebörden är dock i huvudsak densamma som nu gällande regler. För de delar som omfattas av TSD ska EG-kontrollförfarandet tillämpas och för övriga tekniska aspekter ska nationella regler tillämpas. Vår bedömning är därför att artikeln i

denna del är tillgodosedd genom nu gällande bestämmelser om godkännandeprocessen i järnvägslagen. Som har framförts tidigare i texten så är det delsystem som prövas när ett fordon godkänns. Vi har därför övervägt om det, bl.a. mot bakgrund av att definitionen av delsystem föreslås ändras, finns anledning att ändra rubriken till *krav på delsystem inklusive fordon och komponenter*. Vi har dock funnit att det inte är nödvändigt då det inte torde leda till oklarhet att även fordon godkänns med stöd av 2 kap. 13 § och följaktligen också ska uppfylla de krav som återfinns i 7-11 §§. I stället är vårt förslag att det i järnvägslagen förs in en hänvisning till 2 kap. 13 § med innebörden att den tillämpas även när ett fordon ska godkännas. Det kan synas onödigt. Vi har dock bedömt att lagen blir mer konsekvent och tydlig på det sättet.

Detta är den hittills vanligaste formen av godkännande, där både de harmoniserade tekniska reglerna och de nationella tekniska reglerna behöver tillämpas. I Sverige tillämpas samma förfarande oavsett om det är fråga om ett godkännande mot TSD eller om det är fråga om ett godkännande mot nationella tekniska regler. Transportstyrelsen har dock ett bemyndigande att meddela undantag från kravet på godkännande vilket innebär att lagstiftningen ger utrymme för en nationell godkännandeprocess. Vi har därför som tidigare har framkommit föreslagit en ändring i bemyndigandet.

Ifrågavarande godkännande ska endast vara giltigt på järnvägsnätet i den medlemsstat som utfärdar det. Det torde innebära att det i dessa fall alltid krävs ett kompletterande godkännande om den sökande vill ta fordonet i bruk i en annan medlemsstat. Det är också rimligt eftersom fordonet inte helt omfattas av harmoniserade regler utan även har godkänts gentemot nationella tekniska krav. Tillsynsmyndigheten i en annan medlemsstat behöver då kontrollera att även nationella tekniska krav i den medlemsstaten är tillgodosedda. Med den begränsningen att kontroll av identiska krav i identiska driftsförhållanden inte får kontrolleras på nytt vilket är avhängigt av arbetet med korsacceptans. Vi har därför övervägt om det är i överensstämmelse med direktivet att ha en bestämmelse i järnvägslagen som anger att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett fordon i en annan medlemsstat gäller i Sverige. Det innebär att även ett godkännande som har utfärdats med stöd av nationell lagstiftning som genomfört ifrågavarande artikel i en annan medlemsstat gäller i Sverige. Mot bakgrund av att vi föreslår att det alltid ska krävas ett kompletterande godkännande såvida inget undantag meddelas så

anser vi att bestämmelsen är möjlig att föra in. En sådan regel ligger också i linje med direktivets syfte och mål.

3.10.6 Artikel 25 – Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

Utredningens bedömning och förslag: Järnvägsförordningen kompletteras med en bestämmelse om kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD. Vidare kompletteras järnvägsförordningen med en bestämmelse om vilka tidsfrister som gäller i godkännandeprocessen.

Artikeln saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse.

1. När det gäller fordon för vilka godkännande att ta i bruk beviljats i en medlemsstat i enlighet med artikel 21.12 eller artikel 24 kan andra medlemsstater besluta i enlighet med denna artikel huruvida kompletterande godkännande att ta i bruk krävs på deras territorium.
2. Sökanden ska till den nationella säkerhetsmyndigheten överlämna ett dokument med tekniska uppgifter om fordonet eller fordonstypen tillsammans med detaljer om planerad användning på järnvägsnätet. Dokumentet med tekniska uppgifter ska innehålla följande information:
 - a) Dokumentation som styrker att ibruktagandet av fordonet har godkänts i en annan medlemsstat tillsammans med 18.7.2008 SV Europeiska unionens officiella tidning L 191/17 dokumentation om det förfarande som följts för att visa att fordonet uppfyller gällande säkerhetsbestämmelser, inbegripet, i förekommande fall, information om undantag som innehas eller har beviljats i enlighet med artikel 9.
 - b) Tekniska data, underhållsprogram och funktionella kännetecken. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska detta inbegripa information om förfarandet för insamling av uppgifter vilken ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering i enlighet med artikel 20.2 c i direktiv 2004/49/EG.
 - c) Registerposter över fordonets driftshistoria, underhåll och, i förekommande fall, de tekniska ändringar som genomförts efter godkännandet.
 - d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraft-

försörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

3. Den information som avses i punkterna 2 a och b får inte ifrågasättas av den nationella säkerhetsmyndigheten utom när myndigheten kan påvisa, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16, att en betydande säkerhetsrisk föreligger. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 får inte den nationella säkerhetsmyndigheten med avseende på detta åberopa någon grupp A-regel som förtecknas i det dokumentet.

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att få bekräftelse på att den information som avses i punkt 2 c och d i denna artikel uppfyller de gällande nationella bestämmelser som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 2004/49/EG eller med artikel 17 i detta direktiv. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C som förtecknas i det dokumentet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska efter samråd med sökanden definiera tilläggsinformationens räckvidd och innehåll, begärda riskanalyser eller tester. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

5. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om alla ansökningar om godkännande att ta i bruk som har lämnats i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

- a) fyra månader efter det att det dokument med tekniska uppgifter som avses i punkt 2 har lämnats in,
- b) i tillämpliga fall två månader efter det att de kompletterande upplysningar eller de riskanalyser som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt enligt punkt 4 har lämnats in,
- c) i tillämpliga fall två månader efter det att resultaten av de tester som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt enligt punkt 4 har lämnats in.

Artikelns motsvaras till viss del av artikel 14 i säkerhetsdirektivet. Denna upphävdes genom det direktiv 2008/57. Artikel 14 i säkerhetsdirektivet är genomförd i 2 kap. 14 b § JvF.

Artikeln reglerar kompletterande godkännande för fordon som inte överensstämmer med TSD men som är godkända i en stat i enlighet med artikel 24 eller fordon som är godkända med stöd av internationella avtal.

Enligt artikeln kan medlemsstaterna besluta om det krävs kompletterande godkännande att ta fordonet i bruk på dess territorium.

Vad avser fordon som är godkända i en annan medlemsstat med stöd av internationella avtal i synnerhet RIV- och RIC-vagnar anser vi att tillsynsmyndigheten bör kunna utnyttja sitt bemyndigande att föreskriva om att fordonen inte behöver något kompletterande godkännande för det fall att ett kompletterande godkännande inte bör krävas.

I artikelns punkt 2 anges vilken information den sökande ska lämna in till tillsynsmyndigheten.

- Enligt a) ska sökande lämna in uppgift som styrker att järnvägsfordonet är godkänt i annan medlemsstat.
- Enligt b) ska den sökande lämna in tekniska uppgifter som ingår i EG-kontrollförklaringen samt information om hur förfarandet för insamling av uppgifter går till för fordon med dataregisterutrustningar, av branschen kallad *svarta lådan*.
- Enligt c) ska registerposter som visar hur fordonet tidigare har underhållits och i förekommande fall de tekniska ändringar som har gjorts lämnas in. Det kan vara fråga om ändringar som har gjorts med stöd av förordning 352 där säkerhetsmyndigheten har bedömt att det inte krävs något nytt godkännande.
- Enligt d) ska den sökande visa att fordonet är tekniskt och funktionellt kompatibelt med infrastrukturen och dess fasta installationer.

I punkten 3 anges att uppgifter som den sökande har lämnat in enligt a) och b) i punkten 2 inte får ifrågasättas av säkerhetsmyndigheten om den inte kan påvisa att en betydande säkerhetsrisk föreligger. Efter antagandet av referensdokumentet (se mer i avsnitt 3.10.8) får inte grupp A-regler ifrågasättas. Övrig information tar i huvudsak sikte på uppgifter som rör fordonets förmåga att fungera tekniskt och funktionellt med infrastrukturen och dess fasta installationer, dvs. d) i punkten 2.

Säkerhetsmyndigheten får dock kräva att ytterligare information lämnas och att riskanalyser genomförs i enlighet med förordning 352 eller att kompatibiliteten med järnvägsnätet testas. Vad avser den ytterligare information som säkerhetsmyndigheten får begära är en viktig utgångspunkt att säkerhetsmyndigheten endast får genomföra kontroll av sådant som inte varit föremål för granskning inom ramen för det första godkännandet, dvs. granskningar får endast göras en gång och enbart utifrån kriterierna i punkterna c) och d) i punkten 2.

När det referensdokument för korsacceptans som ERA tillsammans med medlemsstaterna arbetar med är fastställt får granskningen endast avse de regler som faller inom grupp B eller C. Vårt förslag är dock inte att hänvisa till grupp B eller C utan i stället skriva ut att granskningen enbart får ske för att säkerställa att krav i nationella tekniska specifikationer som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda. Detta motsvarar föreskrifter som omfattas av grupp C. Vi har övervägt att istället föreslå en hänvisning till föreskrifter inom grupp C i den paragraf som innehåller en anvisning till Transportstyrelsen att dela in föreskrifter i grupper. Det skulle möjligen öka tydligheten och exaktheten. Vi har dock gjort bedömningen att svårigheten det skulle kunna innebära att härleda C till föreskrifterna väger tyngre.

I artikeln anges även tidsfrister för när ett beslut om godkännande måste vara fattat. Vår bedömning är att det bör komma till uttryck i lagtexten.

Transportstyrelsen har i föreskrifter om godkännande av delsystem för järnväg (*TSFS 2010:116*) föreskrivit om vilka handlingar som krävs för att styrelsen ska kunna behandla ansökan.

3.10.7 Artikel 26 – Godkännande för fordonstyper

Utredningens förslag: Järnvägslagen (2004:519) kompletteras med en anvisning till tillsynsmyndigheten att samtidigt som det individuella fordonet godkänns ska fordonstypen godkännas. Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med en bestämmelse om att det är möjligt att begära ett typgodkännande av ett fordon. Järnvägsförordningen kompletteras med att ett järnvägsfordon ska godkännas enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen om sökande lämnar in en förklaring om överensstämmelse med en fordonstyp som har godkänts för att tas i bruk. Järnvägslagen kompletteras med att tillsynsmyndigheten ska besluta om redan beviljade typgodkännande ska förbli giltiga eller måste förnyas då TSD bestämmelser ändras. I järnvägsförordningen förs in en bestämmelse som anger att tillsynsmyndigheten ska underrätta ERA om ett typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas.

Artikel 26 har inte någon motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse:

1. Medlemsstaterna får utfärda godkännanden för fordonstyper.
2. Om medlemsstaterna godkänner ett fordon, ska de dock samtidigt godkänna fordonstypen.
3. Ett fordon som överensstämmer med en typ som redan godkänts i en medlemsstat ska utan ytterligare kontroll godkännas av denna medlemsstat på grundval av en förklaring om överensstämmelse med denna typ inlämnad av sökanden. Vid ändring av de relevanta bestämmelserna i TSD:er och nationella bestämmelser på grundval av vilka en fordonstyp godkänts ska medlemsstaterna dock besluta om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga eller måste förnyas. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera vid förnyat typgodkännande får endast avse de ändrade bestämmelserna. Förnyandet av typgodkännandet påverkar inte fordonsgodkännanden som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.
4. Utformningen av försäkran om typöverensstämmelse ska antas av kommissionen senast den 19 juli 2009 på grundval av ett förslag från byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.
5. Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med följande:

- a) För fordon som överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i relevant TSD:er.
 - b) För fordon som inte överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i modulerna D eller E i beslut 93/465/EEG. I förekommande fall får kommissionen anta ett ad hoc-kontrollförfarande i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.
6. Sökanden får begära typgodkännande i flera medlemsstater samtidigt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska i detta fall samarbeta för att underlätta förfarandet och minimera den administrativa insatsen.
 7. Typgodkännanden ska registreras i det europeiska registret för godkända typer av fordon som avses i artikel 34. Det ska av registret framgå i vilken eller vilka medlemsstater som ett fordon är godkänt.

Det första godkännandet att ta i bruk ett fordon sker enligt 2 kap. 14 § JvL. Enligt artikeln ska dock tillsynsmyndigheten samtidigt godkänna fordonstypen vilket inte regleras i nu gällande svensk rätt. Det finns därför anledning att komplettera i järnvägslagen med en anvisning till tillsynsmyndigheten att samtidigt som det individuella fordonet godkänns ska fordonstypen godkännas. En sökande ska dock även ha rätt att ansöka om att få fordonstypen godkänd utan att för den skull få fordonsindividen godkännas. Av direktivet framgår inte annat än att det är samma prövning av fordonet som ska äga rum oavsett om den sökande har begärt att få fordonet typgodkänt. Det torde därför i de allra flesta fall vara så att den sökande begär att få både typen och individen godkänd samtidigt. Järnvägsförordningen bör dock kompletteras med en bestämmelse som ger möjlighet för en sökande att få ett fordon typgodkänt.

Vidare ska ett fordon godkännas utan extra kontroller om den sökande lämnar in en förklaring om överensstämmelse med en viss typ redan godkänd i medlemsstaten. Vi föreslår därför att järnvägsförordningen kompletteras med en sådan bestämmelse.

Begreppet fordonstyp är dock komplicerat att definiera då det inte är självklart vad som är en fordonstyp och när en förändring av den godkända fordonstypen leder till att skillnaden mellan olika fordonsindivider är så stor att de inte längre är fråga om samma fordonstyp. Det förefaller vara så att medlemsstaterna har olika definitioner på vad som är en fordonstyp och definitionen i direktivet är oklar. Kommissionen har inte heller antagit någon försäkran om typöverenskommelse ännu. Det är därför svårt att i

dagsläget sia om hur det i praktiken kommer att fungera. Förfarandet ska dock överensstämma med kontrollförfaranden i relevant TSD för fordon som överensstämmer med TSD. I övriga fall får kommissionen anta ett ad hoc-kontrollförfarande. Vi har dock föreslagit att det i järnvägslagen förs in en definition av fordonstyp (se mer i avsnitt 3.5.2).

I artikeln stadgas vidare att om relevanta bestämmelser i TSD eller andra tekniska specifikationer ändras ska medlemsstaten besluta om redan beviljade typgodkännande ska förbli giltiga eller måste förnyas. Vi föreslår att detta regleras i samma bestämmelse som övrig återkallelse av beslut om godkännande.

Enligt artikel 34 ska tillsynsmyndigheten underrätta ERA när ett typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas så att ERA kan uppdatera det europeiska registret över godkända typer av fordon. Vi föreslår därför att det i järnvägsförordningen förs in en bestämmelse som anger att tillsynsmyndigheten ska underrätta ERA vid dylika förändringar.

3.10.8 Artikel 27 – Klassificering av de nationella bestämmelserna

Utredningens förslag: Järnvägslagen kompletteras med en bestämmelse om att Transportstyrelsen även ska klassificera de nationella bestämmelserna i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 27 och i bilaga VII.

Artikel 27 saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och har följande lydelse.

1. I syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som avses i artikel 25 ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30.3 ska byrån senast den 19 januari 2009 se över parametrarna i avsnitt 1 i bilaga VII och utfärda de rekommendationer till kommissionen som den anser lämpliga.
3. Byrån ska utarbeta en rekommendation till referensdokument med uppgifter om samtliga nationella bestämmelser som medlemsstaterna tillämpar i fråga om ibruktagande av fordon. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om denna uppgift.

4. Kommissionen ska anta referensdokumentet, och eventuella beslut om att uppdatera det dokumentet, på grundval av byråns rekommendation och i enlighet med de föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

I bilaga VII till direktivet föreskrivs att de nationella bestämmelserna ska klassificeras på följande sätt.

2. Klassificering av föreskrifter

De nationella föreskrifterna i fråga om de parametrar som anges i avsnitt 1 ska delas in i de tre grupper som beskrivs nedan. Föreskrifter och begränsningar av rent lokal karaktär berörs inte; kontrollen av sådana föreskrifter och begränsningar ingår i de kontroller som ska göras inom ramen för överenskommelser mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

Grupp A

Grupp A omfattar

- internationella normer,
- nationella föreskrifter som i fråga om järnvägssäkerhet anses likvärdiga med andra medlemsstaters nationella föreskrifter.

Grupp B

Grupp B omfattar alla de föreskrifter som inte innefattas i grupp A eller C eller som ännu inte har kunnat klassificeras i någon av de grupperna.

Grupp C

Grupp C omfattar föreskrifter som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är strikt nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av det berörda järnvägsnätet (till exempel lastprofil).

Av artikeln följer att medlemsstaterna ska klassificera nationella tekniska regler. Därefter ska kommissionen anta ett referensdokument med samtliga nationella tekniska regler som tillämpas inom godkännandeprocessen för fordon. I enlighet med artikeln pågår mellan medlemsstaterna ett arbete att klassificera och korsacceptera varandras nationella tekniska regler. Det innebär att det upprättas förteckningar som kan komma att se olika ut mellan olika länder. En regel kan vara en "A-regel" mellan Sverige och Norge men däremot en "C-regel" mellan Sverige och Danmark. Förteckning ska uppdateras varje år. Arbetet med korsacceptans av nationella tekniska regler är av avgörande betydelse för att

direktivets bestämmelser om att minimera granskning som ska ske vid kompletterande godkännande ska nå avsett syfte.

I del 1 till bilaga VII anges en förteckning över de kontrollparametrar som ska användas vid godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. De är indelade i tre punkter; allmän information, gränssnitt mot infrastrukturen och egenskaper hos den rullande materielen. De nationella föreskrifter som tillämpas i fråga om parametrarna ska klassificeras i enlighet med del 2 i bilagan.

Transportstyrelsen har enligt 2 kap. 5 § 2 stycket JvF bemyndigande att utfärda föreskrifter om tekniska standarder och specifikationer som ska tillämpas i avvaktan på att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet offentliggjorts samt om övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Transportstyrelsen bör därför också klassificera bestämmelserna i enlighet med bilaga VII. I 2 kap. 8 § 2 stycket JvF föreskrivs att innan det finns en tillämplig och offentliggjord teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller för det fall ett visst delsystem helt eller delvis undantagits från tillämpning i antagna specifikationer för driftskompatibilitet, ska Transportstyrelsen upprätta en förteckning över de tekniska föreskrifter, standarder och specifikationer som ska användas för att uppfylla de väsentliga kraven. I förteckningen ska specifikationerna anges uppdelade per delsystem.

Ifrågavarande bestämmelse bör kompletteras med en skrivning om att de nationella bestämmelserna även ska klassificeras i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga VII.

Bilaga VII i direktiv 2008/57 har ändrats genom direktiv 2009/131/EG. Bakgrunden till ändringen är dels att bilaga VII innehåller poster som inte utgör fordonparametrar, dels att bilagan innehåller parametrar som i första hand hänför sig enbart till den del av fordonet som hör till delsystemet ”rullande materiel”. Förteckningen över parametrar måste omfatta alla parametrar för ett fordon som ska kontrolleras i samband med godkännandet att ta i bruk och klassificeringen av nationella bestämmelser. Därför bör parametrar för andra delsystem, som utgör en del av fordonet, vara med i förteckningen.

Bilaga VII i direktiv 2009/131/EG genomförs således genom den komplettering vi föreslår i järnvägsförordningen med

anledning av artikel 27. Direktivet föranleder inte någon övrig åtgärd i lag eller förordning.

Vi har övervägt om det är nödvändigt med en anvisning till Transportstyrelsen om att styrelsen ska klassificera nationella tekniska regler enligt artikel 27 och bilaga VII. Det är ett arbete som pågår för fullt och det kan tyckas vara en onödig anvisning. För att säkerställa att vi omhändertar artiklar och bilagor i direktiv 2008/57 och direktiv 2009/131 har vi dock valt att föreslå en sådan anvisning till Transportstyrelsen.

3.11 Anmälda organ

3.11.1 Artikel 28 – Anmälda organ

Utredningens bedömning: Artikel 28 föranleder inte någon åtgärd i lag eller förordning.

Artikel 28.1–4 överensstämmer i allt väsentligt med artikel 20 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och föranleder inte någon ytterligare åtgärd i lag eller förordning. Artikeln är genomförd genom lagen (1992:1119) om teknisk kontroll och 2 kap. 9 § JvL. Punkterna 5 och 6 riktar sig i huvudsak till kommissionen och föreskriver att en samordningsgrupp ska inrättas för att diskutera alla frågor som gäller tillämpningen av förfarandena för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning. Företrädare för medlemsstaterna får delta i samordningsgruppens överläggningar som observatörer. Artikeln föranleder mot denna bakgrund inte någon åtgärd i lag eller förordning.

3.12 Register över järnvägsnät och fordon

3.12.1 Artikel 32 – Fordonsnummersystem

Utredningens bedömning och förslag: 2 kap. 13 b § järnvägs-
lagen (2004:519) ändras på så sätt att järnvägsfordon ska märkas
med ett europeiskt fordonsnummer och en beteckning om
driftskompatibilitet. Kraven på annan märkning finns dock
redan i dag. Paragrafen ändras på så sätt att det är den som först
ansökte om ett godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon
som är ansvarig för att märka fordonet. Bemyndigandet i 2 kap.
16 § 3 järnvägsförordningen (2004:526) justeras i enlighet
härmed. Transportstyrelsen bör föreskriva om undantag från
kravet på märkning och ikraftträdande av bestämmelsen.
Artikeln bör även föranleda ändringar i Transportstyrelsens
föreskrifter (JvSFS 2007:7) om registrering och märkning av
järnvägsfordon.

Bakgrund

Artikeln motsvaras till viss del av artikel 11.4 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven i sin lydelse enligt 2004/50/EG. I nyss nämnda artikel stadgas att när medlemsstaterna godkänner att rullande materiel tas i bruk, ska de ansvara för att se till att varje fordon förses med en identifikationskod i alfanumerisk form. Koden ska anbringas på varje fordon och föras in i ett nationellt fordonsregister. I bilaga P till *Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftkompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”drift och trafikledning” hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg*⁴ (TSD Drift och trafikledning) specificeras sättet på hur märkning ska ske. Kommissionen har även i *beslut från den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG* antagit gemensamma specifikationer för registret. Av kommissionens beslut framgår att även fordon som redan är i bruk ska märkas med ifrågavarande

⁴ EUT L 359, 18.12.2006, s. 1, (Celex 32006D0920).

beteckningar. I TSD *Drift och trafikledning*⁵ bilaga P finns även föreskrifter om krav på att fordon ska vara försedda med en beteckning för fordonsinnehavaren, innehavarbeteckning och en beteckning som anger fordonets tekniska egenskaper och driftskompatibilitet. Identifikationskoden består sålunda av ett tolv-siffrigt europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning samt för godsvagnar ytterligare en beteckning som anger godsvagnens tekniska egenskaper och driftskompatibilitet.

Dagens reglering av märkning av järnvägsfordon

I 2 kap. 13 b § JvL finns bestämmelser om att järnvägsfordon ska vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning med följande lydelse.

Järnvägsfordon skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Tillsynsmyndigheten skall tilldela fordonet en sådan kod och en sådan beteckning i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 § och fordonsinnehavaren skall se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

I 2 kap. 16 § 3 JvF bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar och om undantag från kraven. Transportstyrelsen har utnyttjat bemyndigandet genom *Järnvägsstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon* (JvSFS 2007:7). I 9 § anges följande.

Fordonsinnehavaren ska se till att fordonet märks med den identifikationskod som Järnvägsstyrelsen, eller från och med den 1 januari 2009 Transportstyrelsen, utfärdar.

Märkningen ska ske i enlighet med den till dessa föreskrifter bifogade bilaga P.2 till Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”drift och trafikledning” hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

⁵ Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”drift och trafikledning” hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, EUT L 359, 18.12.2006, s. 1, (Celex 32006D0920).

Vidare föreskrivs beträffande undantag från kraven på tilldelning av identifikationskod och märkning följande i 3 §.

Bestämmelserna om tilldelning av identifikationskod i 2 kap. 13 b § järnvägslagen (2004:519) och om märkning i 9 § i dessa föreskrifter gäller inte för järnvägsfordon som har godkänts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

Bestämmelserna om märkning i 2 kap. 13 b § järnvägslagen och i 9 § i dessa föreskrifter gäller inte för museijärnvägsfordon eller fordon som är avsedda att användas uteslutande på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående.

Föreskrifterna innehåller även definitioner av bl.a. identifikationskod och innehavarbeteckning.

identifikationskod: alfanumerisk kod som består av ett tolvstavigt europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning samt ytterligare beteckningar som bland annat anger ett fordon tekniska egenskaper och driftskompatibilitetsinformation,

innehavarbeteckning: alfanumerisk beteckning som representerar fordonsinnehavaren.

Det finns i föreskrifterna även bestämmelser om undantag för identifikationskod och märkning.

Bestämmelserna om tilldelning av identifikationskod i 2 kap. 13 b § järnvägslagen (2004:519) och om märkning i 9 § i dessa föreskrifter gäller inte för järnvägsfordon som har godkänts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

Bestämmelserna om märkning i 2 kap. 13 b § järnvägslagen och i 9 § i dessa föreskrifter gäller inte för museijärnvägsfordon eller fordon som är avsedda att användas uteslutande på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående.

Det ska nämnas att TSD *Drift och trafikledning* är föremål för översyn och RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) godkände i februari 2010 ett förslag från kommissionen på ny lydelse. Kommissionen väntas fatta beslut om den nya lydelsen under hösten 2010. Den justerade bilaga P ska träda ikraft 2014. Bilaga P kommer att ändras bl.a. på så sätt att det europeiska fordonsnumret kommer att specificeras och se något annorlunda ut. Det kommer däremot inte att ske förändringar av kravet på innehavarbeteckning. Beteckningen som anger ett fordon tekniska egenskaper och driftskompatibilitet kommer också att ändras bl.a.

för att bättre överensstämma med bestämmelserna om godkännande att ta i bruk fordon i direktiv 2008/57.

Utredningens överväganden

Artikel 32 i direktiv 2008/57 har som ovan nämnts en något annan lydelse än sin tidigare motsvarighet:

1. Ett fordon som tas i bruk i gemenskapens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som ska tilldelas när det första godkännandet att ta i bruk utfärdas.
2. Den som har ansökt om det första godkännandet ska vara ansvarig för att det berörda fordonet märks med sitt tilldelade europeiska fordonsnummer.
3. Det europeiska fordonsnumret ska specificeras i TSD:n ”Drift och trafikledning”.
4. Ett fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i TSD:n ”Drift och trafikledning”.

Ändringarna består bl.a. av att identifikationskoden numer benämns *det europeiska fordonsnumret*. Mot bakgrund av de nya bestämmelserna i driftskompatibilitetsdirektivet kommer numret i sig också att se något annorlunda ut.

Eftersom den nummerbeteckningen som ett fordon ska märkas med enligt direktiv 2008/57 benämns det europeiska fordonsnumret istället för som tidigare identifikationskod föreslår vi att 2 kap. 13 b § JvL och 2 kap. 16 § 3 JvF justeras i enlighet med detta. Särskilt mot bakgrund av att den nya beteckningen kommer att användas även i det nationella fordonsregistret och i det europeiska registret över godkända typer av fordon. Skyldigheten att märka fordonet med en innehavarbeteckning kommer som ovan nämnts att kvarstå och det finns därför inte skäl att göra ändringar i det avseendet. Vi finner dock skäl att föra in ett krav på att järnvägsfordon även ska vara märkta med en beteckning om driftskompatibilitet i enlighet med kraven i TSD ”*Drift och trafikledning*” i dess nya lydelse. Det ska nämnas att ett krav på sådan märkning finns i och för sig redan i Transportstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:7) då identifikationskod enligt definitionen i föreskrifterna omfattar även beteckningar som anger ett fordons tekniska egenskaper och driftskompatibilitetsinformation. Vår bedömning är dock att det i järnvägslagen bör framgå, bl.a. för att få en tydlig

reglering som överensstämmer med de termer som används i EU-dokumenterna, att ett fordon ska märkas med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Kravet på märkning med en beteckning om driftskompatibilitet regleras i bilaga P.5 till ovan nämnd TSD. Bilaga P.5 gäller för fordon som har godkänts i enlighet med en TSD utan öppna punkter. För närvarande finns enbart en sådan TSD och det är TSD godsvagnar (se mer i avsnitt 3.10.4). I praktiken gäller kravet i dagsläget således bara godsvagnar. För att inte riskera att bestämmelsen i järnvägslagen behöver ändras då även fler fordon kan komma att omfattas föreslår vi att kravet på att fordon märks med en beteckning om driftskompatibilitet regleras i järnvägslagen. Transportstyrelsen har enligt gällande rätt bemyndigande att föreskriva om undantag för krav på märkning. Vår bedömning är att möjligheten att föreskriva om undantag bör utnyttjas i förevarande fall.

Vid tidpunkten för överlämnandet av utredningen kommer ändringarna i TSD *Drift och trafikledning* ännu inte vara slutligt beslutade och än mindre ha trätt i kraft. De allra flesta fordon som är i bruk i Sverige i dag är redan märkta med de beteckningar som omfattas av gällande krav. Förslaget till en ny bilaga P innehåller inte krav på att fordon som redan är märkta ska märkas om med de justerade beteckningarna. Vår bedömning är därför att fordon som är märkta med en identifikationskod och innehavarbeteckning och i förekommande fall med en beteckning om driftskompatibilitet inte behöver märkas om. Mot bakgrund av att den omarbetade bilaga P ännu inte är beslutad är vårt förslag att den justerade bestämmelsen i järnvägslagen i och för sig kan träda i kraft vid samma tidpunkt som övriga bestämmelser men att Transportstyrelsen, i enlighet med bemyndigandet i 2 kap. 16 § 4 p, närmare föreskriver om tidpunkt för när det nya numret och beteckningen ska börja gälla. Transportstyrelsen har även möjlighet att föreskriva om krav på ifrågavarande nummer och beteckningar samt om undantag från kraven på dessa. Det kan, utöver de undantag som följer av föreskrifterna i dag, exempelvis vara fallet för de fordon som är märkta med en identifikationskod i enlighet med tidigare bestämmelser. Utredningen noterar därför att det kommer att krävas ändring i Transportstyrelsens föreskrifter. Transportstyrelsen bör även i fortsättningen föreskriva om hur märkningen ska ske. I dagens föreskrifter (2007:7) sker en hänvisning till bilaga P i TSD drift och trafikledning.

Enligt 2 kap. 13 b § JvL är det fordonsinnehavaren som ska se till att fordonet märks med respektive beteckningar. Av artikel 32 framgår att det är den som har ansökt om det första godkännandet som ska vara ansvarig för att det berörda fordonet märks med sitt tilldelade europeiska fordonsnummer. Av artikel 18 framgår att den sökande *får vara* (översatt från *may be*) den upphandlande enheten eller konstruktören, (översatt från *the manufacturer*) eller deras i gemenskapen etablerade behöriga ombud. Begreppet upphandlande enhet är definierat i artikel 2 r) varav det framgår att detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt. Det är den sökande, som ska förse berörd nationell säkerhetsmyndighet med det tekniska underlag, som åtföljer en EG-kontrollförklaring enligt direktivets bilaga VI. Den sökande ska behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Mot denna bakgrund gör vi bedömningen att det inte behöver vara fordonsinnehavaren som ansöker om det första godkännandet att ta ett fordon i bruk.

Frågan är om det ändå finns skäl att i svensk författning föreskriva, såsom är fallet enligt gällande rätt, att det är fordonsinnehavaren som ska vara ansvarig för att märka fordonet. Det förhållande att det i de flesta fall är fordonsinnehavaren, dvs. den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon (1 kap. 4 § JvL), är den som söker om det första godkännandet behöver som framgått ovan inte innebära att så alltid är fallet.

Vi föreslår därför att det för fordon som tilldelas ifrågavarande beteckningar i samband med det första godkännandet ska vara den som ansöker om godkännandet som också är ansvarig för att fordonet märks med dessa. Vad avser fordon som redan är i bruk men som ännu inte har tilldelats ifrågavarande beteckningar föreslår vi att det är fordonsinnehavaren som är ansvarig för att ansöka om dessa. Den som har ansökt om det första godkännandet behöver inte längre vara den som brukar fordonet och behöver inte heller ha någon anknytning till fordonet längre.

3.12.2 Artikel 33 – Nationella fordonsregister

Utredningens förslag: Mot bakgrund av att det endast är registret över järnvägsinfrastruktur som ska offentliggöras enligt direktiv 2008/57 delas tillsynsmyndighetens bemyndigande i 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) att föra register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon till två paragrafer. Järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med en paragraf som anger hur det nationella fordonsregistret ska föras. Paragrafen kombineras med ett bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om registret.

Bakgrund

I artikel 33 i direktiv 2008/57 anges att varje medlemsstat ska föra ett nationellt register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Artikel 14.4 i de båda tidigare driftskompatibilitetsdirektiven i sin lydelse enligt 2004/50/EG och har följande lydelse.

1. Varje medlemsstat ska föra register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registret ska uppfylla följande kriterier:

a) Registret skall följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2.

b) Registret ska hållas uppdaterat av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.

c) Registret ska vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.

2. De gemensamma specifikationerna för registret ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3, på grundval av det förslag till specifikationer som utarbetas av byrån. Förslaget till specifikationer ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt inbegripet arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning av och åtkomst till data. För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

a) Det europeiska fordonsnumret.

- b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.
- c) Hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som avses i artikel 34.
- d) Uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare.
- e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.
- f) Uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhållet.

3. Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det nationella fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i medlemsstaten där fordonet erhållit godkännande.

4. Så länge som medlemsstaternas nationella fordonsregister inte är sammanlänkade, ska varje medlemsstat i fråga om uppgifter som berör medlemsstaten uppdatera sitt register med de ändringar som en annan medlemsstat gjort i sitt register.

5. När det gäller fordon som tas i bruk för första gången i ett tredjeland och som i en medlemsstat godkänns för ibrukttagande på dess territorium ska den medlemsstaten se till att de uppgifter som anges i artikel 2 d–f kan hämtas i det nationella fordonsregistret. Sådan uppgifter som avses i artikel 2 f får ersättas med säkerhetskritiska uppgifter avseende underhållsplaneringen.

Av artikeln framgår att gemensamma specifikationer för registret ska antas vilket också har gjorts genom kommissionens beslut av den 9 november 2007 om *antagandet av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG* (nedan kommissionens beslut). I beslutet specificeras vad som ska ingå i det nationella fordonsregistret utöver det som föreskrivs i direktivet. I huvudsak är det ett fordon administrativa egenskaper som dokumenteras i det nationella fordonsregistret. Uppgifter som det europeiska fordonsnumret, fordonsinnehavare, ägare, uppgift om var fordonet godkännts för att tas i bruk och eventuella villkor för ibrukttagande m.m. Fordonet ska registreras i varje medlemsstat där det tas i bruk, men i medlemsländer där de inte tas i bruk för första gången endast med uppgifter om det europeiska fordonsnumret och beslutet om godkännande att ta i bruk samt villkor och begränsningar i detta. Även fordon som redan är i bruk ska registreras i det nationella fordonsregistret. Person- eller godsagnar som har godkännts i en annan stat inom EES eller Schweiz ska bara registreras i den medlemsstat där det först godkändes för

att tas i bruk. ERA håller vidare på att utarbeta ett virtuellt fordonsregister till vilket de nationella fordonsregistren så småningom ska sammankopplas. En del medlemsstater har inlett att testköra det virtuella fordonsregistret. Dock inte Sverige. Eftersom det europeiska fordonsnumret även kommer att finnas i det europeiska registret över godkända typer av fordon, som ska vara offentligt, kan fordonets tekniska egenskaper erhållas därigenom.

Enligt de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven fanns även en skyldighet att föra ett register över alla delsystem både i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och för höghastighetståg, ett s.k. typregister. Den skyldigheten finns kvar i artikel 35 i direktiv 2008/57 endast vad avser infrastruktur.

Dagens reglering av fordonsregister

I 8 kap. 8 § JvL finns bestämmelser om register med följande lydelse.

Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

I 6 kap. 10 § JvF regleras vad ifrågavarande register ska innehålla och har följande lydelse.

De register över infrastruktur och järnvägsfordon som avses i 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) skall för varje delsystem, eller del av delsystem, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som avses i 2 kap. 5 § första stycket.

En kopia av dessa register skall överlämnas till berörda stater och till europeiska organ som har till uppgift att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om registren.

Transportstyrelsen har utnyttjat sitt bemyndigande genom *Järnvägsstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon (JvSFS 2007:7)*. I föreskrifterna har Transportstyrelsen bl.a. föreskrivit om undantag för person- och godsvagnar

samt järnvägsfordon som undantas från kravet på godkännande enligt Transportstyrelsens föreskrifter.

Nyheter i direktiv 2008/57 vad avser fordonsregistret är bl.a. att ägaren ska registreras och punkten 3 som lyder

3. Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det nationella fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i medlemsstater där fordonet erhållit godkännande.

Utredningens överväganden

Vi anser att bemyndigandet i järnvägslagen till tillsynsmyndigheten att föra och ge offentlighet åt registren är utformat på ett sätt som i och för sig möjliggör för myndigheten att föra båda registren, dvs. både det nationella fordonsregistret och registret över infrastruktur. I bemyndigandet anges dock att tillsynsmyndigheten ska *ge offentlighet åt* ifrågavarande bestämmelser. Ett sådant krav finns enbart vad avser infrastrukturregistret i det nya driftskompatibilitetsregistret. Mot bakgrund av tryckfrihetsförordningens bestämmelser om svenska medborgares rätt att ta del av allmänna handlingar, inklusive register, så förefaller det som om paragrafen i järnvägslagen innebär att registren även i något avseende ska offentliggöras och tillgängliggöras, exempelvis på tillsynsmyndighetens hemsida eller på annat sätt publiceras. Dvs. något utöver att bara finnas tillgängligt hos myndigheten som en offentlig handling som medborgare kan begära att få del av.

Artikel 3 om det nationella fordonsregistret anger som ovan nämnts inte att registret ska offentliggöras utan räknar i stället upp de aktörer som ska ha tillgång till ifrågavarande register. I artikel 33.3 c) anges att registret ska vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter, i Sverige Transportstyrelsen, och undersökningsorgan, i Sverige Haverikommissionen, byrån, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret. Tillgängligheten för registret kan således begränsas enligt direktivet. I regeringens proposition 2006/07:45 (*Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen*, s. 76,) har regeringen resonerat kring genomförandet av artikel 14.4 i direktiv 2004/50/EG. Regeringen gjorde bedömningen att det för närvarande inte krävs någon

justering av sekretessbestämmelserna då vad som hittills framkommit från ERA:s samarbetsgrupp om register inte kommer att innehålla några uppgifter som kan anses känsliga för enskildas personliga förhållanden eller affärsförhållanden.

Enligt direktiv 2008/57 ska dock även ägaren registreras i det nationella fordonsregistret. I sammanhanget bör inledningsvis nämnas att frågan om registrering av ägaren diskuterades vid senast RISC-mötet som ägde rum i juni i år. Officiella mötesanteckningar finns ännu inte tillgängliga men Transportstyrelsen som deltog i mötet har framfört att ett flertal medlemsstater, däribland Sverige, kom med invändningar mot att fordonets ägare ska registreras i det nationella fordonsregistret. Ett av skälen till detta är att det kan vara svårt att veta vem som är ägare. Ett annat skäl är att ägaren inte vill förekomma i det nationella fordonsregistret och på så sätt offentliggöra sin investering. Därtill är det enligt ett antal medlemsstaters översättning av direktivs texten, bl.a. den tyska, inte ens nödvändigt att ägaren registreras (angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs). Å andra sidan är fordonsinnehavaren inte heller en obligatorisk uppgift enligt den tyska översättningen. Diskussionen på RISC-mötet avslutades med att kommissionen angav att den har för avsikt att komma med en vägledning i frågan med inriktningen att ägaren ska registreras om möjligt. Mot bakgrund av innehållet på diskussionen vid RISC-mötet har vi övervägt om det finns anledning att avvika från direktivets innehåll och föreslå en annan skrivning. Särskilt mot bakgrund av att även Sverige varit pådrivande i att få bort uppgift om ägare som obligatorisk uppgift.

Vi har dock gjort den bedömningen att ovanstående diskussion och uttalande från kommissionen inte i nuläget kan föranleda att vi i vårt förslag avviker från direktivets lydelse. Beroende på den kommande utvecklingen kan naturligtvis frågan bli aktuell vid den fortsatta beredningen av genomförandet av direktiv 2008/57.

Frågan som följer är då om det förhållandet att även ägaren ska registreras i det nationella fordonsregistret föranleder en annan bedömning än den som regeringen gjorde i prop. 2006/07:45. Transportstyrelsen har uppgett att det nationella fordonsregistret finns tillgängligt via styrelsens hemsida. Alla uppgifter är dock inte sökbara, men det går att begära ut informationen hos Transportstyrelsen. ERA har uppgett att de anser att information om i synnerhet ägaren kan vara känslig och att tillgängligheten till informationen därför bör begränsas.

Vår bedömning är att bemyndigandet bör delas upp i två paragrafer. Vad avser infrastrukturregistret bör det, liksom det gör i dag, anges att registret ska offentliggöras. Däremot bör det av bemyndigandet att föra ett nationellt fordonsregister framgå vilka aktörer som ska ha tillgång till uppgifterna i registret. Övriga kan hos Transportstyrelsen med hänvisning till offentlighetsprincipen begära att få del av uppgifterna. Som nämnts ovan bedömde regering och riksdag i prop. 2006/07:49 att det inte krävdes någon justering av sekretessbestämmelserna. Mot bakgrund av det faktum att ägaren också ska finnas med som obligatorisk uppgift finns det anledning att på nytt beröra frågan.

För all behandling av personuppgifter gäller personuppgiftslagen (1998:204, PUL). Det kan nämnas att det för närvarande inte torde finnas några personuppgifter i det nationella fordonsregistret.

För de register som förs av myndighet gäller även offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL). Som ovan nämnts har varje svensk medborgare rätt att ta del av allmänna handlingar, inklusive register. Rätten att ta del av allmänna handlingar kan dock begränsas genom sekretess bl.a. av hänsyn till skyddet av enskildas personliga eller ekonomiska förhållande. Enligt 30 kap. 23 § första stycket 1 OSL gäller sekretess för statlig myndighets verksamhet som består i bl.a. tillsyn med avseende på bl.a. transportverksamhet för uppgift om enskilds affärs- eller driftsförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. En förutsättning är att regeringen har meddelat föreskrifter härom.

Regeringen har i 9 § Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF) och punkt 17 i bilagan till OSF meddelat föreskrifter med innehållet att sekretess som avses i 30 kap. 23 § första stycket OSF gäller i Transportstyrelsens tillsyns- och tillståndsgivande verksamhet.

Frågan är då om bestämmelsen i 30 kap. 23 § OSL kan tillämpas på uppgifter om enskildas affärs- och driftsförhållanden som Transportstyrelsen mottar för att kunna föra det nationella fordonsregistret.

Av avgörande betydelse för tillämpningen av ifrågakavande bestämmelse är om Transportstyrelsen begär in uppgifterna inom ramen för sin tillsynsverksamhet. I regeringens skrivelse 2009/10:79 *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn* anges att begreppet tillsyn bör främst användas för verksamhet som avser självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjekt uppfyller krav som följer av lagar och andra bindande föreskrifter

och vid behov kan leda till beslut om åtgärder som syftar till att åstadkomma rättelse av den objektsansvarige. Av förarbetena till sekretesslagen (1980:100) följer att med ordet "tillsyn" åsyftas enligt lagen det området som vid tiden för lagens tillkomst beskrevs med ordet kontroll. Vidare framgår att begreppet "tillsyn" inte ska ges en alltför snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion i förhållande till näringslivet (prop. 1979/80:2, del A, med förslag till ny sekretesslag m.m. s 235).

Transportstyrelsen har uppgett att syftet med det nationella fordonsregistret är i huvudsak att medlemsstaternas tillsynsmyndigheter ska kunna ha kontroll på att fordon som används på medlemsstatens järnvägsnät är godkända. Registret ger också möjlighet att på ett snabbt sätt få fram ansvarig för fordon som exempelvis behöver flyttas från uppställningsspår. Transportstyrelsen har vidare uppgett att registret även bör kunna användas inom ramen för styrelsens regelförenklingsprojekt och uppgifter som återfinns i registret ska inte behöva lämnas in ånyo i andra sammanhang. Av ERA:s vägledningsdokument till det nationella fordonsregistret (*Recommendation on the update of the NVR Decision (ERA/REC/01-2010/int)*) framgår att registret har följande syften:

- record of authorisation,
- looking for European-wide brief information related to a particular vehicle,
- follow up legal aspects like obligations and judicial information,
- information for inspections mainly related to safety and maintenance, -enable contact with the owner and keeper,
- cross-check some safety requirements before issuing a safety certificate,
- follow up a particular vehicle.

Mot denna bakgrund anser vi att de uppgifter som Transportstyrelsen begär in för att föra de nationella fordonsregistret får anses mottagen i styrelsens tillsynsverksamhet i den mening som avses i 30 kap. 23 § OSL.

Vidare måste ställning tas till om det är fråga om uppgifter om enskilda affärs- eller driftsförhållanden. Mot bakgrund av att ägare till järnvägsfordon kan vara en investerare som inte har någon anknytning alls till själva järnvägsverksamheten gör vi bedömningen att det kan vara fråga om enskilda affärs- eller driftsförhållanden. Det ska nämnas att fordonsinnehavaren är en central

funktion, som kan innehas av såväl ägaren, ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller annan aktör inom järnvägen som har behov av egna fordon och/eller vill hyra ut dem till andra. I de fall ägaren och fordonsinnehavaren är samma person, kan den situationen uppstå att uppgift om fordonets innehavare kan lämnas ut men inte uppgift om fordonets ägaren trots att de utgörs av samma aktör.

Vi konstaterar därmed att regleringen i 30 kap. 24 § OFL är tillämplig och i den mån uppgifterna rör enskilda affärs- eller driftsförhållanden omfattas de av sekretess, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften lämnas ut, enligt nu gällande bestämmelser. Vår bedömning är därför att det inte krävs någon justering av sekretessbestämmelserna med anledning av att även ägaren ska registreras i det nationella fordonsregistret. Finns risk att ägaren lider skada om uppgiften lämnas ut så är uppgifterna sekretessbelagda. Det kan jämföras med att det vägtrafikregister Transportstyrelsen för över fordon har som huvudsyfte att offentliggöra och tillgängliggöra uppgifterna och har således inte begärts in inom ramen för tillsynen. Därmed är det inte uteslutet att uppgifterna ändå kan komma att användas inom ramen för Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

Mot bakgrund av att 6 kap. 10 § JvF endast reglerar vad s.k. typregister för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska innehålla krävs det nya bestämmelser i järnvägsförordningen om det nationella fordonsregistret och ett bemyndigande till Transportstyrelsen att i föreskrifter närmare ange hur det nationella fordonsregistret ska föras.

Vidare föreslår vi att det i järnvägslagen föreskrivs att förändringar som avses i artikel 33 p. 3 i nya driftskompatibilitetsdirektivet ska anmälas av den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen till tillsynsmyndigheten. En sådan bestämmelse finns för närvarande även i Transportstyrelsens föreskrifter (*JvSFS 2007:7*). Vi gör dock bedömningen att ett sådant krav även bör komma till uttryck i anslutning till kravet i järnvägslagen på att den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

I artikel 33 anges att det är registreringsinnehavaren som ska anmäla eventuella förändringar i fordonsregistret till tillsynsmyndigheten. Begreppet registreringsinnehavaren förekommer inte någon annanstans i direktivet. Det är således oklart vem som är

registreringsinnehavare. ERA anger i sin vägledning för upprättandet av registret att registreringsinnehavaren ska anses vara fordonsinnehavaren om inte någon annan är särskilt utpekad som sådan. Transportstyrelsen har i sina föreskrifter (*JvSFS 2007:7*) stadgat att det är fordonsinnehavaren som ska anmäla dylika förändringar till styrelsen. Bland annat mot bakgrund av att det krävs att någon utpekas som ansvarig för att anmäla förändringar för att säkerställa att så verkligen sker.

Ifrågorande register ska föras över fordon som är godkända för att tas i bruk i Sverige. Det kan således vara i anslutning till att fordonet godkänns för att tas i bruk som uppgifterna förs in i registret. Det finns inte krav på att det är just fordonsinnehavaren, eller någon annan utpekad aktör, som söker om godkännande att ta i bruk fordonet. Det förefaller därför som om registreringsinnehavaren inte nödvändigtvis måste vara fordonsinnehavaren utan i vissa fall kan vara exempelvis ägaren. Vi gör därför bedömningen att kravet på att anmäla förändringar inte bör peka på någon särskild aktör. Transportstyrelsen har dock bemyndigande att dels meddela de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen av järnvägslagen, dels ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om registren.

3.12.3 Artikel 34 – Europeiskt register över godkända typer av fordon

Utredningens bedömning och förslag: Järnvägförordningen (2004:526) kompletteras med en bestämmelse om att Transportstyrelsen till ERA ska anmäla när ett typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas.

Artikeln riktar sig i huvudsak till ERA och föranleder i de delarna inga överväganden från utredningen. Dock föreskrivs att när ett typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas i en medlemsstat ska tillsynsmyndigheten underrätta ERA så att registret kan uppdateras.

Vi föreslår att det i järnvägsförordningen förs in en bestämmelse om att Transportstyrelsen ska underrätta ERA då ett typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas.

3.12.4 Artikel 35 – Register över infrastruktur

Utredningens bedömning: Artikel 35 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artikel 35 har i stor utsträckning sin motsvarighet i artikel 24 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Kravet på att upprätta och offentliggöra ett infrastrukturregister har således funnits även tidigare. En nyhet i direktiv 2008/57 är att det i punkt 2 stadgas att byrån ska utarbeta ett förslag till specifikationer för detta register när det gäller dess uppställning och format, dess uppdateringsintervall och användningsinstruktioner, med beaktande av en lämplig övergångstid för den infrastruktur som tagits i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet. Enligt uppgift från ERA förväntas ett förslag till specifikationer presenteras under oktober 2010.

En följd av att direktivet nu gäller hela järnvägssystemet blir att även infrastrukturregistret gäller för hela systemet och inte bara TEN. Det föranleder enligt vår bedömning dock ingen åtgärd i svensk lag.

En annan skillnad är att det inte längre i artikeln anges att register även ska föras över rullande materiel.

Artikel 35 stadgar att medlemsstaterna ska se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras. Registret ska, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande TSD.

I 8 kap. 8 § JvL stadgas att tillsynsmyndigheten ska föra och ge offentlighet åt register över bl.a. järnvägsinfrastruktur. I 6 kap. 10 § JvF anges att de register ska föras enligt 8 kap. 8 § JvF ska innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som avses i 2 kap. 5 § första stycket. Vidare innehåller bestämmelsen ett bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela ytterligare föreskrifter om registren.

Gällande svensk rätt överensstämmer således med direktivets krav på vad ett infrastrukturregister ska innehålla och föranleder inte någon ytterligare åtgärd.

Mot bakgrund av att ERA ännu inte kommit med specifikationer för hur registret ska utformas har Transportstyre-

sen inte heller meddelat föreskrifter om registren. Enligt uppgift från ERA:s arbetsgrupp om infrastrukturregistret kommer specifikationerna att vara klara under sommaren 2010.

3.13 Övrigt

3.13.1 Artikel 29 – Kommittéförfarandet

Genom direktiv 96/48/EG inrättades en kommitté med uppgift att biträda kommissionen. Artikel 29 i direktiv 2008/57 reglerar förfarande för kommittén och hänvisar till den arbetsordning som fastställs i rådsbeslut 1999/468/EG. Artikel 29 överensstämmer till viss del med artikel 21 i 96/48/EG. Nyheterna riktar sig enbart till kommittén och dess arbete. Artikel 29 föranleder således inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.13.2 Artikel 30 – Kompletterande uppgifter

Artikel 30 reglerar kompletterande uppgifter för kommittén och föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.13.3 Artikel 31 – Arbetsprogram

Artikel 31 motsvaras till viss del av artikel 23 i direktiv 2001/16/EG. Enligt artikel 31 ska kommissionen upprätta ett arbetsprogram. Artikel 31 reglerar vad kommissionen ska beakta i sitt arbete och vad arbetsprogrammet ska innehålla. Artikel 31 föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.13.4 Artikel 36 – Förslag till Referenssystem

Artikel 36 riktar sig i huvudsak till kommissionen och anger att kommissionen ska utarbeta ett referenssystem bestående av de tekniska föreskrifter som säkerställer den nuvarande graden av driftskompatibilitet mellan de järnvägsnät och fordon som ingår i direktivets tillämpningsområde. När referenssystemet är utarbetat ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de har för avsikt att anta nationella bestämmelser eller utveckla projekt inom

sitt territoriums som avviker från referenssystemet. Artikeln föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.13.5 Artikel 37 – Motivering

Av artikeln framgår att beslut som fattas i enlighet med direktivet och som avser bl.a. kontroll av delsystem i järnvägssystemet ska motiveras noggrant. Kravet är tillgodosett genom förvaltningslagens bestämmelser och föranleder inte någon ytterligare åtgärd i lag eller förordning. Se mer i avsnitt 10.2.

3.13.6 Artikel 38–41

Artiklarna innehåller bl.a. bestämmelser om införlivande och regler riktade mot kommissionen och föranleder således inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

3.13.7 Straffansvar

Utredningens förslag: 10 kap. 1 § p. 3 järnvägslagen (2004:519) kompletteras med att även brott mot villkor i beslut om godkännande att ta i bruk delsystem leder till straffrättsligt ansvar.

I direktiv 2008/57 finns inte någon skyldighet att fastställa sanktioner för överträdelser av de bestämmelser som genomför direktivet. I 10 kap. 1 § 4 JvL anges att till böter eller fängelse i ett år döms den som av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 § JvL. Vi har övervägt om det finns någon ytterligare bestämmelse som är av sådan betydelse att en överträdelse bör leda till straffrättsligt ansvar. Av 10 kap. 1 § 3 följer att till böter eller fängelse i högst ett år döms den som av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats med stöd av 3 kap. 9 § JvL (dvs. villkor i tillstånd). Mot bakgrund av att vi föreslår att det i järnvägslagen förs in en bestämmelse som säger att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem även får förenas med villkor gör vi bedömningen att en överträdelse av sådana villkor även bör leda till straffrättsligt

ansvar. Vi föreslår därför att 10 kap. 1 § 3 kompletteras med att även brott mot villkor i beslut om godkännande att ta i bruk delsystem leder till straffrättsligt ansvar.

3.14 Bilagor till direktivet

Nedan följer en genomgång av de bilagor som är knutna till direktiv 2008/57, bilagorna I-XI.

Utredningens bedömning: 2 kap. 6 § järnvägsförordningen (2004:526) justeras så att den hänvisar till direktiv 2008/57/EG. 2 kap. 13 § järnvägsförordningen justeras så att det föreskrivs att en anmälan ska innehålla det underlag som framgår av bilaga IX till direktivet. I övrigt föranleder bilagorna inte några åtgärder i lag eller förordning.

Bilaga 1

Bilaga 1 är att hänföra till artikel 1 i direktivet.

Bilagan motsvarar bilagorna 1 i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Bilagan behandlar direktivets tillämpningsområde.

Bilaga II

Bilaga II motsvaras av bilaga II i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Bilagan beskriver de olika delsystemen. I järnvägslagen (2004:519) anges i 1 kap. 4 § att ett delsystem är en del av järnvägssystem. Järnvägssystem definieras enligt samma paragraf som järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Bilaga III

Bilaga III motsvaras av bilaga III i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. I 2 kap. 6 § järnvägsförordningen (2004:526) anges att varje delsystem och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet ska uppfylla de väsentliga krav

som anges i bilaga III till direktiv 2001/16/EG respektive direktiv 96/48/EG. Bestämmelsen i järnvägsförordningen bör ändras så att den hänvisar till direktiv 2008/57.

Bilaga IV–VI

Bilaga IV motsvaras av bilaga IV i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Innehållet i bilagan omfattas av bestämmelserna i 2 kap. 9–10 §§ JvL och av myndighetsföreskrifter. Transportstyrelsen har enligt 2 kap. 10 § JvF bemyndigande att utfärda föreskrifter om bedömningsförfaranden och kontroll i samband med EG-försäkran och EG-kontrollförklaring samt om innehållet i dessa. Transportstyrelsen har utnyttjat bemyndigandet genom Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:13) om EG-kontroll m.m.

Bilaga VII

Bilaga VII saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Se utredningens förslag i kap. 3.10.7.

Bilaga VIII

Bilaga VIII motsvaras av bilaga VII i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. Bilagan hänför sig till artikel 9 i direktiv 2008/57. Bilaga VIII innehåller bestämmelser om vilka handlingar medlemsstaterna måste lämna för en begäran om undantag från TSD. I 2 kap. 13 § JvF finns en bestämmelse som reglerar vad en sådan anmälan från Transportstyrelsen ska innehålla. Vår bedömning är att den behöver kompletteras för att uppfylla innehållet i direktivet. En möjlighet är att komplettera bestämmelsen i järnvägsförordningen med bland annat en beskrivning av arbeten, varor och tjänster som omfattas. En annan möjlighet är att istället hänvisa till bilagan i direktivet. Det skulle innebära att Transportstyrelsen kan vara flexibla med vilket innehåll som är relevant att ha med i skrivelsen och därefter kunna motivera varför övrig information inte är med. Vi föreslår därför att skrivningen i 2 kap. 13 § JvF ändras och att paragrafen anger att en anmälan ska innehålla det underlag som framgår av bilaga IX till direktivet.

Bilagorna X–XI

Bilagorna X är att hänföra till artikel 40 och innehåller information om upphävda direktiv och tidsfrister. Bilaga XI är en jämförelsetabell och föranleder således inte några författningsåtgärder.

4 Kommissionens direktiv 2009/131/EG

Utredningens bedömning: Se utredningens förslag i avsnitt 3.10.7.

Genom direktivet (*Kommissionens direktiv 2009/131/EG av den 16 oktober 2009 om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen*) ändras de parametrar som räknas upp i bilaga VII till det nya driftskompatibilitetsdirektivet. Bakgrunden till ändringen är dels att bilaga VII innehåller poster som inte utgör fordonsparametrar, dels att bilagan innehåller parametrar som i första hand hänför sig enbart till den del av fordonet som hör till delsystemet ”rullande materiel”. Förteckningen över parametrar måste omfatta alla parametrar för ett fordon som ska kontrolleras i samband med godkännandet att ta i bruk och klassificeringen av nationella bestämmelser. Därför bör parametrar för andra delsystem, som utgör en del av fordonet, vara med i förteckningen.

Bilaga VII i direktiv 2008/57 saknar motsvarighet i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven. I artikel 27 i direktiv 2008/57 anges att i syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som avses i artikel 25 ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII.

Vi har i kapitel 3.10.7 föreslagit att artikel 27 och bilaga VII i ifrågavarande direktiv genomförs genom en ny bestämmelse i järnvägsförordningen. Direktivet föranleder inte någon övrig åtgärd i lag eller förordning.

5 Direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG)

5.1 Uppdraget

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar publicerades i Europeiska unionens tidning den 24 december 2008 (fortsättningsvis kallat ändringsdirektivet).

I kommittédirektivet *Genomförande av EU:s nya driftskompatibilitetsdirektiv m.m. (Dir. 2009:130)* ges utredaren i uppdrag att föreslå hur ändringsdirektivet bör genomföras i svensk rätt.

Det anges vidare att utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt redan överensstämmer med direktivets innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt. Utredaren ska vidare göra en bedömning av vilka av direktivens regler som kräver reglering i lag, förordning, myndighetsföreskrift eller annan åtgärd. I utredningens kommittédirektiv anges särskilt att utredaren ska bedöma vilka organ som kan utgöra enheter som ansvarar för underhåll och om enbart järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller innehavare kan utgöra ifrågavarande enheter eller om även fler aktörer kan agera som sådana. Vidare ska utredaren bedöma vilket eller vilka organ som bör få ansvaret för att ackreditera eller utse sådana enheter.

Det anges även att särskild vikt ska läggas vid regelförenkling och att utredaren när förslagen tas ska fram sträva efter att företagens administrativa kostnader inte ska öka till följd av de nya reglerna. Ambitionen ska vara att utnyttja befintliga administrativa

system i så stor utsträckning som möjligt och om möjligt förenkla dessa.

5.2 Inledning

I järnvägssäkerhetsdirektivet¹ anges att det övergripande syftet med direktivet är att säkerheten på gemenskapens järnvägar på systemnivå ska utvecklas och förbättras. Även tillträde till marknaden för spårbundna tjänster ska underlättas. Detta ska uppnås genom dels bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och säkerhetsintyg, dels gemensamma säkerhetsmetoder och säkerhetsmål, som medlemsstaterna ska efterleva genom att anta nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med dessa.

Kommissionen har med stöd av artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet även utfärdat en förordning om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning, (EG) nr 352/2009 (se mer i avsnitt 3.8.4). Säkerheten på delsystem- och komponentnivå regleras däremot i direktiv 2008/57.

Ett av skälen till att genomföra ändringarna är just att tydligare hänföra frågor om driftkompatibilitet till direktiv 2008/57 och säkerhetsfrågor till järnvägssäkerhetsdirektivet. Frågor om godkännande att ta i bruk delsystem regleras därmed i direktiv 2008/57 och i den mån motsvarande bestämmelser finns i järnvägssäkerhetsdirektivet har dessa tagits bort. En striktare uppdelning av frågorna bör enligt direktiven kunna bidra till att förenkla, förtydliga och modernisera gemenskapslagstiftningen.

I ändringsdirektivet införs och definieras även tre begrepp som tidigare inte återfunnits i järnvägssäkerhetsdirektivet. Det gäller begreppen fordon, fordonsinnehavare och enhet som ansvarar för underhåll (i det följande benämnd ECM efter det engelska uttrycket *”Entity in Charge of Maintenance”*).

Det införs vidare krav på att innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska en enhet med ansvar för dess underhåll definieras i det nationella fordonsregistret. I direktivet anges att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet), EUT L164, 30.4.2004, s.44.

I direktivet ställs även krav på att ECM för godsvagnar ska vara certifierade.

5.3 Ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet

Artikel 1 i ändringsdirektivet innehåller de ändringar som görs i järnvägssäkerhetsdirektivet. Nedan följer en genomgång av ändringarna punkt för punkt samt en bedömning av om de föranleder någon åtgärd i svensk lag, förordning eller myndighetsföreskrift. En parallelluppställning återfinns i *bilaga 7*.

Utredningens bedömning och förslag till följd av de ändringar som gjorts i direktivet avseende enheter som ansvarar för underhåll görs i kap. 5.6-13.

Olika systembegrepp som förekommer i detta dokument.

System förekommer på olika nivåer i olika sammanhang och kan beskriva ett funktionellt system, ett organisatoriskt system, eller ett tekniskt (produktrelaterat) system. I detta dokument förekommer följande hierarki av begrepp i samband med beskrivningen av ECM:

- a) *ECM-systemet*: Begreppen används i löpande text som ett samlingsbegrepp för den verksamhet kring ECM, som erfordras för att uppfylla intentionen enligt ändringen av järnvägssäkerhetsdirektivet.
- b) *ECM-funktion*: Begreppet används som ett samlingsbegrepp och vid beskrivning av de ECM-delfunktioner som var och en har en uppgift med tillhörande ansvar och befogenheter.
- c) *ECM*: Begreppet avser de fysiska och juridiska personer, som åtar sig att ansvara för en eller flera ECM-funktioner.
- d) *System för underhåll* (översatt från *system of maintenance* eller *maintenance system*): Begreppet används för att beskriva det processorienterade ledningssystem, som en ECM behöver för att skapa och upprätthålla ett systematiskt fordonsunderhåll.
- e) *ECM-certifiering*: Begreppet avser ett system för certifiering (översatt från *certification system*) och används vid beskrivning

den verksamhet som utövas av olika certifieringsorgan för utfärdande av ECM-certifikat eller ett (ECM) tillstånd.

Ovanstående begrepp torde inrymmas inom ramen för den verksamhet som omfattas av den definition av järnvägssystem som är införd i järnvägslagen.

5.4 Artikel 1 – Ändringar

Utredningens bedömning och förslag (med undantag för punkten 8): 3 kap. 4 § 4 järnvägslagen (2004:519) ändras så att trafik med museijärnvägsfordon inte behöver vara obetydlig för att kunna beviljas ett särskilt tillstånd. Definition av begreppet enhet som ansvarar för underhåll förs in i järnvägslagen. 2 kap. 3 b § järnvägsförordningen (2004:526) kompletteras med att Transportstyrelsens rapport om sitt säkerhetsarbete även ska innehålla de undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14 a. 8. Undantagsmöjligheterna från direktivets tillämpningsområde bör utnyttjas.

P. 1 Punkten har följande lydelse:

Följande led ska läggas till i artikel 2.2:

d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert.

e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal.

I artikel 2.2 i säkerhetsdirektivet anges vilken trafik medlemsstaterna får undanta från direktivets tillämpningsområde. Enligt säkerhetsdirektivet har det varit möjligt att göra undantag från direktivets bestämmelser för bl.a. regional godstrafik, persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur eller gods-transporter på egen järnväg. Dessa är genomförda i bl.a. 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519, JvL). I paragrafen anges även följande:

4. till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

I propositionen (prop. 2003/04:123 s. 93) anges följande.

Möjligheten att kunna få ett särskilt tillstånd bör även omfatta den som bedriver museitrafik. Med museitrafik avses sådan till sin omfattning obetydlig trafik som utförs på järnvägsinfrastrukturen med järnvägsfordon eller annan jämförbar materiel... De krav som skall ställas på verksamhetsutövaren bör i princip vara desamma som för licens och säkerhetsintyg. För att beviljas ett särskilt tillstånd bör sökanden således uppfylla samtliga krav som gäller för licens och säkerhetsintyg, men kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning.

Vår bedömning är att även de nya undantagsmöjligheterna bör utnyttjas. Vår bedömning är dock att de i detta avseende är tillgodosedda genom nu gällande lag. Av propositionen framgår att i princip samma säkerhetskrav bör ställas på museitrafik vilket även är en förutsättning i d). Av direktivet följer i och för sig inte att trafiken ska vara till sin omfattning obetydlig såsom anges i järnvägslagen. Vi anser därför att rekvisitet obetydlig bör tas bort vad avser museitrafik.

Undantagsmöjligheter för kravet på enhet som ansvarar för underhåll

I direktivet införs krav på att alla fordon ska tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll. Direktivet ger dock möjlighet till följande undantag från tillämpningsområdet:

- a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.
- b) Nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik.
- d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert.
- e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal.

a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem samt

b) Nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät.

För a) tunnelbana och spårväg och andra snabbspårvägssystem samt i de fall persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik bedrivs enligt b), föreslår vi att undantag från kravet på enhet som ansvarar för underhåll görs. För denna typ av trafik gäller i väsentliga delar samma säkerhetsregler som övrig järnvägstrafik föreskrivna i järnvägslagen eller i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Det bedrivs omfattande persontrafik och dagligen befordras mycket stora volymer passagerare i tät pendeltrafik under likartade kommersiella villkor som annan persontrafik.

Trots det menar vi att tunnelbana, spårväg, snabbspårvägssystem och lokalbanetrafik på funktionellt avskilda nät bör undantas från kravet att omfattas av ECM-systemet. Järnvägssäkerhetsdirektivets övergripande syfte är att utveckla säkerheten på gemenskapens järnvägar och att underlätta marknadstillträde för spårbundna tjänster. Betoningen ligger på utvecklingen av den internationella trafiken. Utredningens bedömning är att ett införande av ECM-systemet för lokalt avgränsade system som tunnelbana, spårväg och lokalbanor inte bidrar till att utveckla säkerheten eller underlättar marknadstillträde i sådan grad att ett införande kan anses motiverat. Vi har i bedömningen också vägt in intresset av regelförenkling och även från den synpunkten funnit att det tillskott av nya regler ett införande skulle innebära för denna trafik inte heller kan motiveras.

c) Privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik.

Infrastrukturförvaltarens godstrafik på eget järnvägsnät bör undantas av följande skäl. Det handlar till mycket stor del om lågfrekvent trafik av typen växlingsarbete, oftast utfört som del av ett industriföretags hantering av ankommande och avgående vagnar inom eget fabriksområde. En del av den interna logistiken. Till avgörande del hanteras vagnar som levereras till fabriksområdet och avhämtas därifrån av externa godstransportföretag som ansvarar för vagnarnas underhåll och säkerhet. Det är vagnar som rullar i godståg på det nationella och inte sällan även på det europeiska järnvägsnätet och som i det sammanhanget omfattas av ECM-

systemet. De dragfordon som används på industrispårnätet "innanför grindarna" tillhör däremot ofta industriföretaget. Det rör sig i regel om lätta lokomotorer. Fordonsrörelser sker i låg hastighet och följer de säkerhetsinstruktioner som är fastställda för trafik på det egna järnvägsnätet. Fordonsunderhållet kontrolleras av Transportstyrelsen vid utfärdande av säkerhetsintyg och därefter fortlöpande enligt gällande tillsynsrutiner. Vår bedömning är att krav på tillämpning av ECM-systemet för dessa fordon inte skulle leda till höjd säkerhet utan endast till ökad administration och ökade kostnader med risk för att godset till slut flyttas över till andra transportslag.

d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert

För museifordon som framförs på det statliga nätet bör möjligheten till undantag från direktivets tillämpningsområde göras. Kraven på kontroll av fordonsunderhållet uppfylls i detta fall genom den kontroll som görs av Transportstyrelsen då man utfärdar särskilt tillstånd för trafiken.

e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal

Även för museifordon som framförs på eget nät bör undantag tillämpas. Då trafiken sker på eget, avskilt nät kan konflikter med annan trafik inte uppstå. Fordonsrörelser sker i regel i relativt låga hastigheter och följer de säkerhetsinstruktioner som är fastställda för trafik på det egna nätet. Fordonsunderhållet kontrolleras av Transportstyrelsen vid utfärdande av säkerhetsintyg och därefter fortlöpande enligt gällande tillsynsrutiner. Vi menar att detta är tillräckligt och att krav på tillämpning av ECM-systemet inte i sådan grad skulle förbättra säkerheten att det vore befogat med den extra administration och de kostnader det skulle innebära för de ekonomiska eller ideella föreningar som bedriver museitrafik.

p. 2 Punkten har följande lydelse:

Följande led ska läggas till i artikel 3:

s) fordonsinnehavare: den person eller enhet som, i egenskap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) (nedan kallat järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet),

t) enhet som ansvarar för underhåll: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR,

u) fordon: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem.

Vad avser definitionerna av fordonsinnehavare och fordon så återfinns utredningens bedömning och förslag i kap. 3.5.2.

t) enhet som ansvarar för underhåll

Enhet som ansvarar för underhåll är ett nytt begrepp som tidigare inte återfunnits vare sig i gemenskapsrätlig text eller i det svenska järnvägsregelverket. I gällande TSD för höghastighetståg (2008/232/EG)² introduceras dock begreppet och uppgiften indirekt i följande paragraf om skyldigheter beträffande underhåll:

När leverantören har överlämnat den rullande materielen och leveransen har godkänts skall en enda enhet ta på sig ansvaret för

- hanteringen av ändringar som påverkar konstruktionens integritet,
- för underhållet av den rullande materielen och
- förvaltningen av underhållsprogrammet.

I registret över rullande materiel skall anges vilken enhet som är ansvarig för underhållet av den rullande materielen och förvaltningen av underhållsprogrammet.

I gällande TSD för godsvagnar (2006/861/EG)³ lyder motsvarande paragraf:

När leverantören överlämnat den rullande materielen och leveransen godkänts skall en enda enhet ta på sig ansvaret för

- underhållet av fordonen och

² Kommissionens beslut av den 21 februari 2008 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende delsystemet Rullande materiel i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, EUT L 84, 26.3.2008, s. 132-392.

³ Kommissionens beslut av den 28 juli 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, EUT L 344, 8.12.2006, s. 1-467.

- hanteringen av underhållsjournalen.

I registret över rullande materiel, som varje medlemsstat för, skall anges vilken enhet som är ansvarig för underhållet av den rullande materielen och hanteringen av underhållsjournalen.

I förslag till TSD för konventionella tåg som är under framtagning saknas motsvarande krav. Här beskrivs hur den initiala underhållsdokumentationen hanteras. (avsnitt 6.2.4):

Enligt artikel 18.3 i direktiv 2008/57/EG, skall ett anmält organ ansvara för att sammanställa det tekniska underlag, som innehåller den efterfrågade dokumentationen för drift och underhåll.

Det anmälda organet ska endast verifiera att den dokumentation som efterfrågas för drift och underhåll, såsom den definieras i avsnitt 4.2.12 i denna TSD, finns med. Det anmälda organet behöver inte kontrollera uppgifterna i denna dokumentation.

Tanken här är att den initiala underhållsdokumentationen ska granskas av respektive nationell säkerhetsmyndighet innan fordonet sätts i trafik. Denna modell tillämpas redan i Sverige.

Vi kommer längre fram i texten att göra en mera utförlig genomgång av både begreppet ECM och hur ECM-systemet är tänkt att fungera i praktiken samt lämna förslag till hur bestämmelser om införande, utformning, certifiering m.m. bör utformas. Här vill vi inledningsvis uppehålla oss enbart vid definitionen. Vi föreslår att den definition som återfinns i direktivet införs järnvägslagen:

enhet som ansvarar för underhåll: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i fordonsregistret

Det ska nämnas att under garantitiden förutsätter oftast villkoren att underhållet bedrivs enligt tillverkarens underhållsinstruktioner. Detta förhindrar inte att en annan än tillverkaren är utsedd som ECM för fordonet och ansvarar för underhållet.

p. 3 Punkten har följande lydelse:

I artikel 4.4 ska uttrycket "tillhandahållande av vagnar" ersättas med uttrycket "fordonsinnehavare". I artikel 4.4 anges att bl.a. alla tillhandahållare av vagnar ska vara ansvariga för att rullande materiel, anläggningar, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med föreskrivna krav och användningsvillkor så att järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare kan använda dem på ett säkert sätt.

Tillhandahållare av vagnar återfinns inte i svensk författning. Begreppet fordonsinnehavare är redan behandlat genom föreslagna ändringar enligt punkt 2 ovan. Ändringen i direktivet föranleder således på denna punkt inte någon åtgärd i svensk lag eller författning.

p. 4–6 Punkterna avser arbetet med gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor och gemensamma säkerhetsmål. Ändringarna riktar sig i huvudsak till byrån och föranleder därför inga överväganden av utredningen och inte heller några åtgärder i svensk lag eller förordning.

p. 7 Punkten innehåller en justerad skrivning av syftet med säkerhetsintyget. I stället för "...att ha riskerna under kontroll och använda nätet på ett säkert sätt." anges att "...ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på järnvägsnätet på ett säkert sätt". Den justerade skrivningen föranleder enligt vår bedömning inte några åtgärder i svensk lag eller författning.

p. 8 Punkten innehåller de nya bestämmelserna om enheter som ansvarar för underhåll. En utförlig redogörelse för detta finns i kap. 5.6-13.

p. 9 Punkten innehåller förändringar i den artikel i säkerhetsdirektivet som reglerar säkerhetsmyndighetens uppgifter. Ändringarna föranleds av direktiv 2008/57. Vidare ersätts uttrycket rullande materiel med det nydefinierade uttrycket fordon. Ändringarna kräver enligt vår mening inte några åtgärder i svensk lag eller förordning.

p. 10 Punkten innehåller ett tillägg vad avser innehållet i den årsrapport som tillsynsmyndigheten varje år ska offentliggöra. Tillägget har följande lydelse:

g) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14a.8.

Tillägget avser redovisning av alternativa åtgärder för att uppfylla förpliktelseerna för att identifiera enheten som ansvarar för underhåll enligt nämnda artikel.

I 2 kap. 3 b § JvF föreskrivs att Transportstyrelsen årligen ska upprätta och offentliggöra en rapport om säkerhetsarbetet inom järnvägsområdet. Vidare anges vad rapporten ska innehålla för uppgifter. Vår bedömning är därför att nämnda paragraf i järnvägsförordningen bör kompletteras med att rapporten även ska innehålla de undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14 a 8.

p. 11–12 Punkterna riktar sig till kommissionen och ERA och föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

p. 13 Punkten anger att punkt 3 i bilaga II ska utgå. Bilaga II reglerar de nationella säkerhetsbestämmelser som ska anmälas till kommissionen. Punkt 3 anger att bestämmelser angående krav på godkännande att ta bruk samt underhåll av ny och väsentligen förändrad rullande materiel som ännu inte omfattas av någon TSD ska anmälas. Anmälan ska även innefatta bestämmelser om utbyte av rullande materiel mellan järnvägsföretag, registreringssystem och krav på testförfaranden. Mot bakgrund av att reglerna om krav på godkännande enbart regleras i direktiv 2008/57 så har även punkt 3 tagits bort från bilagan. I 2 kap. 3 c § JvF anges att Transportstyrelsen ska till kommissionen anmäla beslutade ändringar av gällande myndighetsföreskrifter om säkerhet inom järnvägsområdet. Punkten föranleder enligt vår bedömning inte någon åtgärd i lag eller förordning.

5.5 Artikel 2–4 – Genomförande och införlivande, Ikraftträdande, Adressater

Utredningens bedömning: Artiklarna 2–4 föranleder inte någon ändring i lag eller förordning.

Artiklarna innehåller regler om

- artikel 2 Genomförande och införlivande
- artikel 3 Ikraftträdande (av direktivet)
- artikel 4 Adressater

Artiklarna riktar sig till medlemsstaterna och föranleder inte någon åtgärd i svensk lag eller förordning.

Närmare angående införlivande och förslag till ikraftträdande av föreslagna författningsändringar, se kap. 6.

5.6 Punkt 8 – Enhet som ansvarar för underhåll (ECM)

Utredningens förslag och bedömning: Alla fysiska och juridiska personer som önskar bli ECM och som kan visa att man besitter kompetensen och resurserna att uppfylla kraven bör enligt vår uppfattning kunna tilldelas och registreras samt för godsvagnar även certifieras som ECM. Järnvägslagen bör kompletteras med krav på en ECM som kan konkretiseras i järnvägsförordningen. För att på bästa sätt utnyttja dels de marknadslösningar som redan finns, dels utnyttja Transportstyrelsens kunskap och arbete med säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd föreslår vi dels att SWEDAC får i uppgift att ackreditera certifieringsorgan som certifierar ECM, dels att Transportstyrelsen får i uppgift att utfärda tillstånd till ECM. På detta sätt säkerställs även att i vart fall Transportstyrelsen kommer att kunna utfärda tillstånd till ECM när kravet träder ikraft. Vår bedömning är att det för närvarande saknas tillräckligt stabila förutsättningar för att föreslå att alla ECM ska certifieras eller inneha tillstånd från tillsynsmyndigheten. Ett tungt vägande skäl, enligt vår bedömning, för att införa ett certifieringskrav för alla ECM är möjligheten det ger att utveckla järnvägssäkerhetsansvaret. Mot denna bakgrund har vi gjort bedömningen att frågan bör tas med in i utredningens del 2. Vidare kompletteras 10 kap. 1 § järnvägslagen med en bestämmelse som anger att den som av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder fordon som inte har tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 i § döms till böter eller fängelse i högst 1 år.

Inledning

Ansvar för järnvägssäkerheten ligger enligt gällande rätt hos järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren. I detta ansvar ingår ett ansvar för att de fordon som används i verksamheten uppfyller föreskrivna krav på säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. Som del av kravet på teknisk kompatibilitet förstås överensstämmelse med TSD. Det innebär att teknisk kompetens måste finnas hos bl.a. järnvägsföretaget för att i tillräcklig utsträckning kunna ta ansvaret för att fordonsunderhållet är korrekt upphandlat och styrs på korrekt sätt samt att det finns rutiner för att hantera skadade fordon på ett trafiksäkert sätt. Att ansvara för fordonsunderhåll är emellertid resurskrävande även i det fall någon annan än järnvägsföretaget utför själva underhållsarbetet. Det kräver teknisk kompetens och resurser att styra och kontrollera komplicerade processer inom underhållsföretagen. Många gånger tenderar detta att konsumera en icke obetydlig del av järnvägsföretagets ledningskapacitet. Kapacitet som man kanske hellre skulle behöva satsa på operatörsrollens kärnverksamhet kundservice och tågdrift. Det ska i sammanhanget nämnas att del 2 enligt utredningens kommittédirektiv ska behandla just järnvägssäkerhetsansvaret och dess struktur.

Som framgått av diskussionen tidigare i texten avseende definitionen av ECM och utredningens bedömning under p. 8 införs således en ny funktion med benämningen enhet som ansvarar för underhåll, ECM, i det gemenskapsrättsliga regelverket. Texten i ändringsdirektivet behandlar å ena sidan en ECM, som avser de fysiska och juridiska personer, som åtar sig att ansvara för en eller flera ECM-funktioner och å andra sidan de verksamhetskrav som ställs på en ECM-funktion.

Syftet med att inrätta ECM-funktioner är att identifiera särskilda enheter som har den tekniska kompetens som krävs för att underhålla järnvägsfordon vilket bör leda till att det blir lättare för järnvägsföretag att ta sitt lagstadgade ansvar för järnvägssäkerheten samtidigt som det skapas ett instrument som kan användas för att ytterligare utveckla säkerheten.

Inrättandet av ECM-funktioner innebär att ett gemensamt system för styrning av fordonsunderhåll skapas. Samtliga fordon kommer att omfattas, med undantag för den trafik som direktivet medger att undantag görs för. Då det för närvarande inte finns

organisationer som enbart motsvarar en eller flera ECM-funktioner kan man förvänta sig att det inom den närmaste framtiden kommer att både nyskapas och ur redan existerande organisationer utkristalliseras ett antal renodlade ECM men kanske främst ett antal etablerade järnvägsföretag med inbyggda ECM-funktioner med olika utformning och inriktning.

För att ECM-systemet ska kunna fungera och spela avsedd roll krävs ytterligare regleringar på gemenskapsnivå.

Arbete med mer detaljerade reglering pågår för närvarande inom ERA och kommissionen. I mitten av juli överlämnade byrån en rekommendation till förordning till kommissionen. Kommissionen ska fatta beslut om antagande av förordningen senast den 24 december i år efter behandling inom ramen för kommitté-förfarandet. Förordningen ska träda i kraft 12 månader efter publicering i *Europeiska unionens officiella tidning, EUT* och blir då direkt gällande i samtliga medlemsstater. Publicering förväntas ske i juni 2011. (Se mer i kap. 5.6.1).

Den rekommendation till förordning ERA har arbetat fram är av betydelse för genomförandet av ändringsdirektivet i den svenska lagstiftningen. Det hade varit till stor fördel för vårt arbete om den nya förordningen hade varit beslutad och på så sätt kunnat utgöra en fast förutsättning för våra förslag. Så är dock inte fallet. Våra förslag har i stället arbetats fram med utgångspunkt i den information om innehållet i ERA:s rekommendation som vi har fått del av underhand och nu i slutskedet även den remissversion som ERA har offentliggjort. I mitten av juli kunde vi även ta del av det förslag till förordning som ERA nu har överlämnat till kommissionen. Det innebär naturligtvis ett visst mått av osäkerhet. Om förordningen får ett väsentligt annat innehåll än den rekommendation ERA har tagit fram kan det naturligtvis ha viss påverkan på våra förslag.

Inom Regeringskansliet och Transportstyrelsen har parallellt med vårt arbete bedrivits ett arbete med att ta fram en svensk ståndpunktspromemoria inför kommittébehandlingen av ECM-frågan. Vi har haft tillfälle att ta del av detta material och har använt det som vägledning i vårt arbete. Det ska understrykas att dokumentet fortfarande är ett arbetsmaterial och inte är färdigberett inom Regeringskansliet. Det kan därmed komma att ändras. Inom ramen för arbetet i ERA:s arbetsgrupp om ECM-frågan har dock den svenska ståndpunkten varit densamma som innehållet i promemorian. Av utkastet till ståndpunktspromemoria framgår att

ECM-frågan bör ses i perspektiv av att bidra till en vital järnvägssektor där en mångfald aktörer är verksamma och där parterna känner sina funktioner och tar sitt respektive ansvar. Vidare framgår att marknaden för fordonsunderhåll kan utvecklas genom att det skapas ökade möjligheter för flera underleverantörer att erbjuda sina tjänster. Lika villkor för alla som utför underhållstjänster måste dock säkerställas.

Enligt utkastet till ståndpunktspromemorian ska en svensk ståndpunkt vara att införande av ECM bör synkroniseras med införande av ett system för certifiering av underhållsverkstäder (CMW) och med antagande av gemensamma säkerhetsmetoder för bedömning av säkerhetsstyrningssystem hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (CSM CA).

Frågan vem som kan vara ECM behandlas utförligt i utkastet till ståndpunktspromemoria. Det kan konstateras att vårt förslag inte skiljer sig från det förhållningssätt som kommer till uttryck i promemorian.

Artikel 14 a

Artikel 14a i järnvägssäkerhetsdirektivet lyder i sin helhet:

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i NVR enligt artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

2. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.

3. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska enheten se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med

a) underhållsjournalen för varje fordon,

b) gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

4. När det gäller godsvagnar ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras av ett organ som ackrediterats eller erkänts i enlighet med punkt 5, eller av en nationell säkerhetsmyndighet. Ackrediteringsförfarandet ska ske på grundval av kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien. Även erkännandeförfarandet ska grundas på kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överensstämelsen med de krav som ska antas inom ramen för punkt 5 kontrolleras av den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artiklarna 10 och 11 och överensstämelsen ska bekräftas i de intyg som specificeras i dessa förfaranden.

5. På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den 24 december 2010 anta en åtgärd för inrättande av ett system för certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll för godsvagnar. De intyg som beviljas i enlighet med detta system ska bekräfta att de krav som avses i punkt 3 uppfylls.

Åtgärden ska omfatta de krav som hänför sig till

- a) det system för underhåll som inrättats av enheten,
- b) formatet och giltigheten för det intyg som enheten beviljats,
- c) kriterierna för ackreditering och erkännande av ett eller flera organ med ansvar att bevilja intyg och säkerställa de kontroller som är nödvändiga för att certifieringssystemet ska fungera,
- d) certifieringssystemets tillämpningsdatum, inklusive en övergångsperiod på ett år för befintliga enheter som ansvarar för underhåll.

Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den...24 december 2018 se över denna åtgärd i syfte att inkludera alla fordon och vid behov uppdatera det certifieringssystem som är tillämpligt på godsvagnar.

6. De intyg som beviljats i enlighet med punkt 5 ska vara giltiga i hela gemenskapen.

7. Byrån ska utvärdera den certifieringsprocess som genomförts i enlighet med punkt 5 genom att lämna en rapport till kommissionen senast tre år efter det att den relevanta åtgärden trätt i kraft.

8. Medlemsstaterna kan i följande fall besluta sig för att uppfylla förpliktelseerna för att identifiera enheten som ansvarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder:

a) Fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i detta land.

b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som avses i punkt 3 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.

c) Fordon som identifieras i artikel 2.2, och militär utrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

Sådana alternativa åtgärder ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten när

a) fordon registreras i enlighet med artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,

b) säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 11 i det här direktivet, när det gäller identifieringen och certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.

Sådana undantag ska identifieras och motiveras i den årliga säkerhetsrapport som avses i artikel 18 i det här direktivet. I sådana fall där det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i gemenskapens järnvägsystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.

Sammanfattningsvis innebär artikeln att varje fordon ska tilldelas en ECM. Fordonets ECM ska vara utsedd innan fordonet tas i bruk eller används på järnvägsnätet. Den tilldelade ECM ska vara registrerad som sådan i fordonsregistret. Det betyder att inte bara nyregistrerade, utan samtliga fordon ska tilldelas en ECM. För

redan registrerade fordon måste registreringen kompletteras med uppgift på tilldelad ECM.

Detta är således den grundläggande regeln i ECM-systemet. Till den fogas kompletterande regler om bl.a. vem som kan vara ECM, ECM:s uppgifter, certifiering av ECM, undantag från huvudregeln samt uppföljning och vidareutveckling.

ECM definieras i direktivet

ECM definieras, som framgått ovan, i direktivets artikel 1.2 på följande sätt:

Enhet som ansvarar för underhåll: Den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR.

Definitionen är mycket allmän. Den klargör endast att en ECM ska ansvara för fordonsunderhåll och vara registrerad i det nationella fordonsregistret. Här finns inte några ledtrådar till vad en ECM ska göra, vilken kompetens den förväntas besitta eller hur den kan vara strukturerad och organiserad.

I artikel 14 a görs vissa förtydliganden. I artikeln anges att ECM, utan att det inverkar på det säkerhetsansvar infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har, ska ”se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll”. Det klargörs också att en ECM ska se till att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen (översatt från *maintenance file*, se kommentar i kommande stycke) för varje fordon samt gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser.

System för underhåll

Begreppen kring underhåll skiljer sig mellan olika TSD-bestämmelser och även jämfört med ordvalen i direktivet. Dessutom är översättningarna till svenska ibland olika. Begreppet ett ”system för underhåll” (*”maintenance system”*) förekommer endast i järnvägssäkerhetsdirektivet. ERA har uppgett att byrån har övervägt att införliva en definition av begreppet i den nya förordningen om ECM. Men i den slutliga rekommendationen till förordning infördes inte någon sådan definition. Sverige framförde

dock under remissförfarandet av ERA:s rekommendation att en sådan borde föras in.

Av ett förslag till definition framgår att det ”system för underhåll” som avses, är ett processororienterat ledningssystem och inte en uppsättning produktrelaterade krav på underhåll av fordon. De produktrelaterade kraven återfinns i ”underhållsjournalen” (*”maintenance file”*). Detta begrepp bör i stället översättas till underhållsunderlag för att undvika förväxling med redovisande dokument (*journaler/records*). Underhållsunderlaget innehåller bl.a. de underhållskrav som beskriver vad som ska göras på fordonet och med vilka intervaller åtgärderna ska utföras. Underhållsjournalen beskriver vilka åtgärder som faktiskt utförts. En underhållsjournal är helt enkelt en loggning av utförda åtgärder.

ECM ska således etablera och vidmakthålla ett system för underhåll med vilket företaget ska skapa och upprätthålla ett systematiskt fordonsunderhåll samt göra detta i enlighet med gällande underhållsföreskrifter och krav, inklusive TSD-bestämmelser.

Underhållsunderlaget (*”maintenance file”*) är en delmängd av det tekniska underlaget (*”technical file”*), som är förvarat av den sökande (upphandlande enheten) under delsystemets hela livslängd. Det ursprungliga tekniska underlaget förväntas bli kompletterat varje gång en konstruktionsändring, som kan påverka överensstämelsen med kraven i TSD eller de föreskrivna användningsvillkoren, har införlivats. Även andra konstruktionsändringar kan påverka underhållsunderlaget. Även underlaget med motiv för vald underhållslösning måste uppdateras när så krävs.

Underhållsunderlaget (*”maintenance file”*) består av två delar:

- underlag med motiven för vald underhållslösning (*”maintenance design justification file”*): som förklarar hur underhållsaktiviteterna är definierade och utformade för att säkerställa att egenskaperna hos den rullande materielen hålls inom acceptabla gränsvärden under livscykeln. Underlaget ska ge insats till att avgöra kriterierna för inspektion och intervaller för underhållsaktiviteter.
- underhållsdokumentationen (*”maintenace documentation”*): som består av alla de dokument som är nödvändiga för att verkställa ledning och genomförande av underhållet av fordonen. Hit hör underhållskraven, som kan behöva omformas till ett underhålls-

program, som tar hänsyn till det aktuella trafikprogrammet. På fordonsnivå kan programmet behöva ytterligare anpassning i form av en underhållsplan för utformning av konkreta arbetspaket för respektive fordon. Underhållsdokumentationen omfattar även de underhållsmanualer, reservdelskataloger, m.m. som erfordras för att kunna genomföra underhållet.

Vidare framgår av artikeln att ECM ska ha ansvaret för utförandet av det operativa underhållet antingen i egen regi eller genom underleverantörer. ”Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.”

Bakgrund

Diskussioner har förts under relativt lång tid på kommissionen och ERA om möjligheterna att certifiera verkstäder som utför säkerhetsrelaterat underhåll på järnvägsfordon.

I samband med inrättandet av järnvägsbyrån år 2004 uppmärksammades bl.a. i järnvägsbyråförordningen (881/2004)⁴ på att underhåll av rullande materiel är en viktig del i säkerhetsarbetet. Det konstaterades att någon i verklig mening europaomfattande marknad för underhåll av järnvägsutrustning inte fanns, vilket ansågs bero på att det saknas ett system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll. Det innebär extra kostnader och tomma transporter. Det framfördes att ett europeiskt system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll därför successivt bör utformas. Uppdraget, att inom tre år efter det att järnvägsbyrån inlett sin verksamhet utarbeta ett europeiskt system för certifiering av järnvägsverkstäder avsedda för underhåll av rullande materiel samt ge rekommendationer om införandet av systemet, inskrevs i artikel 16 i järnvägsbyråförordningen. Det är värt att notera att uppdraget gällde certifiering av verkstäder för underhåll av rullande materiel dvs. uppdraget var inte begränsat till godsvagnar.

Tanken med certifiering har varit att stärka kontrollen av att järnvägsfordon underhålls på ett ändamålsenligt och säkert sätt och att därigenom ytterligare förbättra järnvägssäkerheten. En certifiering skulle också kunna bidra till att utjämna skillnader

⁴ Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå. EGT L 220, 21.06.2004, s. 0003-0015.

mellan medlemsstaterna och därmed skapa mera jämlika konkurrensförhållanden mellan aktörerna liksom gentemot andra trafikslag. Detta skulle i synnerhet kunna gynna den internationella godstrafiken.

Skilda ståndpunkter har brutits mot varandra men en gemensam uppfattning har varit svår att komma fram till. Bl.a. har det framförts farhågor för marknadskoncentration och etableringshinder för nytillträdande leverantörer av underhåll om en certifiering av underhållsverkstäder införs. Uppfattningen att en tredjepartscertifiering skulle reducera den kontroll och styrning av underhållsverkstäderna som vissa järnvägsföretag redan upprätthåller genom direktkontroll, har också framförts.

Med förslaget om inrättandet av ECM som särskilda enheter som ansvarar för och styr underhållet, men inte nödvändigtvis själv utför det, har man lyckats komma vidare med frågan. Det innebär även ytterligare ett steg mot att ersätta den traditionella järnvägsverksamhetens självreglering med offentlig reglering på gemenskapsnivå.

Dagens reglering av fordonsunderhållet

Den grundläggande trafiksäkerhetsmässiga regleringen av styrning och utförande av underhåll på järnvägsfordon återfinns i järnvägslagen och järnvägsförordningen. Regelverket kompletteras och konkretiseras genom föreskrifter från Transportstyrelsen. Regler och föreskrifter för fordonsunderhåll förekommer inte fristående utan ingår som delar av större regelkomplex. Fordonsunderhåll utgör sålunda en delmängd av det övergripande järnvägssäkerhetsansvaret.

Regelsystemet innehåller bland annat krav på beskaffenheten hos infrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel som används. Vidare finns föreskrifter om hur järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares verksamhet ska vara organiserad. Personal som utför arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska motsvara krav på yrkeskunnande och utbildning samt i övrigt anses lämplig med hänsyn till hälsotillstånd och personliga förhållanden. Verksamheten ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem som fastställer vilken organisation och vilka förfaranden som ska tillämpas för att trygga säkerheten. Till säkerhetsstyrningssystemet ska också höras de övriga säkerhetsbestämmelser som behövs.

Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsföretag som vill utföra järnvägstrafik måste inneha tillstånd utfärdat av Transportstyrelsen. Tillståndet omfattar licens och säkerhetsintyg. För att kunna erhålla säkerhetsintyg måste järnvägsföretaget visa att man uppfyller gällande krav om säkerhetsstyrningssystem, övriga säkerhetskrav, använder fordon som fyller kraven samt har erforderliga försäkringar.

Säkerhetsintyget har en del A och en del B. Företagets övergripande rutiner och dokumentation av styrningen av säkerhetsarbetet omfattas av säkerhetsintygets del A. De detaljrutiner som är specifika för det egna landet eller det land där företaget avser att operera omfattas av intygets del B. I Transportstyrelsens vägledning för ansökan om säkerhetstillstånd⁵ återfinns under punkt 8.9 *Besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon* en förteckning med detaljerade krav på fordonsunderhåll som ska uppfyllas för att man ska kunna erhålla säkerhetsintygets del B. Där nämns bl.a. underhålls- och besiktningintervall, säkerhetsbesiktningar utöver periodiska besiktningar, kontroller och gränsvärden vid säkerhetsbesiktning, åtgärder vid periodiskt underhåll, funktionskontroller, avvikelserapportering, åtgärder vid påtalade brister, dokumentation av säkerhetsbesiktning och underhåll, säkerställande att fordon som används är godkända, besiktade och underhållna enligt företagets krav samt beskrivning av vilka verkstadsresurser som används för underhållet.

Godkännande att ta i bruk fordon

För att ta i bruk ett fordon måste det vara godkänt av Transportstyrelsen. Inom ramen för godkännandeprocessen granskar Transportstyrelsen bl.a. underhållsinstruktioner och fordonsmanualer. Innan ett fordon tas i bruk ska även ECM vara registrerad i fordonsregistret. Däremot behöver en ECM inte vara utpekad för att fordonet ska godkännas för att tas i bruk. Kontroll av att fordonet underhålls i enlighet med föreskrivna regler ligger utanför själva godkännandeprocessen. Enkelt uttryckt har således regleringen och införandet av ECM ingen egentlig betydelse för godkännandeprocessen.

⁵ Tillstånd i form av säkerhetsintyg del A och del B, TS JV 2009:016.

Kontroll av fordonsunderhållet

Alla krav på underhållsåtgärder har sitt ursprung i fordonets grundkonstruktion. Det är i kravspecifikationen till konstruktören som den över fordonets livslängd optimala kompromissen mellan kostnader för kundnytta och teknisk prestanda vägs emot kostnader för tillgänglighet i form av funktionssäkerhet, underhållsmässighet och underhållssäkerhet. Det har under större delen av järnvägens historia varit de nationella järnvägsmonopolen som haft tekniska resurser och kompetens för att inte bara specificera fordonskoncept utan även i detalj utforma den tekniska specifikationen inklusive underhållskraven samt vara upphandlare av fordonen. Som en konsekvens har fordonsunderhåll traditionellt bedrivits i egen regi av de nationella monopolen som en sidoverksamhet till trafikverksamheten, ofta organiserad i en särskild avdelning eller division. Så ser det också fortfarande ut på många håll i Europa. I Sverige har vi som ett resultat av omstruktureringen av järnvägsverksamheten de senaste tjugo åren fått en alltmer uppdelad järnvägsmarknad där fordonsunderhåll numera i huvudsak bedrivs av specialiserade underhållföretag. Uppdragsgivare är järnvägsföretag, fordonsinnehavare och i vissa fall andra aktörer. En liknande utveckling är på gång inom hela den europeiska järnvägsgemenskapen.

Kontrollen av fordonsunderhållet skiljer sig beroende på vilken organisation underhållet bedrivs under. Underhåll som bedrivs på det traditionella sättet kontrolleras i regel genom järnvägsföretagens egenkontroll. I länder med en mera diversifierad järnvägsmarknad där fordonsunderhåll som regel upphandlas från externa leverantörer finns ingen grund för egenkontroll. Här har man i stället skapat system för andra- och/eller tredjepartskontroll. Andrapartskontroll, dvs. där järnvägsföretaget självt utför regelbundna verksamhetsrevisioner och produktrelaterade kontroller hos underhållsleverantören, är fortfarande vanlig, men utvecklingen går snabbt i riktning mot mer och mer tredjepartskontroll. Tredjepartskontroll innebär att järnvägsföretaget försäkrar sig om att underhållsleverantören styr och dokumenterar sina processer på föreskrivet sätt genom kontroller och verksamhetsrevisioner utförda av externa gransknings- och certifieringsorgan. Ett vanligt sätt att säkerställa detta på är att begära att leverantören certifierar sin verksamhet mot någon nationell eller internationell standard som exempelvis ISO 9000.

EU-kommissionen och ERA har under lång tid arbetat med att utforma offentligrättsliga system för styrning och kontroll av underhållsverksamheten som steg för steg ska kunna ersätta den egenkontroll som sammanhänger med det traditionella sättet att bedriva fordonsunderhåll som utövas av järnvägsföretag med egna verkstäder. Avsikten är att öppna marknaden bl.a. genom att införa transparenta och likvärdiga förutsättningar för fordonsunderhåll. Utformning och införande av ett gemensamt system för certifiering av underhållsverkstäder är en av de frågor man arbetat med i detta sammanhang.

Fordonsunderhåll i Sverige

I Sverige bedriver flertalet järnvägsföretag inte fordonsunderhåll i egen regi. De dominerande företagen SJ AB och Green Cargo skiljdes organisatoriskt från underhållsverksamheten i och med bolagiseringen av det gamla affärsverket SJ. Det tunga underhållet bolagiserades redan år 1991 och det lätta underhållet år 2000. Sedan dess upphandlar både SJ AB och Green Cargo underhåll externt. Så långt möjligt upphandlas det i konkurrens mellan olika leverantörer. På samma sätt gör övriga operatörer och fordonsinnehavare, inklusive Trafikverket.

Det bör dock nämnas att det finns exempel på järnvägsföretag med egettrafik som bedriver underhåll i egen regi. Till dessa hör TGOJ Trafik och Tågakeriet i Bergslagen samt flertalet museiföreningar.

På marknaden för upphandlad persontrafik råder en liknande situation. I de flesta fall lämnar upphandlande trafik huvudmän åt de kontrakterade trafikoperatörerna att upphandla, säkerställa och styra fordonsunderhållet som en del av trafikeringssuppdraget. Underhåll upphandlas i regel i anslutning till anbuds- och kontraktsprocessen. Det finns emellertid exempel på trafikoperatörer som utför underhåll i egen organisation, till exempel Roslagståg.

Några trafik huvudmän har valt att själva svara för upphandlingen av fordonsunderhåll och ställer då underhållna trafikfordon till operatörens förfogande. Ett sådant exempel är X-trafik. Ansvar för trafiksäkerheten inklusive underhållet åvilar emellertid även i den situationen trafikoperatören, dvs. järnvägsföretaget, även om man saknar egna direkta kommersiella

relationer med underhållsleverantören. Operatörens styrning av underhållet är i en sådan situation givetvis mer komplicerad än då man själv kontrakterat underleverantören. I det aktuella fallet med X-trafik föreligger ett trepartsavtal som ger järnvägsföretaget rätten att revidera och överpröva underhållet.

Ansvar för riskhantering

Ansvar för riskhanteringen i samband med ändrad konstruktion av ett fordon oavsett orsak, ligger i dag på berört järnvägsföretag.

Med hänsyn till betydelsen av korrekt konstruktionsarbete och genomförandet av riskbedömningar och åtgärder för riskhantering som kan uppstå som ett resultat av konstruktionsarbetet, bör på sikt funktionen *Konstruktionsansvarig enhet* definieras bland de EU-rättsakter, som påverkar järnvägssystemet.

Underhållsunderlaget är en delmängd av det tekniska underlaget, som är förvarat av den sökande (upphandlande enheten) under delsystemets hela livslängd. Det ursprungliga tekniska underlaget förväntas bli kompletterat varje gång en konstruktionsändring, som kan påverka överensstämmelsen med kraven i TSD eller de föreskrivna användningsvillkoren, har införlivats. Även andra konstruktionsändringar kan påverka underhållsunderlaget. Underlaget med motiv för vald underhållslösning måste uppdateras när så krävs. Underlaget ska ge insatsdata till att avgöra kriterierna för inspektion och intervaller för underhållsaktiviteter.

En ECM som har för avsikt att hantera modifieringar behöver etablera processer med tillhörande kritiska rutiner för att kunna göra en bedömning av om ändringen är väsentlig i den mening som avses i förordning 352 eller om ändringen bör genomföras med hjälp av de egna säkerhetsmetoderna (se mer i kap. 3.8.4).

Här uppstår dock ett dilemma beträffande åtkomsten till den ursprungliga tekniska dokumentationen, som den sökande enligt direktivet ska förvara i kopia under fordonets hela livslängd. Vem som är fordonsinnehavare och varaktigt förfogar över fordonet, kan förändras flera gånger under fordonets livslängd och den som innehar denna funktion behöver säkerställa sig tillgång till den tekniska dokumentationen.

5.6.1 Europeiska järnvägsbyrån utarbetar ny förordning som kompletterar direktivet

Som har beskrivits tidigare i texten har ERA lämnat en rekommendation till förordning om ECM-systemet till kommissionen.

Av artikel 14 a framgår även att kommissionen senast den 24 december 2018 ska se över ECM-systemet i syfte att inkludera alla fordon. Det vill säga se över om förutsättningar finns för att införa certifiering för alla ECM, inte bara de som ansvarar för underhåll av godsvagnar. Bestämmelsen är ett slags mjuk stupstock och kan innebära att ett obligatorium införs för alla ECM. Förhoppningarna inom ERA och bland andra experter är dock att branschen sett fördelar med en certifiering långt dessförinnan och därför infört en marknadsdriven certifiering av alla ECM på frivillig väg. Redan nu kan man se hur de stora fordonsägarna leasar eller hyr ut lok och motorvagnar till aktörer i skilda länder. Dessa lok och motorvagnar kan med kort varsel flyttas från ett järnvägsföretag i en medlemsstat till ett annat järnvägsföretag i ett annat land.

Arbetet med att ta fram en rekommendation till förordning har krävt att ERA går djupare in på frågor om vad en ECM ska göra, dvs. en närmare beskrivning av vilka uppgifter med tillhörande ansvar och befogenheter som ingår i respektive ECM-funktion, hur en ECM ska arbeta, vilken kompetens som krävs osv. Då dessa frågor är av vitalt intresse för den fortsatta hanteringen av frågan även här i Sverige har vi under arbetets gång varit i kontakt med ERA ett flertal gånger för att få information om hur byrån arbetar med frågan och om vilka förslag som kan förväntas. ERA har varit till stor hjälp och det har varit lätt att få den information vi har efterfrågat.

Av den information vi tagit del av framgår att certifieringssystemet är tänkt att bidra till att utveckla järnvägssektorn genom att öppna den europeiska marknaden för fordonsunderhåll. Därigenom kan nya affärsmöjligheter skapas. En ledstjärna i utformningen av systemet har varit största möjliga flexibilitet. Systemet kommer att vara heltäckande och omfatta frågor om bl.a. vem som kan vara ECM, indelning av ECM i funktioner, certifieringsorgan, certifiering av ECM och ECM-funktioner, internationell samverkan samt krav på ECM och certifieringsorgan.

Vi kommer nedan att redogöra för det förslag som ERA har tagit fram.

ECM-systemets bärande delar

Nedanstående uppställning visar översiktligt systemets bärande delar:

- Fysiska och juridiska personer som anser sig uppfylla kraven ska kunna ansöka om certifiering som ECM.
- Obligatorisk certifiering av ECM för godsvagnar införs.
- Möjlighet skapas till frivillig certifiering av alla typer av ECM.
- En ECM indelas i ECM-funktioner för att möjliggöra delcertifiering av specialistfunktioner.
- Information och samverkan mellan olika aktörer föreskrivs; bl.a. ska underhållsinformation, driftsinformation och händelse-rapporter utbytas mellan parterna. Operatör som misstänker att en ECM inte fyller kraven måste anmäla detta till det certifieringsorgan, som utövar tillsynen.
- Sökande som vill bli ECM får rätt att själv välja certifieringsorgan.
- Tre typer av certifieringsorgan kan förekomma: Ackrediterade eller erkända organ samt den nationella säkerhetsmyndigheten. Alla tre typerna av organ måste uppfylla kraven på certifieringsorgan.
- Certifieringsorganen ska samverka på Europeanivå.
- Gemensamma utvärderingskrav ska tillämpas i hela Europa.
- Gemensamma format för intyg ska utformas och tillämpas i hela Europa.
- ECM-intyg ska vara giltigt i tre till fem år.
- Årliga revisioner av certifierade ECM ska utföras av certifieringsorganet oavsett typ av organ.
- Den nationella säkerhetsmyndigheten utövar tillsyn genom kontroll av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.
- ERA ska informeras om vilken certifieringsmodell respektive medlemsstat valt samt om godkända certifieringsorgan och utfärdade ECM-intyg. Denna information ska hållas tillgänglig för alla.

- Förordningen träder i kraft ett år efter publicering i Europeiska unionens officiella tidning (EUT). ECM-intyg ska vara utfärdade senast ett år därefter varvid ECM-systemet träder i drift.

Funktionellt angreppssätt

ERA har tagit fram en beskrivning av de funktioner en ECM måste omfatta för att kunna uppfylla kraven, sköta sin uppgift och ta det ansvar som hänger samman med uppgiften som utgångspunkt för sitt arbete. Den funktionella uppdelningen är i själva verket central för hela upplägget och ger förutsättningarna för att lösa några av de stora tvistefrågorna kring etableringen av ECM, framförallt frågan om vem som kan vara ECM. ERA har lagt stor vikt vid att identifiera och beskriva dessa funktioner samt hur de hänger ihop och samverkar med varandra.

En ECM ska enligt förslaget omfatta fyra delfunktioner. Dessa är:

- En ledningsfunktion som styr och samordnar de operativa funktionerna.
- En funktion för utveckling av underhållet med ansvar för underhållsdokumentation baserad på konstruktionsuppgifter, gångdata, underhållsdata och beprövad erfarenhet.
- En funktion för styrning av fordonsflottan med ansvar för att fordon sänds till underhåll och återgår i drift efter underhåll.
- En funktion för utförande av underhåll med ansvar för det operativa underhållet på fordon och komponenter samt för utfärdande av redovisande dokument och underhållsintyg.

Ledningsfunktionen betraktas som avgörande och överordnad de tre operativa funktionerna. Den organisation, den fysiska eller juridiska person, som önskar bli ECM måste själv, i egen organisation ha kompetens och resurser att utföra ledningsfunktionen. De operativa funktionerna kan helt eller delvis vara outsourcade, dvs. utlagda som uppdrag till underleverantörer. Den sökande måste dock kunna visa att underleverantörerna utför uppgifterna på ett tillfredställande sätt och att det finns ett fungerande system för processtyrning av underleverantörerna. Antingen har underleverantören på frivillig basis tillerkänts ECM-

certifikat för berörd delfunktion eller så måste den upphandlande ECM själv visa att den uppfyller samtliga krav för motsvarande ECM-funktion.

Det innebär att den som är ECM-certifierad under alla omständigheter alltid själv ska vara ansvarig för samtliga funktioner oavsett om någon eller några operativt utförs av underleverantörer.

5.6.2 ECM-funktionen kommer sannolikt att utvecklas

Den utformning av ECM med en indelning i fyra delfunktioner med definierade uppgifter som ERA har tagit fram en rekommendation till kommer förmodligen inte att vara det sista steget i utvecklingen av ECM. Redan nu diskuteras en möjlig femte delfunktion som skulle avse ansvar för konstruktion och omkonstruktion av fordon. Frågan har bland annat väckts från svenskt håll. Men den återfinns inte i det förslag ERA presenterade för kommissionen den 1 juli i år.

Vi berör nedan två av de uppgifter en delfunktion för konstruktion skulle kunna ta ansvar för. Det gäller ansvar för riskvärdering och riskbedömning samt konfigurationsledning av fordonets integritet. Vi lyfter också fram en fråga som handlar om underhållsintyg, som vi tror kommer att bli en viktig uppgift för delfunktionen verkstadsunderhåll.

Konfigurationsledning av fordonets integritet

I dag ligger det formella ansvaret för konfigurationsledning av det tekniska underlaget i samband med ändrad konstruktion av ett fordon oavsett orsak, på berört järnvägsföretag inom ramen för kravet på ett säkerhetsstyrningssystem.

Med tanke på att ett fordon och i synnerhet en godsvagn över tiden kan komma att ingå i en mängd fordonskombinationer som dras av många olika järnvägsföretag, är dagens ansvarsfördelning svårhanterlig. Flera upphandlande enheter kan vara engagerade under ett fordons livslängd, vilket komplicerar för den som ska ta ansvar för fordonets konfiguration.

Introduktionen av funktionen ECM, skapar nya möjligheter. Det är ECM som ska säkerställa att varje tilldelat fordon underhålls i enlighet med underhållsunderlaget för fordonet. ECM är den

funktion som bör ta på sig ansvaret för såväl hanteringen av ändringar som påverkar konstruktionens integritet, som för underhållet av den rullande materielen och förvaltningen av underhållsunderlaget.

En delmängd av dessa modifieringar utgörs av byte i samband med underhåll ("substitution in the framework of maintenance") dvs. ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer. Om fordonet nyttjas av flera järnvägsföretag uppstår praktiska svårigheter med att kommunicera med alla berörda järnvägsföretag. ECM-funktionen har bäst överblick över behovet av sådana konstruktionsändringar och bör säkerställa tillgång till kompetens för att ta hand om detta behov över ett fordonens livscykel.

Oavsett en konstruktionsändrings komplexitet och omfattning, krävs det i grunden samma processer med tillhörande kritiska rutiner. En ECM bör ha förmågan att hantera de ändringar av fordonets dokumentation som blir följden av en konstruktionsändring genom konfigurationsstyrning av det tekniska underlaget. Dessutom ska en ECM ha förmågan att värdera konsekvenserna av en omkonstruktion och kunna utveckla eller anpassa berörd drifts- och underhållsdokumentation.

ECM-funktionen kan mycket väl kombineras med funktionen som den sökande i händelse av modifiering av den tekniska konstruktionen av fordonet.

ECM-funktionen måste ha förmåga att ta hand om det underhållsunderlag som skapas i samband med en omkonstruktion och omsätta detta till erforderliga ändringar av underhållsdokumentationen. Denna dokumentation utgörs dels av förändrade underhållskrav, dels av erforderliga förändringar av berörda underhållsmanualer inklusive reservdelskataloger eller motsvarande. Underhållskraven kan behöva omformas till ett underhållsprogram, som tar hänsyn till det aktuella trafikprogrammet. På fordonsnivå kan programmet behöva ytterligare anpassning i form av en underhållsplan för utformning av konkreta arbetspaket för respektive fordon.

Underhållsintyg

Underhållsintyg (*”Certificate of Release to Service”*) bör införas i samband med introduktionen av den ECM-funktion som begreppsmässigt ersätter certifierade järnvägsverkstäder (CMW). Skälet är att de i de flesta fall kommer att finnas ett flertal verkstadsfunktioner som stödjer en eller kanske flera ECM. Det skulle klarlägga ansvarsfördelningen mellan aktörerna. Ett underhållsintyg ska utfärdas av vederbörligt behörig intygsutfärdande personal för järnvägsverkstadens räkning när det har kontrollerats att allt beordrat underhåll har utförts på rätt sätt i enlighet med gällande rutiner och underhållsdokumentation samt att det inte finns några krav som inte uppfyllts och som är kända för att kunna utgöra allvarlig fara för järnvägssäkerheten.

5.6.3 Det finns en obalans i systemet

Direktivet fastslår att alla fordon ska tilldelas en ECM som tar ansvar för underhållet. ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierade.

Det certifieringssystem och den struktur som ERA har tagit fram en rekommendation till förordning om kommer bara att gälla godsvagnar och ECM som ansvarar för godsvagnsunderhåll. Andra ECM kan emellertid välja att frivilligt ansluta sig till systemet och den vägen erhålla ECM-certifikat.

För ECM som inte certifieras finns ingen reglering utöver de relativt enkla krav som gäller alla ECM och som framgår av artikel 14a.3 till ändringsdirektivet. Där krävs att en ECM ska ”se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar för är i säkert skick genom ett system för underhåll”. ECM ska därvid se till att fordonen underhålls i enlighet med:

- a) underhållsjournalen (egentligen *underhållsunderlaget*) för varje fordon
- b) gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser

Utöver detta finns inga krav formulerade och det betyder att fordon som inte är godsvagnar kan komma att tilldelas ECM som inte omfattar vare sig de fyra delfunktionerna som krävs av en

certifierad ECM eller uppfyller de krav som ställs på en certifierad ECM.

Detta är en assymetri i systemet som det finns anledning att begrunda. Det kommer att etableras ett system som kommer att se olika ut för olika fordonsslag och det kan finnas risk för att underhållsstyrningen blir av varierande kvalitet av det skälet att ECM för andra fordon än godsvagnar inte kommer att bli föremål för certifiering. Vi avser att återkomma till frågan längre fram under avsnitt 5.6.8.

5.6.4 Certifiering av underhållsverkstäder inordnas i ECM-systemet

Som framgått tidigare har frågan om certifiering av underhållsverkstäder, CMW utvecklats parallellt med ECM-frågan. Genom förslaget om att inrätta ECM och identifieringen av delfunktionen verkstadsunderhåll inom ECM-funktionen har frågan om certifiering av verkstäder fått en ny inriktning. Av den svenska ständpunktspromemorian, som nämndes ovan, framgår att man från svenskt håll avser att söka driva CMW-frågan fram mot en lösning samordnat med ECM.

Med uppdelningen av ECM-funktionen i fyra delfunktioner av vilka underhållsfunktionen är den volym- och kostnadsräddigast mest omfattande har CMW-frågan kommit att bli en delmängd inom ECM. Som sådan får den sin lösning inom ECM-systemet och behöver inte drivas som en egen fråga. Detta följer mer eller mindre automatiskt av inrättandet av ECM och uppdelningen av ECM i delfunktioner. Certifiering av underhållsverkstäder kommer, inom ramen för ECM-processen, att följa något av nedanstående alternativ:

- En ECM som söker certifiering och som omfattar alla fyra delfunktionerna i egen organisation kommer att automatiskt få den egna underhållsfunktionen, underhållsverkstaden eller underhållsverkstäderna, certifierad som en del av ECM-certifieringen.
- En ECM som inte har egen underhållsfunktion kommer att behöva visa att man genom sin ledningsfunktion kan styra och kontrollera den eller de underleverantörer av fordonsunderhåll som man kontrakterar. Det finns inget uttryckligt krav att

underleverantören ska vara certifierad, men det mest troliga scenariot är att en sådan ECM kommer att avkräva underleverantören en tredjepartscertifiering enligt exempelvis ISO-modell där samtliga krav som ingår i ECM-systemet bedöms och certifieras som komplement till ISO-certifieringen.

Ett problem med systemet är att så länge ECM för andra fordon än godsvagnar inte certifieras kommer deras underhållsfunktion inte heller att certifieras. En certifiering av alla underhållsverkstäder kommer att bli verklighet först då alla ECM, på obligatorisk eller frivillig väg, blivit certifierade.

Den obalans eller asymmetri i ECM-systemet vi tidigare påpekat fortplantar sig på detta sätt till frågan om certifiering av underhållsverkstäder.

5.6.5 ECM för godsvagnar ska certifieras

Av direktivets artikel 14a.4 framgår att alla ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar som används i järnvägssystemet inom och mellan medlemsstater ska vara certifierade. Bakgrunden härtill är att godsvagnar är de fordon som är ojämförligt mest vanliga i internationell trafik och att godståg ofta innehåller vagnar från många olika fordonsinnehavare. Underhållsfrågan kan därför vara betydligt mera komplicerad än för trafik som är enbart nationell eller för persontrafik.

För att reglera vissa frågor som har att göra med den internationella godsvagnstrafiken finns en privat och frivillig överenskommelse mellan järnvägsföretag och godsvagnsinnehavare i Europa. Avtalet kallas CGU (*General Contract of Use for Wagons*) och tillhandahåller ett regelverk för användandet av godsvagnar i internationell trafik. Före CGU-avtalet fanns ett äldre avtal tecknat mellan de nationella järnvägsförvaltningarna som reglerade den internationella godstrafiken mellan de länder som var parter i avtalet. Det var det så kallade RIV-avtalet (*Regolamento Internazionale Carrozze*). Då CGU ersatte RIV-avtalet (*Regolamento Internazionale Veicoli*) kom vissa frågor kring styrningen av godsvagnsunderhållet att förbli öppna och oreglerade. Med beslutet om certifiering av ECM för godsvagnar kommer dock denna lucka att stängas till och ett offentlighetsligt

system med styrningsmekanismer som kompenserar de som bortföll med slopandet av RIV-avtalet införs.

Certifiering ska göras av organ som antingen ackrediterats eller erkänts för uppgiften. Certifiering kan alternativt göras av den nationella säkerhetsmyndigheten, som i Sverige är Transportstyrelsen. Den som vill erhålla ECM-certifikat ska ansöka om detta hos det certifieringsorgan man själv väljer. Certifieringsorganet ska kontrollera sökandens kvalifikationer och möjligheter att fungera som ECM. Prövningen ska ske utifrån kriterier som ingår i det system ERA har rekommenderat och som kommer att vara en del av den EU-förordning som är under utarbetande.

Av den rekommendation till förordning som ERA har tagit fram framgår bl.a. följande.

- Beslut om certifiering får dröja högst fyra månader efter att en sökande lämnat all relevant information till certifieringsorganet.
- ECM-certifikat ska utfärdas på särskilda formulär som ser likadana ut i alla medlemsstater.
- Certifikat ska vara giltigt i högst fem år efter utfärdandet.
- Certifieringsorganet ska göra uppföljningarutöva tillsyn och kontroller minst en gång per år hos varje ECM man certifierat.
- En ECM som vid kontroll utförd av certifieringsorganet visar sig inte längre uppfylla certifieringskriterierna ska åläggas att inkomma med åtgärdsplan för att korrigera konstaterade brister.
- Vid återkommande, ej åtgärdade brister kan ECM-certifikatet dras in av certifieringsorganet.

Det har, som framgått, bedömts som mest angeläget att börja tillämpa ECM-systemet för godsvagnar.

Det kommer dock, från samma tidpunkt som certifiering av ECM för godsvagnar införs, att vara möjligt att på frivillig väg certifiera ECM som ansvarar för underhåll av andra typer av fordon. De certifieringskriterier som fastställs i förordningen ska i så fall tillämpas i samma utsträckning som för godsvagnar och i övrigt följa det regelsystem som gäller godsvagnar.

5.6.6 I vissa fall kan alternativ till certifiering väljas

Medlemsstaterna kan i vissa fall identifiera ECM och certifiera denna genom alternativa åtgärder. Sådana undantag regleras i kapitel 14 a. 8 i ändringsdirektivet. De fordon för vilka certifiering genom alternativa åtgärder kan vara möjligt är följande.

- a) Fordon som är registrerade i tredjeland och som underhålls enligt lagstiftningen i detta land.
- b) Fordon som används på nät eller linje med annan spårvidd än normalspår (1435 mm) och där kraven på underhållssystem tillgodoses genom lagstiftning i tredjeland.
- c) Fordon som används i tunnelbana, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.
- d) Fordon som används på nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik.
- e) Fordon som används på privatägd infrastruktur i infrastrukturförvaltarens egen godstrafik.
- f) Museimateriel som utnyttjar nationella nät och som uppfyller nationella säkerhetsregler.
- g) Museifordon vid musei- och turistjärnvägar som utnyttjar egna nät.
- h) Militärutrustning och specialtransporter som kräver särskilt tillstånd av den nationella säkerhetsmyndigheten.

Om alternativ identifiering av ECM väljs ska detta ske i särskild ordning genom undantag som beviljas av den nationella säkerhetsmyndigheten i samband med att fordonet registreras i det nationella fordonsregistret eller när säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Säkerhetsmyndigheten ska i den årliga säkerhetsrapporten beskriva och motivera beslutade undantag.

Vad avser trafik som omfattas av punkterna c-h har vi föreslagit att de undantas från direktivets tillämpningsområde. Alternativ identifiering av ECM är således inte aktuellt då ifrågavarande fordon inte omfattas av krav på att tilldelas en ECM.

Vad avser övriga punkter, dvs. a–b har vi övervägt de möjligheter till undantag som direktivet medger och föreslår att följande fordons ECM ska identifieras genom alternativa åtgärder:

- a) Fordon vars underhåll regleras av lagstiftning i tredjeland oavsett om de används på normalspåriga banor eller ej bör undantas då tredjeland inte omfattas av ECM-systemet. Att underhållet utförs enligt gällande lagstiftning i tredjeland bör dock kontrolleras av den som använder fordonen och underlag tillställas Transportstyrelsen för undantagsbeslut.
- b) Militärtransporter och specialtransporter som kräver särskilt tillstånd bör undantas och identifiering av ECM bör kunna ske genom alternativa åtgärder.

5.6.7 Alla som fyller kraven bör kunna vara ECM

Exkluderande eller inkluderande tolkning

I artikel 14 a. 2 i ändringsdirektivet föreskrivs att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara ECM.

Denna mening har varit föremål för skilda tolkningar och har kommit att kallas exkluderande eller inkluderande tolkning. En exkluderande tolkning innebär att endast järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller fordonsinnehavare kan vara ECM. Någon annan kan inte komma ifråga. En inkluderande tolkning innebär å andra sidan att man ser direktivets skrivning som exempel på organisationer som kan vara ECM, men att även andra kan komma ifråga. Frågan har diskuterats bland annat inom ERA och det har inledningsvis funnits olika uppfattningar mellan medlemsstaterna. I den arbetsgruppgrupp som ERA har arbetat med för att ta fram förslag till kompletterande EU-förordning om ECM har båda tolkningsätten haft sina företrädare.

Som ovan nämnts tycks dock åsiktsskillnaderna på senare tid ha reducerats. ERA uppgav vid ett möte i Valenciennes att det inkluderande synsättet förefaller nu vara allmänt accepterat i byråns arbetsgrupp.

Vi har under våra samtal med företrädare för järnvägsbranschen i Sverige mött en i det närmaste enhällig uppfattning om att en svensk reglering av vem som kan vara ECM bör utgå från ett

inkluderande synsätt. Uppfattningen har varit att det är naturligt att även andra än järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och fordonsinnehavare ska kunna komma ifråga som ECM. Både underhållsföretag och teknikkonsultföretag har nämnts som exempel på möjliga ECM. Vi har mött järnvägsföretag som uttalat ett intresse av att bli sina egna ECM och vi har mött organisationer som uttryckt sin avsikt att inte vara egna ECM utan som gärna vill köpa den tjänsten av någon annan, som har bättre förmåga och en sådan inriktning på sin verksamhet att man är bättre lämpad för uppgiften.

Inom ERA arbetar man med ECM-frågan på ett sådant sätt att det är uppenbart att byrån anser att även andra aktörer utöver järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och fordonsinnehavare kan vara ECM. Det funktionella förhållningssätt ERA har antagit och identifieringen av ECM-funktionen med de fyra delfunktionerna visar detta. Uttalanden från byrån och textförslag som beskriver ECM-funktionens struktur pekar i samma riktning.

Vi har också konstaterat att Regeringskansliet i sitt utkast till ståndpunktspromemoria intar samma ståndpunkt och anger som en uppgift för de svenska representanterna att driva en inkluderande linje i kommittéförfarandet kring den nya ECM-förordningen.

Utredningens överväganden

Frågan om vem som kan vara ECM måste enligt vår mening ställas på rätt sätt. Det är inte en organisationsfråga i första hand. Det handlar inte om vilka organisationer; järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare eller andra, som kan vara ECM. Det handlar i stället om ECM-funktioner, strukturering av funktioner samt framförallt om kompetens och resurser.

Svaret på frågan måste bli att den som vill vara ECM måste kunna visa att man omfattar de fyra delfunktionerna, att man i egen organisation minst har förmåga och resurser att hantera ledningsfunktionen och att man på något sätt, kontraktuellt eller annat, har tillgång till och kontroll över utförandet av de övriga funktionerna.

Alla fysiska och juridiska personer som önskar bli ECM och som kan visa att man besitter kompetensen och resurserna att uppfylla kraven bör enligt vår uppfattning kunna identifieras och certifieras som ECM.

5.6.8 Krav på ECM

ERA har, som en del av uppdraget att ta fram certifieringssystem, arbetat med att utforma krav och bedömningskriterier för ECM. Kraven återfinns i Annex I i rekommendationen till förordning. De formuleras per delfunktion.

Kraven på ledningsfunktionen omfattar preliminärt områdena:

- Ledarskap
- Riskbedömning/Riskanalys
- Uppföljning och återkoppling
- Organisatoriskt lärande
- Befogenhetsfördelning och ansvar
- Kompetensutveckling
- Information
- Dokumentation
- Underleverantörsstyrning.

Inom varje sådant område utformas ett antal konkreta utvärderingskriterier.

Kraven på de operativa funktionerna är mera specialiserade och omfattar ett antal utvärderingskriterier för varje funktion.

Viktigt är att kraven ska gälla lika för alla certifierade ECM i hela Europa. På så sätt skapas en tydlighet och en transparens i frågan om hur fordonsunderhåll ska styras och utföras och konkurrensvillkoren blir likartade för alla aktörer på hela den gemensamma järnvägsmarknaden. För att säkerställa att kraven bedöms lika åläggs certifieringsorganen att samverka med varandra. ERA får också en roll att sammanställa och tillgänglighålla gemensam information som har betydelse i sammanhanget.

De krav som kommer att ställas på ECM i förordningen gäller som ovan nämnts enbart för de ECM som ansvarar för godsvagnar eller för de som har valt att frivilligt certifieras. Mot bakgrund av att det även för övriga fordon ska tilldelas en ECM, som också ska registreras i fordonsregistret, har vi gjort bedömningen att det även för dessa bör finnas i vart fall minimikrav som måste uppfyllas. Annars är det i princip möjligt att tilldela ett fordon vem och vad som helst som ECM. Vår bedömning är att det skulle kunna leda till ett urholkat system som inte har förutsättningar att fylla avsett

syfte. Detta skulle naturligtvis kunna leda till minskat förtroende för hela ECM-systemet.

Vi föreslår därför att det i järnvägslagen förs in krav på en ECM. Kraven bör formuleras på så sätt att en enhet som ansvarar för underhåll ska ha ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de järnvägsfordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Vidare bör varje fysisk och juridisk person vars enhet ansvarar för underhåll ha kompetens och resurser för sina uppgifter och även i övrigt anses vara lämplig. Dessa grundläggande krav bör konkretiseras genom bestämmelser i järnvägsförordningen. Vi anser att en ECM vars personal har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten bör vara vederbörligen kvalificerad och även i övrigt vara lämplig. Vi anser vidare att det bör ställas krav på viss ekonomisk soliditet hos en ECM. Ett rimligt krav att ställa är enligt vår bedömning att en ECM kan visa att denne enligt realistiska antaganden kan uppfylla sina ekonomiska åtaganden under de närmaste 12 månaderna.

5.6.9 Det finns organisationer som vill bli ECM

En intressant fråga är om det inom den svenska järnvägsbranschen finns organisationer som skulle kunna vara intresserade av att bli ECM, om det finns ECM-kandidater.

Vi har inget definitivt svar på den frågan, men våra diskussioner med företrädare för branschens olika grenar indikerar att det finns intressenter. Vi har mött intresse från bland annat följande slag av företag och organisationer:

- Fordonstillverkare
- Infrastrukturförvaltare
- Järnvägsföretag
- Fordonsinnehavare
- Teknikkonsulter
- Underhållsleverantörer

Sammanfattningsvis har vi sett att intresset är brett och att man från flera olika håll kan se en affärsmöjlighet i att etablera sig som ECM.

Vi har i våra diskussioner emellertid också träffat på företag som inte önskar bli ECM utan uttalat ett intresse att köpa ECM-tjänster av andra.

Utifrån dessa iakttagelser drar vi slutsatsen att ECM-verksamhet kan komma att utvecklas inte bara till en viktig funktion för professionell styrning och ledning av fordonsunderhåll och därmed för ökad trafiksäkerhet utan också till en intressant kommersiell delmarknad. Vi har konstaterat att det finns både intresserade leverantörer och intresserade kunder, vilket är grundförutsättningen för att en marknadsrelation ska uppstå.

5.6.10 Externa certifieringsföretag bör jämte Transportstyrelsen utses till certifieringsorgan

I artikel 14 a. 4 i ändringsdirektivet föreskrivs att en ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska certifieras av ett certifieringsorgan som antingen ackrediterats eller erkänts som sådant i enlighet med de kriterier som utarbetas av ERA. Alternativt kan en medlemsstat välja att låta den nationella säkerhetsmyndigheten vara det organ som certifierar ECM.

Certifieringsorganens uppgift

Certifieringsorganen ska ha till uppgift att granska de fysiska eller juridiska personer som vill bli ECM och kontrollera att de uppfyller gällande krav, dvs. i huvudsak den av ERA föreslagna förordningen. Granskningen ska enligt nämnda förordning följas upp genom årliga kontroller eller revisioner för att säkerställa att kraven fortsatt är uppfyllda.

Som ovan nämnts återfinns kraven på ECM-funktioner i sin slutliga utformning i Annex I i ERA:s rekommendation till förordning. När det gäller dessa krav torde det vara möjligt att till stor del använda tillämpliga standarder som exempelvis ISO 9001 och därutöver kontrollera de tilläggskrav som kan komma att ställas med stöd av förordningen. Metodiken med att arbeta mot standarder kommer att underlätta certifieringsarbetet. Dessutom bör det kunna medföra en hög grad av likformighet i bedömningarna från olika certifieringsorgans sida och därmed hög grad av likabehandling av sökande.

Erkännande av certifieringsorgan

Artikel 14 a.4 i ändringsdirektivet anger en möjlighet att i stället för att ackreditera organ kan medlemsstaterna erkänna organ. Vi bedömer dock att den modellen inte bör tillämpas i detta fall.

Ackreditering enligt EU-förordning 765/2008/EG

EU-förordningen 765/2008/EG⁶ trädde i kraft den 1 januari 2010 och behandlar krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter. Enligt förordningen ska det finnas gemensamma europeiska regler för hur ackreditering ska utföras. Ackreditering är en form av bedömning av att organisationer som utför till exempel provning, certifiering eller besiktning har den rätta tekniska kompetensen för att utföra sina uppgifter. I Sverige är det SWEDAC som utför ackreditering. En utländsk ackreditering för ett transnationellt företag är också giltig i Sverige.

Av förordningen framgår att det nationella ackrediteringsorganet utfärdar en förklaring om att ett ”organ för bedömning av överensstämmelse”, det vill säga certifieringsorganet, uppfyller kraven i harmoniserade standarder såsom EN ISO/IEC 17021 och i förekommande fall eventuella ytterligare krav för att utföra specifika ”bedömningar av överensstämmelse”. Till de ytterligare kraven kan höra krav i sektorsvisa program, till exempel det aktuella direktivet om certifiering av ECM.

Ackreditering av certifieringsorgan för ECM-systemet faller således under de gemensamma reglerna för ackreditering enligt denna förordning. Certifieringsorgan ska enligt järnvägssäkerhetsdirektivet ackrediteras på grundval av kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien. De krav som certifieringsorganet ska uppfylla kommer att återfinnas i Annex II till den kommande ECM-förordningen, som ERA utarbetat förslag till.

Mot bakgrund av förordning 765 pågår på Regeringskansliet en översyn av lag (1992:1119) om teknisk kontroll som behöver ändras med anledning av förordningen. Enligt uppgift från

⁶ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, EUT L 218, 13.8.2008, s. 30-247.

SWEDAC ackrediteras verksamheter i dag med stöd av artikel 19 i förordningen och inte med stöd av lagen om teknisk kontroll oavsett vad som anges i tillämplig författning. Lagen om teknisk kontroll kommer dock att finnas kvar i någon form och innehålla de verkställighetsföreskrifter som är nödvändiga för att tillämpa förordningen.

Tillstånd av säkerhetsmyndigheten

Av direktivet följer att även säkerhetsmyndigheten kan utses till certifieringsorgan. I det fall säkerhetsmyndigheten certifierar ECM-funktioner ska samma kriterier gälla och samma uppgifter utföras som då ett ackrediterat eller erkänt organ utför certifieringen. Det betyder att säkerhetsmyndigheten i sin tillsyn av järnvägsföretaget respektive infrastrukturförvaltaren ska införliva den inbyggda ECM-funktionen i den årliga tillsynen.

I den följande texten har vi valt att kalla det ECM-certifikat som säkerhetsmyndigheten utfärdar för tillstånd. Vi anser att det bättre stämmer överens med den terminologi som i övrigt används vid liknande reglering på järnvägsområdet.

Särskilt om myndighetsutövning

Med myndighetsutövning avses enligt förvaltningslagen (1971:290) beslut eller andra åtgärder som ytterst är uttryck för samhällets maktbefogenheter i förhållande till medborgarna. Karakteristiskt är att den enskilde befinner sig i något slags beroendeförhållande. Är det fråga om ett förbud, föreläggande eller liknande, måste den enskilde rätta sig efter beslutet, eftersom denne annars riskerar att tvångsmedel av något slag kommer att användas. Rör det sig om ett gynnande beslut, kommer beroendeförhållandet till uttryck på så sätt att den enskilde måste vända sig till myndigheten för att få t.ex. en förmån och att myndighetens tillämpning av de föreskrifter som gäller på området får avgörande betydelse. För att myndighetsutövning ska föreligga krävs vidare att myndigheten grundar sin befogenhet att bestämma på en författning eller något annat beslut av regeringen eller riksdagen. (Förvaltningslagen, med kommentarer, andra upplagan, s. 24–27, Trygve Hellners och Bo Malmqvist). Mot ovanstående bakgrund har vi konstaterat att

utfärdande av certifikat eller tillståndsgivning till verksamhet som ECM är ett sådant beslut som utgör myndighetsutövning i den mening som avses i förvaltningslagen.

Av 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen följer att offentliga förvaltningsuppgifter kan överlämnas till bolag, föreningar, samfälligheter, stiftelser och enskilda individer. Om uppgiften innefattar myndighetsutövning krävs stöd i lag. I regeringsformen har myndighetsutövning (mot enskild samma innebörd som enligt förvaltningslagen (prop. 1973:90 s. 397). Det krävs således stöd i lag för att överlåta ifrågavarande verksamheten till ett ackrediterade certifieringsorgan.

Enligt förslaget kommer det dock inte att direkt i författning anges vilka som är certifieringsorgan och således utövar myndighetsutövning. I regeringsformen ställs dock inte krav på att det enskilda objektet pekas ut i lagtexten det torde därför vara förenligt med regeringsformen att det endast genom SWEDAC:s beslut framgår vilka som är certifierade ECM-organ och inte direkt av lagtexten. Det innebär att det även i lagstiftningen måste regleras om ett ackrediterat organ ska utöva tillsyn över de ECM-organ de har certifierat.

En annan aspekt av att uppgiften att utfärda certifikat eller tillstånd till ECM är en uppgift som innefattar myndighetsutövning är att konkurrenslagstiftningen inte är tillämplig. Anledningen till detta är att verksamheterna i sådana fall inte är företag i konkurrenslagens mening. Det innebär att konkurrenslagstiftningen inte gäller mellan Transportstyrelsen och de ackrediterade certifieringsorganen. Det innebär emellertid även att konkurrenslagstiftningen inte heller gäller mellan certifieringsorganen. Detta faktum innebär dock inte att konkurrens inte uppstår. ECM-certifiering kommer med stor sannolikhet att integreras i certifieringsföretagens övriga verksamhet och därmed i praktiken bli utsatt för samma konkurrens som denna. Det innebär dock att det inte finns möjlighet att ingripa med stöd av konkurrenslagstiftningen.

Särskilt om tillsyn

Mot bakgrund av vår bedömning att utfärdande av ECM-certifikat är en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning har vi sett ett behov av få en helhetssyn på uppgiften. Det organ som

kommer att utfärda ECM-certifikat kommer också att bedriva tillsyn över de verksamheter som det har utfärdat certifikat till. Vi har därför ägnat tid åt att fundera över den tillstånds- och tillsynsuppgift som ett privaträttsligt objekt eventuellt skulle komma att ha. Vi har under arbetets gång insett att begreppet tillsyn inte är ett enhetligt begrepp och att det finns en rad olika s.k. "tillsynskulturer". Vi har också noterat att tillsyn har varit föremål för ett flertal utredningar (se bl.a. *Regeringens skrivelse 2009/10:79 En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn*). Vidare har på Transportstyrelsen bedrivits ett internt projekt i syftet att skapa en ökad förståelse för hur tillsynen bedrivs i dag och identifiera möjligheter till ökad samverkan och enhetlighet mellan trafikslagen.

På utredningens uppdrag har konsulten Torbjörn Rehn, TRC AB bidragit med värdefulla synpunkter och diskussioner kring ECM-systemet och har bl.a. bidragit med nedanstående resonemang om tillsyn. Vår tanke med uppdraget till Torbjörn Rehn var i huvudsak att det skulle fungera som hjälp vid framtagandet av ett regelverk kring ECM-systemet och inte att fungera som ett ytterligare inspel i "tillsynsdiskussionen" även om vår uppfattning är att nedanstående resonemang skulle kunna få betydelse även i den diskussionen. Vi har även kunnat se att det här finns en brygga in till utredningens del 2 och har för avsikt att fundera vidare på den potential ett funktionsorienterat synsätt på tillsyn har.

Det är angeläget att från början skilja bort normverksamheten, dvs. samhällets framtagning av definierade krav på säkerhet, från tillsynsbegreppet. Dessa krav publiceras i olika rättsregler (lag, förordning och föreskrifter) och ligger till grund för behovet av samhällets tillsyn.

Tillsynsuppgiften omfattar ansvar för att förrätta inträdeskontroll, genomföra funktionstillsyn, förrätta avvecklingskontroll, samt för att analysera och ta initiativ till förändringar som rör individer, organisationer, system, processer, utrustning och anläggningar samt återmata resultatet till den funktion som utövar normgivningsmakten.

Inträdeskontroll utgör den grind till det berörda systemet, vid vilken individer och organisationer inför tillsynsmyndigheten visar sin förmåga och kompetens för att driva en säker (och effektiv) verksamhet och sin förmåga att följa regler och föreskrifter. Det är också det filter vid vilken individer, ansvariga för introduktion av nyutvecklad verksamhet upptäcks. Kompletterande minimikrav måste etableras om det krävs med hänsyn till säkerheten - innan den nya verksamheten släpps in i systemet. Endast de som uppfyller

minimikraven tillåts bli verksamhetsutövare inom det aktuella systemet.

Efter passage av inträdeskontrollen blir verksamhetsutövarna föremål för *funktionstillsyn* vilket är den term som används för att överordnat beskriva de tre uppgifter eller aktiviteter som krävs som kontinuerliga tillsynsåtgärder från myndighetsfunktionens sida; uppgifterna är:

- *verksamhetsuppföljning*: den kontinuerliga övervakningen av verksamhetsutövarnas verksamhet ur säkerhetssynpunkt för att bevara tilltron till att verksamhetsutövarna lever upp till ställda minimikrav, inklusive stickprov på levererade produkter;
- *stödjande åtgärder*: spridning av säkerhetsinformation, inklusive information om den internationella säkerhetsutvecklingen, tillbuds- och haveritrender, osv., samt rådgivning när, t.ex. förtydligande eller tolkning av regler erfordras; och
- *korrektiva åtgärder*: dvs. de administrativa och legala ingripanden som krävs för att hålla verksamhetsutövarnas prestationer inom föreskrivna minimikrav.

Avvecklingskontroll sluter livscykeln för verksamhetsutövarna inom det aktuella systemet. Avvecklingskontroll krävs för alla certifierade verksamhetsutövare inom det aktuella systemet och gäller även avveckling av delsystem. Dessa kontroller, dvs. rutiner för ordnat utträde, är speciellt aktuella för innehavare av certifikat, behörighetsbevis och auktorisationsbevis.

Analys och hantering av förändringar omfattar insamling och analys av de data som fordras för att värdera den övergripande (ekonomiska) effekten av regelverket i kombination med den funktionstillsyn som bedrivs inom det aktuella systemet. Detta bygger på utnyttjande av kostnads-nyttoanalys.

Med analys av förändringar avses såväl preventiva analyser som säkring av att avvikelser inte bara avhjälpas utan följs av korrigerande åtgärder.

En korrekt ansvarsfördelning mellan tillsynsfunktionen, som har ett överinseende ansvar och verksamhetsutövarna, som har det verkställande ansvaret inom järnvägssystemet är av synnerlig betydelse. Under inträdesfasen, har den presumtiva verksamhetsutövaren som vill in, ansvaret för att årligt demonstrera sin förmåga och kompetens för att driva en säker (och effektiv) verksamhet. Tillsynsfunktionen har sista ordet och bär det slutgiltiga ansvaret för att inte acceptera någon som inte uppfyller minimikraven.

Under löpande verksamhet, har verksamhetsutövaren inom det aktuella systemet det verkställande ansvaret. Tillsynsfunktionen har kvar sitt tillsynsansvar, dvs. det överinseende ansvaret. En korrekt ansvarsfördelning är baserad på tilltro. Om tilltron går förlorad, måste ledningen av den certifierade verksamheten tvingas till att återta full kontroll över, och det fulla ansvaret för, vad som håller på att hända. Huvudsyftet med ett ingripande från tillsynsfunktionens sida, om

påkrävet, är att återföra verksamheten inom givna ramar - inte att ta över det verkställande ansvaret.

Aktiviteten som leder till certifiering av en ECM-funktion är en tillsynsuppgift (inträdeskontroll), som leder till att ett tillstånd (certifikat, eller annat behörighetsdokument) utfärdas. Den som utfärdat tillståndet anger normalt i tillståndshandlingen hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Verksamhetsutövaren (som ansvarar för respektive ECM-funktion) utövar det verkställande ansvaret över den tillståndspliktiga verksamheten. Tillsynsmyndigheten har det överinseende ansvaret och måste, för att kunna ta detta ansvar, genomföra funktionstillsyn och när så behövs, förrätta avvecklingskontroll.

Som komplement till funktionstillsynen erfordras en bransch-anpassad analys av ECM-funktionernas verksamhet i ett helhetsperspektiv samt återmatning av resultatet till såväl de som har ansvaret för tillsynsfunktionens inre effektivitet, som till den funktion som utövar normgivningsmakten.

Tillsyn över ECM

Lagen om teknisk kontroll ska tillämpas i fråga om organ som anmäls för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt bestämmelser som gäller inom EES. Organ, som ska medverka i viss författningsreglerad teknisk kontroll eller liknande verksamhet, får ackrediteras även enligt föreskrifter som meddelas särskilt för detta ändamål av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Denna formulering syftar i första hand på besiktningsorgan för besiktning eller liknande kontroll, varför författningsstödet bör vidgas för att även omfatta certifiering av ledningssystem och personal.

Lagen om teknisk kontroll innehåller ett bemyndigande till SWEDAC att utöva tillsyn över verksamhet som avses i lagen eller i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Hit hör den inträdeskontroll som leder till ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse, funktionstillsyn av dessa organ samt avvecklingskontroll vid behov. Likaledes ger lagen SWEDAC rätt att hos de organ som omfattas av tillsynen på begäran få tillträde till lokaler samt upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Om Transportstyrelsen ensam utövar tillsyn över samtliga ECM-funktioner inom järnvägssystemet i Sverige, erfordras ingen komplettering av järnvägslagen för att lösa uppgiften. Om även ackrediterade certifieringsorgan ska involveras som tillsyns-

funktion inom järnvägssystemet i Sverige, erfordras författningsändringar då det är frågan om en förvaltningsuppgift som innebär myndighetsutövning.

Särskilt om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

I artikel 14 a.4 andra stycket ändringsdirektivet anges att om den sökande är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska föreskrivna krav på ECM kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten på samma sätt som då myndigheten utfärdar säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd för järnvägsföretag respektive infrastrukturförvaltare. Att kraven kontrollerats och befunnits uppfyllda ska bekräftas på säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet. När säkerhetsmyndigheten har bekräftat överensstämmelse med kraven har också järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren tillstånd att bedriva verksamhet som ECM.

Av ERA:s rekommendation till förordning berör artiklarna 7.8 och 7.9 säkerhetsmyndighetens uppgift och har följande lydelse.

8. Where the national safety authority is not the certification body, the railway undertaking or infrastructure manager shall include, for those freight wagons for which it is the entity in charge of maintenance, a valid entity in charge of maintenance certificate as part of its application for a safety certificate or safety authorisation.

Certification bodies and national safety authorities shall conduct an active exchange of views in order to avoid a duplication of assessment.

9. If the national safety authority is the certification body, a railway undertaking or infrastructure manager can request that the award of an entity in charge of maintenance certificate shall be linked to the assessment of an application for a safety certificate or safety authorisation.

Av ovan återgivna text framgår att om säkerhetsmyndigheten inte är certifieringsorgan ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som också är ECM skaffa ett ECM-certifikat hos behörigt certifieringsorgan. ECM-certifikatet ska sedan bifogas ansökan om säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Skrivningen innebär att järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren inte behöver vända sig till säkerhetsmyndigheten för kontroll av överensstämmelse av kraven förrän det är dags för antingen ett nytt tillstånd eller intyg eller omprövning av ett gammalt sådant. Det är en praktisk tolkning av direktivets bestämmelser som torde underlätta för

järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Detta synes dock innebära att bestämmelserna i säkerhetsdirektivet om innehållet i en ansökan om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd egentligen borde justeras till att även kräva att ett ECM-certifikat ska bifogas ansökan.

Vi har i sammanhanget övervägt att lämna ett förslag som innebär att 3 kap. 3 och 8 §§ järnvägslagen ändras på så sätt att för att ett säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd ska beviljas ska sökande även uppvisa ett ECM-certifikat. Mot bakgrund av att ERA:s rekommendation till förordning fortfarande är under beredning och det inte är en självklar tolkning av direktivets bestämmelser har vi valt att inte lämna ett sådant förslag. Det bör dock uppmärksammas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Vår bedömning av skrivningen i direktivet är dock att det faktum att säkerhetsmyndigheten ska kontrollera överensstämmelse med kraven och verifiera detta på säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd inte utesluter att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare väljer att i förväg certifiera sin ECM-funktion via ett ackrediterat organ. Mot bakgrund av skrivningarna i ERA:s rekommendation synes vår bedömning delas av ERA. I dessa fall torde det vara tillräckligt att säkerhetsmyndigheten därefter kontrollerar om sökanden innehar ett ECM-certifikat för att kunna bekräfta att föreskrivna krav på ECM-funktionen är uppfyllda på säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet. Ett sådant förfarande bygger på att funktionstillsynen över ECM-funktionen utövas av det ackrediterade organ som utfärdat ECM-certifikatet.

Vad som inte framgår av direktivets lydelse är när kontrollen och bekräftelsen måste ske. Vi anser i likhet med ERA att det bör vara tillräckligt att detta sker vid nästa vederbörliga kontakt med säkerhetsmyndigheten.

Om berörd säkerhetsmyndighet i stället är certifieringsorgan, kan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare begära att ett ECM-certifikat tilldelas i samband med beviljandet av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.

Det framgår dock inte av paragrafen huruvida säkerhetsmyndigheten måste skriva ut certifikatet eller om det räcker att "sätta kryss i ruta" på säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet. Av blanketterna framgår dock behovet av ett "*ECM Identification Number*".

Vår bedömning är dock att för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ser möjligheterna ut som följer.

Säkerhetsmyndigheten är certifieringsorgan: kontroll av överensstämmelse med föreskrivna krav görs av säkerhetsmyndigheten antingen i samband med att säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd beviljas eller när den sökande begär det. Tillstånd att bedriva verksamhet som ECM erhålls av säkerhetsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten är också den som kommer att utöva tillsyn.

Ackrediterat organ är certifieringsorgan: järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren ska vända sig till ett ackrediterat organ för att erhålla ECM-certifikat. Därefter ska säkerhetsmyndigheten kontrollera överensstämmelse med kraven och bekräfta detta i säkerhetsintyget respektive säkerhetstillståndet. Vår bedömning är att den kontroll säkerhetsmyndigheten ska göra i huvudsak kan bestå av en granskning av ECM-certifikatet som det ackrediterade organet har utfärdat. Vår bedömning är att det bör kunna ske när ett nytt, eller omprövning av ett gammalt, intyg eller tillstånd ska beviljas. Under ECM-certifikatets giltighetsperiod genomför det ackrediterade organet den årliga tillsynen av den inbyggda ECM-funktionen.

Utredningens överväganden

Den möjlighet som direktivet ger att välja certifieringsmodell ställer oss inför ett vägval. Vilken modell är lämpligast att tillämpa i Sverige?

Vi har funnit att det finns ett antal frågor som är av särskild betydelse för att kunna lösa uppgiften. Den kanske viktigast frågan är naturligtvis hur vi får till stånd ett system som järnvägsbranschen har förtroende för med en väl fungerande tillsyn. En annan viktig fråga är naturligtvis vilka kostnader som kan drabba branschen och även det allmänna. Vi har även fått i uppdrag att lägga särskild vikt vid regelförenkling och sträva efter att företagens administrativa kostnader inte ska öka till följd av de nya reglerna. Ambitionen ska vidare vara att utnyttja befintliga administrativa system i så stor utsträckning som möjligt och om möjligt förenkla dessa. Vi kommer därför nedan att diskutera olika aspekter av frågan.

Säkerhetsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen)

Ett flertal ECM-funktioner kommer till en början sannolikt att vara införlivade i existerande järnvägsföretag och infrastruktur-förvaltare. Alla stora järnvägsföretag har framfört att de avser att bli ECM för de fordon man är ägare eller innehavare av. Däremot inte för fordon man hyr eller på annat sätt har rätt att bruka och som ägs av annat branschföretag.

Det innebär att överensstämmelse med krav på en ECM-funktion ska kontrolleras i de fallen av Transportstyrelsen och bekräftas i de säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som utfärdas. Det bör även vara möjligt att i stor utsträckning samordna aktiviteterna och styra arbetet på sådant sätt att man kan skapa och tillvarata synergieffekter. Så som framgått ovan bör även en rimlig tolkning av direktivets lydelse vara att kontroll av överensstämmelse inte heller behöver ske förrän det är dags för omprövning eller ett nytt intyg eller tillstånd.

Transportstyrelsen har av naturliga skäl mycket god kännedom om järnvägsbranschen och järnvägsmarknaden och skulle av de skälen i kombination med de synergieffekter man kan skapa kunna vara ett lämpligt certifieringsorgan i Sverige. Men det finns också frågetecken. En osäkerhet är vilka resurser Transportstyrelsen kan mobilisera för att klara uppgiften. Den består inte bara i att utfärda tillstånd utan också att utöva tillsyn med årliga revisioner av de företag som har tilldelats tillstånd. I det fall en ECM innehar egna underhållsverkstäder ska styrelsen dessutom inom ramen för tillståndprocessen granska och utöva tillsyn av underhållsverkstäder, vilket kräver stora resurser och omfattande teknisk kompetens.

Vi har fört diskussioner med Transportstyrelsen för att undersöka deras möjligheter att åta sig uppgiften. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen redan hanterar säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg ser styrelsen det som en uppgift som har en naturlig plats på styrelsen. Transportstyrelsen har framfört att de kan se synergieffekter och förenklingar för de sökande genom en samordning av uppgifterna. Transportstyrelsen har också personal som är utbildad för att genomföra revisioner mot aktuella standarder. Villkoret är naturligtvis att Transportstyrelsen kan få fram de resurser som krävs.

Av det förslag till förordning som ERA arbetar med framgår att Transportstyrelsen i samband med sin tillsyn över järnvägsföretag

och infrastrukturhållare ska säkerställa att de rutiner för säkerhetsstyrning som finns för att hantera de kontraktsmässiga relationerna för fordonsunderhåll fungerar på avsett sätt.

Vi har under utredningens gång fått synpunkter på att det är olämpligt att Transportstyrelsen utfärdar tillstånd till ECM då styrelsen även enligt 8 § *förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen* har till uppgift att övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. En farhåga har varit att det leder till att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över sig själv vilket kan leda till minskat förtroende för systemet. Den situation som skulle uppstå genom att Transportstyrelsen både utfärdar tillstånd för ECM och dessutom ska övervaka att marknaden fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv är inte unik för just ECM-systemet. Detsamma gäller tillstånd för järnvägsföretag att bedriva järnvägsverksamhet exempelvis. Det ska påpekas att paragrafen inte ger Transportstyrelsen möjlighet att övervaka certifieringsorganens verksamhet eller för den delen sin egen tillståndsgivande verksamhet då det i de fallen inte är fråga om marknader för järnvägstransporter eller järnvägstjänster. Vår bedömning är därför att frågan om Transportstyrelsens marknadsövervakande funktion i kombination med övriga kärnuppgifter exempelvis utfärdande av tillstånd är en fråga som faller utanför vårt uppdrag. Vi har dock noterat att det är en frågeställning som har dykt upp även i andra sammanhang.

En ytterligare aspekt är vikten av att säkra kompetens på Transportstyrelsen. Ett sätt att skaffa rätt kompetens och vidmakthålla införskaffad kompetens som är nödvändig för att kunna ta fram regler och bedriva tillsyn är att även utfärda tillstånd.

Akrediterade certifieringsorgan

Det är även möjligt att låta certifieringsorgan som redan är verksamma på marknaden kontrollera sökande, utfärda ECM-certifikat och genomföra funktionstillsyn med årliga revisioner. Dessa organ skulle då arbeta med en ackreditering från SWEDAC som grund för verksamheten. Bestämmelser om ackreditering finns i ovan nämnd förordning 765 och i lagen om teknisk kontroll. Med ackreditering förstås en förklaring om att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser.

Det är enligt vår mening också en möjlig väg att välja. Vi har diskuterat en sådan lösning med SWEDAC som har framfört att myndigheten har resurser och kompetens att genomföra nödvändiga ackrediteringar och de uppföljningar som krävs för att säkerställa att certifieringsorganen uppfyller kraven. SWEDAC har lång erfarenhet av denna typ av verksamhet och är väl förtrogen med de standarder som skulle kunna bli aktuella att tillämpa.

SWEDAC har uppgett att resurs- eller kompetensproblem inte kommer att uppstå då SWEDAC gör bedömningen att de certifieringsorgan som kommer att ackrediteras med största sannolikhet redan är etablerade och arbetar med certifieringsverksamhet sedan tidigare, mot både svenska och internationella standarder. Certifiering av underhållsverkstäder tillhör den normala verksamheten för sådana certifieringsorgan.

En farhåga som vi har stött på är om externa certifieringsorgan kommer att förstå sig på järnvägsbranschen och dess speciella förutsättningar. Det finns säkert certifieringsorgan som inte har kännedom om järnvägsbranschen och som, om de skulle bli ackrediterade, skulle behöva lära sig mera. Men det finns också certifieringsföretag med god kännedom om branschen. Många företag inom järnvägsbranschen är sedan länge certifierade mot både ISO 9000 och ISO 14000 och de företag som genomför certifieringar och årliga revisioner har under årens lopp skaffat sig både insyn och insikter. Som framgått tidigare finns även möjligheter att i sektorsvisa program ställa krav på järnvägskompetens med mera, vilket SWEDAC i så fall ska beakta i samband med ackreditering av svenska certifieringsorgan. Den möjligheten förväntas ERA ta tillvara i förslaget till förordning.

En annan fråga som uppstår om man väljer ackrediteringsmodellen är hur samordningen gentemot Transportstyrelsen ska lösas då det gäller den kontroll av överensstämmelse av kraven som ska göras av Transportstyrelsen. Dubbelarbete bör undvikas i största möjliga utsträckning. Som vi har berört ovan bör det i princip, enligt vår mening, räcka med att visa upp ECM-certifikatet för att Transportstyrelsen ska kunna konstatera överensstämmelse och markera detta på blanketten för säkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg. Det bör också kunna ske i samband med att järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren behöver ta kontakt med Transportstyrelsen för att förnya sitt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.

Kostnader

Det finns även en kostnadsaspekt att ta hänsyn till i detta sammanhang. Järnvägsbranschen är en bransch med låg marginal och svag förmåga att absorbera nya kostnader och pålagor.

Transportstyrelsen kan antas fortsatt komma att finansieras via statsbudgeten i de delar av verksamheten som avser normgivning. För verksamhet som rör tillsyn, tillstånd och registerhållning är emellertid en avgiftsfinansiering att vänta (lagrådsremiss den 28 maj 2009 Transportstyrelsens finansiering m.m.). Den 1 juli, redovisade Transportstyrelsen sitt regeringsuppdrag *Avgifter inom Transportstyrelsen*. Inga nya eller förändrade avgifter föreslås införas under 2010. Däremot kommer Transportstyrelsen att ta fram förslag på föreskrifter om avgifter som ska gälla från den 1 januari 2011. Föreskriftsförslagen beräknas gå på remiss i slutet av augusti. Av *Avgifter inom Transportstyrelsen* följer att för utfärdande av certifikat och personliga tillstånd ska debiteras en fast styckavgift. Förslag till debitering per timme föreslås också. I regeringsuppdraget anges följande vad avser järnvägsområdet; *De beräknade avgifterna bör på sikt ligga till grund för Transportstyrelsens föreskrifter. Styrelsens övergripande bedömning är dock att det inte är möjligt – i vart fall inte från 2011 – att ta ut avgifter i den omfattning som följer av beräkningen. I stället införs avgifterna i tre steg med början 2011 och därefter 2012 och slutligen 2013. Särskild hänsyn bör tas beträffande järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare vars verksamhet är av liten omfattning med obetydliga risker.*

Av uppgifter från Transportstyrelsen bereds fortfarande förslagen på styrelsen och det är inte omöjligt att det kommer att ske förändringar i kostnadsförslagen i den ovan nämnda redovisningen.

Att använda ackrediterade organ innebär att kommersiella certifieringsföretag anlitas av blivande ECM. Dessa företag ska ha täckning för sina kostnader och dessutom en vinstmarginal. Då vi inte känner till vilka avgifter Transportstyrelsen i slutändan kommer att ta ut är det svårt att uppskatta eventuella kostnads-skillnader mellan de båda alternativen. Rimligen borde dock Transportstyrelsen kunna hålla en relativt sett låg avgiftsnivå till följd av att man sannolikt inte kommer att arbeta mot ett avkastningskrav och genom att nyttja de synergieffekter som kan finnas i verksamheten. Det ska dock inte bortses från de positiva priseffekter konkurrensen mellan certifieringsföretag kan ge.

Vinstmarginalerna på marknader med fungerande konkurrens skapas inte genom prishöjningar utan genom effektivisering och rationalisering i den egna verksamheten. Etablerade certifieringsföretag kan nyttja synergier med andra liknande certifieringsuppgifter och den vägen skapa möjligheter att erbjuda attraktiva priser. Det kommer troligen också att uppstå situationer, till exempel för företag som redan är certifierade mot någon allmän standard som ISO 9001, där de tillkommande kostnaderna för ECM-certifieringen blir försumbara.

Det finns även tidsaspekt att väga in. Transportstyrelsen har hög arbetsbelastning och måste prioritera bland arbetsuppgifterna. Det finns därför en möjlighet att det kommer att vara skillnad i hur lång tid det tar för ett företag att få ett tillstånd respektive sin certifiering. Med den begränsning naturligtvis som följer av förvaltningslagen och den kommande förordningen.

Framförda synpunkter från ERA

ERA har framfört att ackreditering är den metod byrån betraktar som huvudavenyn och som man önskar se genomförd i hela gemenskapen. Argumentet för detta är att man på så sätt skulle kunna kvalitetssäkra systemet i hela gemenskapen och få en garanti för att samma kontroller upprätthålls i alla medlemsstater. En annan aspekt som ERA har framfört är att det finns en fördel att introducera ackrediterade certifieringsorgan till järnvägsbranschen då fler uppgifter för dessa är att vänta med kommande regleringar. ERA har dock framhållit att avsikten med att införa ECM-funktioner aldrig har varit att ytterligare belasta järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. För dessa aktörer förefaller det därför naturligt att det skapas en möjlighet att även i denna fråga kunna vända sig till säkerhetsmyndigheten för att få ett tillstånd till att vara verksam som ECM.

Marknadslösning och kompletterande myndighetslösning

Vi har vägt de båda alternativen mot varandra. Transportstyrelsen som certifieringsorgan eller ett ackrediterat organ som certifieringsorgan. Båda alternativen är enligt vår bedömning möjliga att tillämpa med framgång. Som framgått ovan finns det

fördelar men även farhågor med båda alternativen. Det finns dock ingen enskild faktor som tydligt indikerar att den ena lösningen bör väljas framför den andra med undantag för just de järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som redan har en etablerad kontakt med Transportstyrelsen. Det framstår inte som rimligt att dessa ska, om de inte vill, behöva vända sig till en ytterligare aktör. I synnerhet mot bakgrund av att utredningen särskilt har fått i uppdrag att utnyttja befintliga administrativa system och om möjligt förenkla dessa.

Det finns dock en väsentlig skillnad och den är av annan karaktär än de praktiska faktorer vi diskuterat ovan. Det ena alternativet är en myndighetslösning, det andra en marknadslösning.

I en situation där det finns en användbar lösning redan etablerad på marknaden eller där en åtgärd man vidtar skapar förutsättningar för en marknadslösning bör man, enligt vår mening, välja det alternativet. Ackrediteringsmodellen är visserligen en myndighetslösning i relationen mellan SWEDAC och certifieringsorganen. Som ovan anförts ser vi också det som en fördel med tanke på att den verksamhet de ackrediterade organen ska ägna sig åt är myndighetsutövning och det bör ställas höga krav på verksamheten. Men på nivån under, i relationen mellan certifieringsorganen och de företag som söker ECM-certifiering, uppstår en renodlad marknadssituation.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang har vi i vår slutbedömning kommit fram till att både ackrediterade certifieringsorgan och Transportstyrelsen ska kunna certifiera alternativt utfärda tillstånd för ECM på den svenska järnvägsmarknaden.

Marknadslösningen har inte bara principiell betydelse. Det skapar också nya affärsmöjligheter. Detta är särskilt intressant i perspektivet av önskan om fortsatt marknadsdriven utveckling av järnvägsbranschen. Marknadslösningen ger också direkt tillgång till certifieringsbranschens beprövade erfarenhet och kompetens.

Men vår bedömning är samtidigt att, parallellt med den lösningen, Transportstyrelsen bör utses till ECM-organ för företag för vilka Transportstyrelsen utfärdar säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, för de fall sådana företag önskar använda Transportstyrelsen som certifieringsorgan. Men även övriga företag bör kunna få möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen om de så önskar. Vår bedömning är att det framstår som olämpligt, bl.a. ur ett konkurrensperspektiv, att dela upp marknaden genom att

vissa aktörer måste vända sig till ett certifieringsorgan och andra måste vända sig till Transportstyrelsen. Dessutom säkerställs på detta sätt att det kommer att finnas i vart fall ett organ, Transportstyrelsen, som kan utfärda tillstånd till ECM när kravet träder i kraft.

Konkurrenspolitiskt kan det i och för sig ifrågasättas om det är lämpligt att staten på detta sätt egentligen konkurrerar med det privata näringslivet. Transportstyrelsen kommer kanske att vara ett något billigare alternativ. Vi har emellertid kommit fram till att övriga aspekter som talar för ifrågavarande lösning väger upp det faktum att staten kan komma att tillhandahålla samma tjänst som privata aktörer kanske något billigare. Det föreligger inte heller något hinder mot att strukturen med Transportstyrelsen som certifieringsorgan omprövas när systemet har hunnit komma på plats och de nu något osäkra förutsättningarna i övrigt är fastslagna.

Med vårt förslag skapas en modell där alla sökande som vill bli ECM kan få sin ansökan prövad och ECM-certifikat eller tillstånd utfärdat av antingen ackrediterade certifieringsorgan eller Transportstyrelsen. Certifieringsorganen ska således även vara öppna för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Men vi öppnar samtidigt möjligheten att för företag för vilka Transportstyrelsen utfärdar intyg och tillstånd använda lösningen att utnyttja tillsynsmyndigheten som certifieringsorgan. Att göra på annat sätt för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ser vi skulle försvåra arbetet med att skapa en effektiv och konkurrenskraftig järnvägsmarknad. Mot bakgrund av att det kan finnas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som även önskar få sin verksamhet ISO-certifierad och kan se en vinst i att göra båda certifieringarna samtidigt ska även den möjligheten finnas.

Vi föreslår därför att SWEDAC får till uppgift att ackreditera certifieringsorgan som ska utfärda ECM-certifikat och utöva funktionstillsyn i enlighet med den kommande EU-förordningen. Vi föreslår ett tillägg i 8 kap. järnvägslagen i vilken det föreskrivs att ifrågavarande organ utövar tillsyn över de ECM de har certifierat. Vi har vidare i den föreslagna paragrafen försökt säkerställa att tillsynen endast omfattar de funktioner som de ackrediterade organet har certifierat och att det i de sammanhanget tillförsäkras rätt att utfärda föreläggande osv.

Vi föreslår också att Transportstyrelsen utses till certifieringsorgan med befogenhet att utfärda ECM-tillstånd till envar som

uppfyller kraven och utöva tillsyn över dessa. Det betyder också att Transportstyrelsen i sin tillsyn av järnvägsföretag respektive infrastrukturförvaltare på begäran av dessa, ska kunna införliva den årliga tillsynen av den inbyggda ECM-funktionen i den ordinarie verksamheten.

Vi har övervägt att komplettera bestämmelserna med bemyndigande till Transportstyrelsen att ta fram föreskrifter om förfarandet som ska tillämpas. Vår bedömningen är dock att det får anses ingå i bemyndigandet Transportstyrelsen har att ta fram de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen av järnvägslagen och kapitel 1–3 och 5 kap. järnvägsförordningen.

5.6.11 Kort internationell utblick

Arbetet med att genomföra direktivet och bestämmelserna om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll pågår för närvarande parallellt i länderna inom EES-området. Vi har på olika sätt försökt ta del av hur andra länder tänker genomföra bestämmelserna. Av den information vi har tagit del av är inte något land färdig med sin nationella lagstiftning. Inriktningen synes dock vara att en enhet som ansvarar för underhåll som inte samtidigt är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare ska certifieras av ett ackrediterat certifieringsorgan.

Vad avser certifiering av enheter som ansvarar för underhåll inom ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare är bilden mer splittrad. Vi har dock sett en tendens mot att låta ländernas säkerhetsmyndigheter stå för certifiering och tillsyn som en integrerad del av arbetet med säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.

5.6.12 Certifiering av ECM för övriga fordon

Direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet innehåller inte krav på certifiering av andra ECM än sådana som ansvarar för underhållet av godsvagnar. Kommissionen ska dock senast den 24 december 2018 fatta beslut om att inkludera alla fordon i certifieringssystemet. Beslut ska fattas efter en rekommendation av ERA. Direktivet i sig hindrar dock inte att medlemsstaterna inför certifiering för alla fordon redan i dagsläget.

Enligt ERA:s förslag till förordning framgår att ECM på frivillig väg kan ansluta sig till certifieringssystemet. ERA har uppgett att en förhoppningen är att alla ECM långt före 2018 frivilligt ska ha anslutit sig till certifieringssystemet och att den mjuka stupstock som återfinns i direktivet aldrig ska behöva komma till användning. Mot denna bakgrund anser vi att det är betydelsefullt att lagstiftningen utformas på ett sätt som möjliggör för alla ECM att certifieras. Vi har inte heller kunnat se att det finns någon anledning att hindra ECM som ser affärsmöjligheter och konkurrensfördelar i en frivillig certifiering som ECM.

Det skulle till exempel kunna utformas på så sätt att alla svenska ECM ett eller två år efter införandet av kravet på certifiering för ECM för godsvagnar ska omfattas av systemet. Vi har i våra kontakter med företrädare för olika delar av järnvägsbranschen diskuterat intresset för detta. Våra diskussioner har dock visat att ett förslag i den riktningen inte skulle tas emot positivt. Vår bedömning av branschens uppfattning är att ECM-systemet uppfattas som något positivt men det saknas anledning att inte invänta en utvärdering av systemet. I synnerhet eftersom de aktörer som vill frivilligt kan certifiera sig och därmed ansluta sig till systemet.

Bland annat mot denna bakgrund har vi gjort bedömningen att Sverige ska vänta med att införa ett certifieringskrav för alla ECM. Den förordning som i stor utsträckning kommer att sätta spelreglerna för ECM-systemet är fortfarande under beredning. Det kan inte heller annat än spekuleras i hur marknaden för ECM kommer att se ut. Även kostnadsaspekten är i dagsläget osäker. Det går ännu inte att säga vad ett tillstånd från Transportstyrelsen kan komma att kosta. Det är inte heller möjligt att annat än spekulera i vad kostnaden för en certifiering kan bli. Bland annat mot bakgrund av att kraven i den föreslagna förordningen inte är slutligt fastställda och vi inte vet hur många certifieringsorgan som kan dyka upp på marknaden. Det är i dagsläget även svårt att göra en bedömning av om de organ som väljer att certifiera sig redan är ISO-certifierade eller väljer att ISO-certifiera sig i samband med en ECM-certifiering. Det har naturligtvis betydelse för kostnaden. Det finns således en rad osäkra faktorer. Vår bedömning är mot denna bakgrund att det för närvarande saknas tillräckligt stabila förutsättningar för att föreslå att alla ECM ska certifieras eller inneha tillstånd från tillsynsmyndigheten.

Utredningens del 2 tar dock sikte på att se över om järnvägssäkerhetsansvaret är fördelat på ett ändamålsenligt sätt. Det finns här en s.k. brygga mellan uppdragen. Med en ny certifierad aktör med rättigheter och skyldigheter reglerade i järnvägslagstiftningen skulle en grund vara lagd för fortsatt diskussion kring underhållsstyrningen och ny fördelning av säkerhetsansvaret för aktörerna på järnvägsmarknaden. Sverige skulle med ett krav på obligatorisk certifiering av alla ECM kunna ta täten i den fortsatta utvecklingen av den europeiska järnvägsmarknaden och ha en stark position inför den framtida utvecklingen.

Ett tungt vägande skäl, enligt vår bedömning, för att införa ett certifieringskrav för alla ECM skulle vara just att det då skulle vara möjligt att utveckla järnvägssäkerhetsansvaret. Mot denna bakgrund har vi gjort bedömningen att frågan ändå bör tas med in i utredningens del 2.

5.6.13 Straffansvar

I ändringsdirektivet finns inte någon skyldighet att fastställa sanktioner för överträdelser av de bestämmelser som genomför direktivet. Vi har ändå övervägt om det finns någon bestämmelse som är av sådan betydelse att en överträdelse bör leda till straffrättsligt ansvar. Vi har gjort bedömningen att en överträdelse av skyldigheten att tilldela ett fordon en ECM och registrera denna i det nationella fordonsregistret innan fordonet tas i bruk bör leda till straffrättsligt ansvar. Vi föreslår därför att 10 kap. 1 § järnvägslagen kompletteras med en bestämmelse som anger att den som av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder fordon som inte har tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 i § döms till böter eller fängelse i högst 1 år. Se mer om bestämmelsens ikraftträdande i kap. 6.

6 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

6.1 Det nya driftskompatibilitetsdirektivet

Det nya driftskompatibilitetsdirektivet skulle varit genomfört i medlemsstaterna senast den 19 juli 2010.

De ändringar och tillägg med anledning av införlivande av driftskompatibilitetsdirektivet som utredningen föreslår i järnvägs-lagen (2004:519) och i järnvägsförordningen (2002:526) bör kunna träda i kraft den 1 juli 2011.

Övergångsbestämmelser

Det krävs dock i vissa fall en viss flexibilitet med anledning av att de EU-bestämmelser som reglerar verksamheten ännu inte är beslutade. Detta är fallet med bestämmelsen om märkning av järnvägsfordon där bilaga p ännu inte är beslutad och än mindre har trätt i kraft.

Vad avser undantag och ikraftträdande bestämmelser som kan krävas med anledning av den justerade bestämmelsen om märkning av järnvägsfordon är vår bedömning att det bemyndigandet som i dag finns i 2 kap. 14 § 7 och 2 kap. 16 § 3 är tillfyllest.

Övrigt

Utredningen gör bedömningen att övriga ändringar och tillägg i nämnd lag och förordning kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.

6.2 Direktiv 2009/131/EG

Utredningen gör bedömningen att den ändring och det tillägg som görs i järnvägslagen och järnvägsförordningen kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.

6.3 Direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

Direktivet ska vara genomfört i medlemsstaterna den 24 december 2010. Det är därför angeläget att Sverige har genomförandebestämmelser på plats så snart som möjligt.

Såsom har framgått av texten om direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet är dock inte alla förutsättningar för att ta ECM-systemet i full drift ännu på plats. Vårt förslag är därför att ECM-systemet i och för sig träder i kraft den 1 juli 2011 men att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om när godsvagnar och övriga fordon senast ska ha tilldelats en ECM och när, vad gäller godsvagnar, den senast ska vara certifierad eller inneha tillstånd för sin verksamhet. Det ska nämnas att i *Transportstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon (Järnvägsstyrelsens föreskrifter (2007:7) om registrering och märkning av järnvägsfordon)* finns redan i dag krav på att sökande för registreringsändamål ska lämna in uppgift om namn, adress och organisationsnummer på den som ser till att fordonet underhålls enligt ett system för underhållsstyrning.

Godsvagnar

Den förordning som ERA har tagit fram ett förslag till kommer inte att ha trätt i kraft den 1 juli och det är fortfarande osäkert när den kommer att träda ikraft. Transportstyrelsen bör därför som ovan nämnts bemyndigas att meddela föreskrifter om när järnvägsfordon senast ska ha tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll och när denna ska vara certifierad eller inneha tillstånd för sin verksamhet.

På detta sätt kan kravet på att en godsvagn ska tilldelas en ECM skjutas framåt beroende på när förordningen om ECM-systemet träder ikraft. Alternativt kan kravet på att en godsvagn ska ha

tilldelats en ECM träda i kraft den 1 juli 2011 men kravet på att dessa ska vara certifierade eller inneha tillstånd skjuts framåt i tiden.

Övriga fordon

Som ovan nämnts finns redan idag krav på att det i fordonsregistret ska finnas uppgift om namn, adress och organisationsnummer på den som ser till att fordonet underhålls enligt ett system för underhållsstyrning.

Det behöver dock inte innebära att den som ser till att fordon underhålls enligt nämnda föreskrift ”håller måttet” enligt de krav på ECM som vi har föreslagit. Det finns därför anledning att skapa visst utrymme för flexibilitet när kravet ska träda ikraft. Vi föreslår därför även i detta fall att Transportstyrelsen bemyndigas att ta fram föreskrifter för när enheter som ansvarar för underhåll senast ska uppfylla kraven som ställs 2 kap. 13 k §.

Övergångsbestämmelser

Vi har föreslagit att det i järnvägslagen förs in en regel om straffansvar för det fall ett fordon används innan det har tilldelats en ECM. Vår bedömning är att bestämmelsen inte kan träda ikraft förrän den av ERA föreslagna förordningen är i kraft. Då det i dagsläget inte går att säga när detta sker föreslår vi att regeringen får föreskriva om ikraftträdande datum för bestämmelsen om straffansvar.

Övrigt

Utredningen gör bedömningen att övriga ändringar och tillägg i nämnd lag och förordning kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.

6.4 Det nya driftskompatibilitetsdirektivet

Det nya driftskompatibilitetsdirektivet skulle varit genomfört i medlemsstaterna senast den 19 juli 2010.

De ändringar och tillägg med anledning av införlivande av driftskompatibilitetsdirektivet som utredningen föreslår i järnvägslagen (2004:519) och i järnvägsförordningen (2002:526) bör kunna träda i kraft den 1 juli 2011.

Övergångsbestämmelser

Det krävs dock i vissa fall en viss flexibilitet med anledning av att de EU-bestämmelser som reglerar verksamheten ännu inte är beslutade. Detta är fallet med bestämmelsen om märkning av järnvägsfordon där bilaga p ännu inte är beslutad och än mindre har trätt i kraft.

Vad avser undantag och ikraftträdande bestämmelser som kan krävas med anledning av den justerade bestämmelsen om märkning av järnvägsfordon är vår bedömning att det bemyndigandet som i dag finns i 2 kap. 14 § 7 och 2 kap. 16 § 3 är tillfyllest.

Övrigt

Utredningen gör bedömningen att övriga ändringar och tillägg i nämnd lag och förordning kan träda i kraft utan övergångsbestämmelser.

7 Konsekvenser

Av 14 § Kommittéförordningen (1998:1474) framgår att om det i ett utredningsbetänkande framläggs förslag som innebär kostnader eller intäkter för staten, kommuner, landsting,

företag eller andra enskilda ska en beräkning av konsekvenserna redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhälls-ekonomiska konsekvenser i övrigt ska dessa redovisas. I det fall förslagen medför kostnader för staten, kommuner eller landsting ska finansiering föreslås.

Av 15 § samma förordning framgår att om förslagen har betydelse för den kommunala självstyrelsen liksom för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för de integrationspolitiska målen ska konsekvenserna anges i betänkandet.

I kommittédirektiven till denna utredning föreskrivs att utredningen ska lägga vikt vid regelförenkling. Den ska vidare sträva efter att företagens administrativa kostnader inte ska öka till följd av de nya reglerna. Ambitionen ska vara att utnyttja befintliga administrativa system i så stor utsträckning som möjligt och om möjligt förenkla dem. Föreslagna åtgärder ska konsekvensbedömas och om åtgärderna innebär kostnader för stat och kommun ska förslag till finansiering lämnas. Om åtgärderna innebär kostnader för privata företag ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

7.1 Uppgift och värdering av lösningar

Vår uppgift i denna del av uppdraget är att föreslå införlivande-regler för beslutade EG-direktiv. Direktiven är tvingande regler som kräver förändringar och kompletteringar i gällande svensk rätt. Sverige är som medlem i EU skyldigt att på något sätt och i någon form införliva de nya reglerna och i förekommande fall ändra redan beslutade regler så att de överensstämmer med EG-direktiven.

Det finns emellertid flera sätt att införliva reglerna på och det finns möjligheter att utforma dem på ett sådant sätt att de harmonierar med redan gällande rätt och i möjligaste mån anpassa dem till redan etablerade system och rutiner. Då skapas inget behov av nya administrativa åtgärder och inga nya kostnader uppstår som drabbar berörda organisationer, myndigheter och företag. Regelförenkling och kostnadsneutralitet är särskilt poängterat i direktiven. Vi har därför i våra förslag strävat efter att finna både förenklingar och kostnadseffektiva lösningar. De lösningar vi föreslår har utformats med särskilda hänsyn till enkelhet, kostnadsbegränsningar och utnyttjande av redan befintliga system, strukturer och regelverk. Som exempel kan vi nämna att vi i frågan om hur ECM för godsvagnar ska certifieras noga har övervägt både en marknadslösning och en myndighetslösning och kommit fram till inte ett ”antingen eller” utan ett ”både och” där vi kombinerar marknadslösningens fördelar med myndighetslösningens fördelar i syfte att både reducera kostnaderna för berörda organisationer och utnyttja redan befintliga strukturer och system.

7.1.1 Våra förslag med anledning av det nya driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändringar i driftkompatibilitetsdirektivet

Det nya driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändringar i detta innehåller förändringar som påverkar svensk rätt inom främst följande områden:

- modernisering och samordning av regler,
- regler för godkännande att ta i bruk fordon samt
- fordonsmärkning och register över järnvägsnät och fordon

Modernisering och samordning av regler

De två äldre driftkompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg respektive för konventionella tåg slopas och innehållet i dessa slås samman till ett nytt, modernare direktiv. Vidare skapas en tydligare systematik mellan frågor som styrs av driftkompatibilitetsregelverket och frågor som styrs av järnvägssäkerhetsregelverket. Syftet med dessa åtgärder är att skapa ökad klarhet och överskådlighet vilket är tänkt att förenkla för branschens aktörer och därmed främja järnvägssektorns utveckling.

Svensk lagstiftning påverkas på ett antal punkter av de nya direktiven. Ändringar måste göras på ett femtontal ställen i järnvägslagen och i järnvägsförordningen. Påverkan på den operativa järnvägsverksamheten omfattar främst fordonsgodkännande samt fordonsmärkning. Samtidigt kan man konstatera att lagstiftningen redan i nuläget är utformad för att hantera reglerna från de äldre driftkompatibilitetsdirektiven varför omfattningen av ändringarna ändå blir relativt begränsade.

Regler för godkännande att ta i bruk fordon

Ett av syftena med det nya driftkompatibilitetsdirektivet är att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon. Erfarenheten har visat att godkännandeförfarandet på nationell nivå ofta är komplicerat och underkastat olika nationella krav som kan medföra att samma granskningar och kontroller utförs inte bara vid ett utan flera tillfällen. Detta har bedömts vara ett onödigt och kostnadsdrivande dubbelarbete. Medlemsstaterna bör därför införa principen att ett godkännande ska vara tillräckligt och giltigt i hela unionen. Detta är i dagsläget möjligt för fordon som helt överensstämmer med relevanta tekniska specifikationer för driftkompatibilitet, TSD och som framförs på TSD-konform infrastruktur. Men då det kommer att dröja mycket länge innan detta blir en dominerande verklighet måste även principen om ömsesidigt erkännande tillämpas så långt det är möjligt redan i dagsläget. Det betyder att när ett fordon tagits i bruk i en medlemsstat bör andra medlemsstater inte återöppna nationella särbestämmelser eller införa ytterligare krav och kontroller om dessa inte är absolut nödvändiga. Den kontroll och prövning som krävs för att bevilja ett kompletterande godkännande ska begränsas

så långt som möjligt. Den nationella tillsynsmyndigheten ska endast granska faktorer som tidigare inte varit föremål för granskning eller som är specifika för det egna landet. Det nya driftskompatibilitetsdirektivet innehåller även regler för godkännande av fordonstyper och godkännande av fordon som ingår i en serie. Även dessa regler är avsedda att förenkla godkännandeprocédurerna.

De författningsändringar vi föreslår med anledning av direktivet innebär att godkännandeprocessen i Sverige förändras för både tillsynsmyndigheten, Transportstyrelsen och den som ansöker om ett fordonsgodkännande. Principen att ett godkännande i en medlemsstat ska vara giltig i hela gemenskapen skrivs för första gången in i lagen. Fordon som redan är godkända i ett land ska för att bli godkända för trafik i Sverige endast prövas i de delar där det finns nationella krav. På liknande sätt ska fordon som tillhör en redan godkänd fordonstyp eller serie hanteras genom ett enkelt förfarande. TSD-kompatibla fordon som ska trafikera TSD-konform infrastruktur ska inte behöva kompletterande godkännande alls.

Vi har inte utnyttjat den möjlighet att avstå från kompletterande godkännande som det finns utrymme för i direktivet. Vårt val i detta fall motiveras av det faktum att infrastrukturen i Sverige dels i alla delar inte är kompatibel med infrastrukturen i andra medlemsstater, dels är av varierande kvalitet. Dessutom finns tekniska problem som inte är lösta och som minskar möjligheterna att tillåta fordon att köra på den svenska infrastrukturen utan kontroll av vissa funktioner. Det kan t.ex. gälla strömförsörjningssystemets förmåga att absorbera s.k. spikar eller det faktum att olika normer för hjulsvarvning fortfarande förekommer inom gemenskapen. Det finns även nationella krav på funktionsförmåga under vinterförhållanden att ta hänsyn till.

Med utgångspunkt i direktivet föreslår vi dessutom regler om möjlighet för sökande att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut, tidsfrister för beslut om godkännande att ta fordon i bruk, anmälningsskyldighet till tillsynsmyndigheten då fordons ändras på sådant sätt att förutsättningarna för godkännandet förändrats samt återkallande av godkännande.

I direktivet kan man se en högre ambitionsnivå än tidigare när det gäller arbetet med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, TSD. Vi har dock inte bedömt att detta fordrar några förändringar i svensk lag.

Totalt sett innebär våra förslag till ändringar i det svenska regelverket att godkännandesystemet blir mera gemenskapsanpassat och att dubbelarbete som kan förekomma i nuvarande system elimineras då godkännandeprövning görs endast en gång samt att kompletterande godkännande endast omfattar kompletterande nationella krav och inte krav som redan prövats av tillsynsmyndigheten i ett annat medlemsland. I denna del ser vi att arbetet både för tillsynsmyndigheten och för den som söker fordonsgodkännande förenklas. Men samtidigt kan en del av de övriga reglerna, framförallt de om omprövning och återkallande av godkännande, innebära en ökad arbetsbörda för tillsynsmyndigheten. Även de högre ambitionerna när det gäller arbetet med att ta fram och underhålla TSD kan, indirekt, komma att få sådana konsekvenser.

Fordonsmärkning och register över järnvägsnät och fordon

Enligt driftkompatibilitetsdirektivet ska järnvägsfordon märkas med ett europeiskt fordonnummer och godsvagnar ska dessutom märkas med en beteckning för driftkompatibilitet. Vidare ska vissa förändringar införas om hur register över järnvägsnät och fordon ska vara hanteras.

Regler för fordonsmärkning finns redan i svensk rätt genom bestämmelser i järnvägslagen samt genom Järnvägsstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon (JvSFS 2007:7). Regleringen är baserad på de äldre driftkompatibilitetsdirektiven och när det gäller fordonsmärkningens utformning på EU-kommissionens beslut (2006/920/EG) om TSD avseende delsystemet "Drift och trafikledning". Det nya driftkompatibilitetsdirektivet innehåller skrivningar som till viss del skiljer sig från skrivningarna i de äldre direktiven. Våra förslag till författningsändringar får dock i sig inga direkta konsekvenser när det gäller fordonsmärkning. Reglerna om fordonsmärkning finns redan, vilket framgått ovan. Konsekvenser uppkommer då förändringar i TSD för delsystemet "Drift och trafikledning" genomförs. Det är genom denna TSD fordonsmärkningens utformning fastställs. Förändringar är att vänta under senare delen av 2010. Den tidigare nationella identifikationskoden ersätts med ett europeiskt fordonnummer. Vidare ska godsvagnar förses med en ny beteckning för driftkompatibilitet. Ändringen kommer, om

den innebär att föredan driftsatta fordon ska märkas om, att innebära kostnader av engångskaraktär. I så fall måste fordonsmärkningen delvis göras om. Vi har dock gjort den bedömningen att det för gamla fordon sannolikt inte kommer att krävas att fordonsmärkningen måste ändras.

Ansvar för fordonsmärkning av nya fordon läggs enligt vårt förslag på den som först ansöker om fordonsgodkännande. Sökande kan vara en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag, en fordonsinnehavare, en fordonstillverkare eller en koncessionsinnehavare med uppdrag att genomföra ett projekt. Tidigare ansvarade fordonsinnehavaren ensam för märkningen.

Förändringarna i registerhållningen innebär att Transportstyrelsen i framtiden fortsatt ska föra register över fordon som är godkända för trafik i Sverige samt över infrastrukturen. Offentlighet behöver dock endast ges infrastrukturregistret. Vår bedömning är att detta innebär ett visst engångsarbete för Transportstyrelsen när det gäller att förändra registerreglerna.

Det bör här framhållas att en avgiftsfinansiering av delar av Transportstyrelsens verksamhet är under utredning. Avgiftsfinansiering kan komma att inledas redan den 1 januari 2011. Till de delar av verksamheten som i så fall avgiftsbeläggs hör bl.a. tillstånds-, godkännande- och registerhållningsverksamheten. Detta kommer att få ekonomiska konsekvenser för fordonsinnehavare och för järnvägsbranschen i övrigt. Hur stora konsekvenserna kommer att bli går det dock inte att uttala sig om i nuläget eftersom avgiftsnivåerna fortfarande är föremål för utredning och debatt.

Sammanfattning av våra förslag

Våra förslag med anledning av det nya driftskompatibilitetsdirektivet sammanfattas och kommenteras i nedanstående uppställning:

Våra förslag till ändring/ komplettering av Järnvägslagen	Nuvarande reglering i Järnvägslagen	Kommentar
1. Definitioner av begreppen fordonsinnehavare, delsystem, fordon och fordonstyp införs i Järnvägslagen	Definitioner saknas	Definitionerna är bl.a. en förutsättning för reglering av godkännande av fordonstyper.
2. Vid godkännande av delsystem ska tillsynsmyndigheten kontrollera teknisk kompatibilitet och säker integrering med övriga delsystem	Dessa frågor saknar reglering.	Görs redan i dag men förs in i lagen av tydlighets skull.
3. Nytt godkännande krävs vid ombyggnad eller modernisering av delsystem om den övergripande säkerhetsnivån kan påverkas negativt.	Nytt godkännande krävs vid ombyggnad eller modernisering av delsystem om den övergripande säkerhetsnivån påverkas.	
4. Tillsynsmyndigheten får kräva nytt godkännande av ombyggt delsystem om myndigheten bedömer att arbetet är av sådan omfattning att den övergripande säkerhetsnivån påverkas negativt.	Denna fråga saknar reglering.	Ett andra stycke förs in i paragrafen för att understryka att även projekt som inte kan ha en negativ påverkan på säkerheten kan kräva nytt godkännande.
5. Tillsynsmyndigheten får förena ett godkännande med villkor. Förändringar av delsystemet som kan föranleda ändring av villkor ska anmälas till tillsynsmyndigheten	Dessa frågor saknar reglering.	Möjligheten att förena godkännande med villkor är ny liksom skyldigheten att anmäla förändringar.
6. Vid fordonsgodkännande ska tillsynsmyndigheten granska teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnätet. Ett godkännande gäller på svenska järnvägsnät.		
Godkännande i annan stat inom	Dessa frågor saknar	Det föreskrivs att

Våra förslag till ändring/ komplettering av Järnvägslagen	Nuvarande reglering i Järnvägslagen	Kommentar
EES eller Schweiz gäller i Sverige.	reglering.	kompatibiliteten mellan fordon och infrastruktur ska granskas. Ett godkännande ska gälla på alla svenska järnvägsnät, inte enbart det statliga. Principen att ett godkännande i annat EEC-land eller Schweiz gäller i Sverige skrivs för första gången in i Järnvägslagen.
7. Kompletterande godkännande får krävas innan fordon som godkänts i annat EES-land eller i Schweiz får tas i bruk på svenska järnvägsnät. Krav på kompletterande godkännande får utarbetas Undantag kan göras.	Dessa frågor saknar reglering.	Kompletterande godkännande får föreskrivas av regeringen. Krav och undantag får föreskrivas av regeringen eller den regeringen bestämmer, normalt tillsynsmyndigheten.
8. Tillsynsmyndigheten ska godkänna fordonstyper och följa ett förenklat förfarande vid godkännande av fordon som ingår i en serie	Dessa frågor saknar reglering.	Detta skapar möjligheter till förenkling av godkännandeprocessen och undanröjer risk för dubbelarbete.
9. Godkännandebeslut ska meddelas av tillsynsmyndigheten senast efter fyra (4) månader.	Dessa frågor saknar reglering.	Förvaltningslagen innehåller bestämmelser som hittills tillämpats på godkännandeprocessen.
10. Godkännande som meddelats före 1 juli 2008 fortsätter att gälla.		
11. Järnvägsfordon ska vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer och en innehavarbeteckning. Godsvagnar ska även märkas med en beteckning om driftskompatibilitet.	Järnvägs fordon ska vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning.	Förändringen betyder att den nuvarande identifikationskoden delvis görs om och att godsvagnar dessutom ska förses med en ny beteckning för driftskompatibilitet.
12. Den som ansökt om det första fordonsgodkännandet ska se till att fordonen märks på föreskrivet sätt.	Fordonsinnehavaren ska se till att fordonen märks.	Kretsen av aktörer med ansvar för märkning vidgas.
13. Tillsynsmyndigheten får	Denna fråga saknar	

Våra förslag till ändring/ komplettering av Järnvägslagen	Nuvarande reglering i Järnvägslagen	Kommentar
tillfälligt dra tillbaka eller återkalla ett fordonsgodkännande under vissa förutsättningar.	reglering.	
14. Tillsynsmyndigheten ska föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur .	Tillsynsmyndigheten ska föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.	Endast register över infrastruktur behöver ges offentlighet, inte fordonsregister.
15. Tillsynsmyndigheten ska föra register över järnvägsfordon.	Tillsynsmyndigheten ska föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon	Lagen om offentlighet och sekretess gäller.
16. Verksamhetsförändringar som kan föranleda förändringar i register ska anmälas till tillsynsmyndigheten.	Denna fråga saknar reglering.	
17. Tillsynsmyndigheten ska ompröva beslut om fordonsgodkännande om den sökande begär det.	Denna fråga saknar reglering.	Förvaltningslagen regler detta på ett generellt plan. Den nya bestämmelsen är en anpassning till önskemål om likartad reglering inom gemenskapen på denna punkt.

Vi har även framlagt förslag till förtydliganden och kompletteringar i Järnvägsförordningen. Dessa förslag tar sin utgångspunkt i ovanstående förslag till ändringar i Järnvägslagen.

Alternativa lösningar

Vi har under arbetets gång övervägt olika alternativa lösningar till införlivanderegler. Avvägningen har, som framgått ovan, stått mellan kravet på att anpassa svensk rätt till direktivets regler och att finna sätt och vägar att göra det som dels inte ökar utan helst minskar myndigheters och företags administrativa bördor, dels i

möjligaste mån ansluter till redan etablerade svenska system och rutiner. I nedanstående fall har vi övervägt alternativa lösningar:

- Vi har föreslagit en ny regel som innebär att när ett fordon för första gången godkänns kan även den fordonstyp den godkända individen tillhör godkännas. Alternativet till typgodkännande skulle ha varit att även fortsättningsvis endast godkänna fordonsindivider. Vårt val att ändå föreslå typgodkännande motiveras av att när väl ett typgodkännande gjorts kommer individgodkännandet av övriga fordonsindivider att förenklas.
- Vi har valt att föreslå att rutinen med kompletterande godkännande ska tillämpas i Sverige. Alternativet hade varit att avstå och direkt, utan särskilt kompletterande godkännande tillåta fordon som godkänts i ett annat EES-land samt Schweiz att framföras på svensk infrastruktur. Vi dock bedömt att tekniska realiteter gör detta omöjligt även om det i sig vore en god sak att reducera kontrollerna och godkännandeprocedurerna.
- Vi har valt att med utgångspunkt i direktivet föreslå att i Järnvägslagen införa en möjlighet för sökande att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut om fordonsgodkännande. Alternativet vore att avstå från detta och i stället hänvisa till de regler för överklagande som finns i Förvaltningslagen och som ger de möjligheter som direktivet vill skapa. Vårt val motiveras emellertid av att det finns ett övergripande önskemål att ha en tydlig och konform regel av detta slag i syfte att skapa tydlighet och likformighet inom gemenskapen.
- Vi har med stöd av direktivet föreslagit att en regel som innebär att ett fordon för vilket beslut om godkännande inte fattats av tillsynsmyndigheten inom fyra månader ska vara godkänt på ett formlöst sätt. Regeln kan synas onödig då Transportstyrelsen erfarenhetsmässigt fattar godkännandebeslut snabbare än de stipulerade fyra månaderna och då Förvaltningslagen föreskriver kortare handläggningstid. Vi har dock av samma skäl som i fallet med omprövanderegeln valt att föreslå att regeln införs i Järnvägslagen. Alternativet hade varit att helt avstå.
- Vi vill införa en skyldighet att rapportera förändringar av ett fordon som förändrar förutsättningarna för godkännande och

vi vill ge tillsynsmyndigheten rätt att återkalla ett godkännandebeslut. Alternativt kan man tänka sig att avstå från att införa dessa regler. Vi har emellertid inte övervägt detta alternativ eftersom vi ser de nya reglerna som en positiv förstärkning av säkerhetssystemet och som en konsekvens av logiken i systemets uppbyggnad.

7.1.2 Våra förslag med anledning av direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

De ändringar som införs i järnvägssäkerhetsdirektivet genom direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet avser främst:

- införande av ECM-funktionen samt
- certifiering av ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar.

Införande av ECM-funktionen

Enligt direktivet ska varje järnvägsfordon tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll, en ECM. Fordon som inte har tilldelats en ECM får inte framföras på järnvägsnätet.

Vi föreslår i enlighet med direktivet att alla fordon ska tilldelas en ECM, dock med de undantag som medges i direktivet. Vi föreslår vidare att alla fysiska och juridiska personer som har kompetens och resurser att uppfylla kraven ska kunna utses till ECM.

Införandet av ECM-funktionen som sådan bör inte innebära några nya administrativa eller ekonomiska konsekvenser för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. De delfunktioner som ingår i ECM-systemet har på ett eller annat sätt hanterats redan tidigare. ECM-systemet innebär dock att en mera stringent struktur införs. I praktiken kan detta komma att tvinga vissa företag att lägga ner mera arbete på underhållsstyrning vilket kan medföra ökade kostnader. Omfattningen av sådana tillkommande kostnader torde variera från företag till företag. För företag som redan i dag dedikerat resurser för att styra underhållsfrågorna på det sätt man är skyldig att göra torde merkostnaderna bli ringa eller inga alls. Företag som i dag inte har avsatt tillräckliga resurser eller vars ECM-funktion är otillräcklig kan däremot hamna i en situation där resurser måste mobiliseras genom omdisponering av

arbetsuppgifter, utökning av bemanningen eller genom att anlita extern ECM.

För företag som väljer att anlita extern ECM för sina fordon kommer en kostnad att uppkomma. Ett leverantörsavtal mellan det företag som åtar sig att vara ECM för de aktuella fordonen och järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller den berörde fordonsinnehavaren kommer att förhandlas fram. Priset för tjänsten kommer att bero av flera kommersiella faktorer som uppdragets omfattning, andra kommersiella relationer mellan leverantör och uppdragsgivare och konkurrensen på marknaden. En sådan tillkommande kostnad bör dock i normalfallet mötas av en mindrekostnad hos det aktuella företaget eftersom de funktioner som tas över av ECM tidigare hanterats inom ramen för den egna verksamheten.

Vårt förslag som innebär att alla som har tillräcklig kompetens och resurser att vara ECM ska kunna utses till ECM öppnar en marknad som tidigare inte funnits. Det gynnar utvecklingen av järnvägsbranschen på flera sätt, bland annat genom ökat marknadsinflytande och genom att ett nytt konkurrenselement tillkommer.

Certifiering av ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar

Direktivet föreskriver att ECM som ansvarar för godsvagnar ska certifieras genom ett ackrediterat certifieringsorgan eller genom det nationella säkerhetsorganet, i Sverige Transportstyrelsen. Certifieringen ska följas upp och kontrolleras genom årliga granskningar eller revisioner.

Vi föreslår med anledning av detta att certifiering av ECM för godsvagnar regleras i järnvägslagen. Vi föreslår också att certifiering ska kunna göras både genom ackrediterat certifieringsorgan och genom Transportstyrelsen. I fallet Transportstyrelsen föreslår vi att begreppet tillstånd används i stället för begreppet certifikat.

Certifiering av ECM med ansvar för godsvagnar kommer att innebära kostnader för berörda fordonsinnehavare i det fall certifieringsorgan anlitas. Väljer man certifiering eller tillstånd genom Transportstyrelsen drabbas man i nuläget inte av några certifieringskostnader. Då Transportstyrelsen inför avgiftsfinansiering av sin kontroll- och uppdragsverksamhet, vilket är

under utredning, förändras emellertid situationen och en kostnad kommer att uppstå även för företag som väljer att anlita Transportstyrelsen som certifieringsorgan. Enligt förslag som framlagts av Transportstyrelsen kan man förutse en stegvis process med införande av avgifter. Processen kommer att ta sin början den 1 januari 2011.

Sammanfattning av våra förslag

Våra förslag med anledning av direktivet om ändringar i järnvägs-säkerhetsdirektivet sammanfattas och kommenteras i nedanstående uppställning:

Våra förslag till ändring/komplettering av Järnvägslagen	Nuvarande reglering i Järnvägslagen	Kommentar
1. Järnvägsfordon ska tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll, ECM.	Denna fråga saknar reglering.	ECM är en ny funktion.
2. Fordon som inte har en ECM registrerad i fordonsregistret får inte användas.	Denna fråga saknar reglering.	
3. Godsvagnar ska tilldelas ECM som är certifierade av organ som ackrediterats för uppgiften eller som innehar tillstånd utfärdat av tillsynsmyndigheten.	Denna fråga saknar reglering.	ECM för godsvagnar ska vara certifierade eller inneha tillstånd från Transportstyrelsen.
4. En ECM ska ha ett ledningssystem för underhåll. Fysisk och juridisk person som är ECM ska ha kompetens och resurser för uppgiften samt i övrigt anses vara lämplig. ECM som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska dessutom fylla kraven för certifiering eller tillstånd. Kraven på en ECM får anpassas till	Dessa frågor saknar reglering.	Det ställs krav på en ECM.

verksamhetens art och omfattning.		
Fysisk och juridisk person som uppfyller kraven kan utses till ECM.		
Kraven kan anpassas efter typ av verksamhet.		
5. Certifiering eller tillstånd får endast ges till fysisk eller juridisk person som uppfyller de krav som ställs på en ECM enligt Järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.	Dessa frågor saknar reglering.	
6. Om en ECM är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överensstämmelse med ECM-kraven bekräftas på säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet senast då intyg eller tillstånd beviljas eller i samband med omprövning.	Dessa frågor saknar reglering	ECM-tillståndet samordnas med prövningen för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.
7. Certifiering som meddelats i ett annat EES-land eller i Schweiz gäller även i Sverige.	Dessa frågor saknar reglering.	Principen om giltighet och förtroende i hela gemenskapen skrivs in i Järnvägslagen.
8. Tillsyn över certifierade ECM ska utövas av det ackrediterade organ som meddelat certifikatet.	Denna fråga saknar reglering.	
9. Den som använder fordon som inte tilldelats en ECM kan dömas till böter eller fängelse.	Denna fråga saknar reglering.	Detta är en utökning av de straffrättsliga sanktionerna för brott mot Järnvägslagen

Vi har även framlagt förslag till förtydliganden och kompletteringar i Järnvägsförordningen. Dessa förslag tar sin utgångspunkt i ovanstående förslag till ändringar i Järnvägslagen.

Alternativa lösningar

Även vad gäller direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet har vi övervägt ett antal alternativa lösningar. Alternativ har identifierats och bedömts i följande fall:

- Vi har valt att föreslå att museitrafik och godsvagnsväxling på avskild infrastruktur inte ska omfattas av ECM-systemet. Undantaget har stöd i direktivet. Våra alternativa överväganden har avsett att föreslå att även denna typ av trafik skulle ingå. I fallet museijärnvägar skulle säkerhetsintresset mycket väl motivera ett införande av ECM för museifordon, i varje fall för fordon som framförs på det nationella järnvägsnätet och där kommer i kontakt med den kommersiella gods- och persontrafiken. Vi har dock övervägt museiföreningarnas tekniska och ekonomiska förmåga och kommit fram till slutsatsen att ett ECM-obligatorium sannolikt skulle belasta föreningarnas resurser så hårt att det skulle kunna äventyra deras existens. Vi har bedömt att de säkerhetsregler som gäller i dag är tillräckliga för denna typ av trafik och har därför valt att avstå från att föreslå att ECM ska införas för museifordon. När det gäller industriväxling på avskild infrastruktur har vi gjort liknande överväganden. Ett ECM-obligatorium för denna typ av trafik skulle kunna få som konsekvens att godset flyttades över till andra trafikslag. Även i detta fall har vi bedömt att gällande säkerhetsregler är tillräckliga och därför föreslagit undantag.
- Vi har även föreslagit att undanta tunnelbana, spårväg och lokalbanetrafik från att omfattas av ECM-systemet. Även detta undantag har stöd i direktivet. Vi har dock mycket seriöst övervägt alternativet att föreslå att inte utnyttja undantagsmöjligheten. Vi har därvid konstaterat att den tunnelbane-, spårvägs- och lokalbaneverksamhet som bedrivs i Sverige säkerhetsmässigt eller kommersiellt inte skiljer sig från normal persontrafik på det nationella järnvägsnätet. Varje dag transporteras dessutom betydligt flera passagerare i dessa system än på järnväg. De företag som organiserar tunnelbane-, spårvägs- och lokalbanetrafik är stora och besitter de resurser som krävs för att snabbt kunna etablera ECM-systemet. De skulle heller inte komma att beröras på något sätt som skiljer sig från hur övriga persontrafikutövare berörs. Vi har dock valt att

av andra skäl föreslå undantag från skyldigheten att utse ECM för de fordon som används i denna typ av spårtrafik. Vi har främst grundat vårt val på det förhållandet att ECM-systemet i första hand är avsett att öka säkerheten och utveckla marknaden för internationell järnvägstrafik. Avskilda system som tunnelbana, spårväg och lokalbanetrafik är inte primärt målgruppen för detta.

- Vi har övervägt att föreslå att certifieringskravet, som enligt direktivet endast omfattar godsvagnar, skulle utsträckas till att omfatta alla svenska ECM. Övervägandena har gjorts i perspektivet av ett möjligt obligatorium i hela gemenskapen från 2018. Att i god tid dessförinnan införa certifiering skulle skapa god beredskap och framförhållning och kanske även konkurrensfördelar för svenska företag. Det är sannolikt även så att en utveckling på detta område är att vänta i form av nya europeiska direktiv eller förordningar. Vårt val att avstå har motiverats av dels det fortfarande delvis oklara beslutsläget på Europeanivå, dels ett motstånd från branschföreträdare i Sverige.
- Vi har efter omfattande överväganden föreslagit att certifiering av företag som önskar bli ECM-organ och erhålla befogenhet att certifiera ECM ska kunna göras av både ackrediterade organ och av tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. Vi har värderat två alternativa lösningar där i det ena fallet certifiering förbehålls ackrediterade organ och i det andra tillsynsmyndigheten. Vi har dock funnit att lösningen ”både och” ger bäst effekt och både anknyter till existerande system och rutiner inom såväl tillståndsgivningsverksamheten som certifieringsverksamheten och skapar kostnadsreducerande konkurrens mellan olika lösningar och leverantörer.

7.2 Berörda organisationer, myndigheter och företag.

År 1988 inleddes med bildandet av Banverket den horisontella och vertikala uppdelningen av järnvägsverksamheten i Sverige. I dag består marknaden av ett stort antal företag med olika inriktning och verksamhet. Strukturuomvandlingen pågår alltjämt och ytterligare uppdelning är att vänta. Troligen kommer vi dessutom att parallellt med fortsatt uppdelning även att få se en återkoncentration inom vissa marknadssegment.

År 2008 bestod järnvägsmarknaden i Sverige enligt mätningar utförda av Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, av följande typer av marknadsaktörer:

<i>Typ av marknadsaktör</i>	<i>Antal</i>
Statliga myndigheter	3
Auktoriserade organisatörer av järnvägstrafik	22
Större infrastrukturförvaltare	6
Järnvägsföretag godstrafik	16
Järnvägsföretag persontrafik	13

Källa: SIKA, Bantrafik 2008.

Kommentarer:

Antalet järnvägsföretag kan beräknas på olika sätt. Räknar man antalet tillståndsinnehavare blir siffran betydligt högre än den SIKA uppger. I april 2010 hade Transportstyrelsen utfärdat totalt 104 giltiga tillstånd till företag och organisationer som därigenom blev att betrakta som järnvägsföretag.

Även gruppen infrastrukturförvaltare är betydligt större än de sex stora förvaltare SIKA räknar med. Förutom de sex stora finns c:a 250 små eller mycket små förvaltare.

Järnvägsmarknaden består av flera typer av aktörer än de SIKA redovisat. Vi har gjort en egen kompletterande sammanställning över aktörer som är av intresse i perspektivet av införande av ECM för järnvägsfordon. Sammanställningen ger ingen komplett bild. På marknaden finns ytterligare aktörer både med säte i Sverige och utomlands och som agerar på den svenska marknaden. Det bör också nämnas att företag kan kombinera flera funktioner och uppträda som exempelvis både trafikutövare och fordonsinnehavare eller fordonsinnehavare och fordonsuthyrare. Denna typ av kombinationer är relativt vanligt förekommande.

<i>Typ av marknadsaktör</i>	<i>Antal</i>
Fordonsunderhållsföretag	11
Fordonsinnehavare	104
Fordonsuthyrare	4
Fordonstillverkare	4

Kommentarer:

Till gruppen fordonsinnehavare hör förutom de stora järnvägsföretagen även en mängd små och mycket små järnvägsföretag. Se vidare sammanställningen nedan.

Med fordonsuthyrare avses här endast de företag som har fordonsuthyrning som huvudverksamhet. Fordonsuthyrning mellan järnvägsföretag för längre eller kortare tid är också relativt vanligt, men vi har inte här räknat järnvägsföretag som fordonsuthyrare.

I gruppen fordonstillverkare har här endast medtagits de för närvarande största på den svenska marknaden. På den internationella marknaden finns betydligt flera och de agerar från och till även på den svenska marknaden, bland annat genom anbudsgivning vid fordonsupphandlingar.

Samtliga ovan nämnda slag av aktörer kommer på ett eller annat sätt att beröras av de förslag vi lämnat. Samtliga, förutom vissa av de statliga myndigheterna, skulle dessutom kunna bli ECM med ansvar för underhåll av åtminstone egna och i vissa fall även andras fordon.

Av dessa företag är ett litet antal att räkna till kategorin småföretag enligt den gängse definitionen av småföretag som företag med 10–49 anställda eller en årsomsättning understigande 10 miljoner euro. Övriga företag är medelstora eller stora företag. Dock återfinns i gruppen fordonsinnehavare ett stort antal ideella eller ekonomiska föreningar som sysslar med museitrafik och som i de flesta fall är mycket små

Ett annat sätt att beskriva järnvägsmarkanden är att undersöka giltiga tillstånd för järnvägsföretag. Järnvägsföretag är företag som på något sätt och i någon omfattning bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik i Sverige. En del av dessa företag är kommersiella trafikoperatörer inom gods- eller persontransportområdet, en stor del är industriföretag som bedriver växlingsverksamhet på egen infrastruktur inom avgränsat industriområde. Även andra typer av företag och organisationer förekommer. Nedanstående tabell, som bygger på aktuella uppgifter i april 2010 från Transportstyrelsens register över giltiga tillstånd, ger en bild av de olika typer av företag och organisationer som har tillstånd och vilka andelar dessa representerar av samtliga tillstånd.

<i>Typ av tillståndsinnehavare/järnvägsföretag</i>	<i>n</i>	<i>%</i>
Kommersiella tågoperatörer	22	21,2
Företag som bedriver intern industriväxling/motsv.	32	30,8
Underhållsföretag/fordonsverkstäder	11	10,5
Underhållsföretag infrastruktur	5	4,8
Ideella och ekonomiska föreningar/museibanor	31	29,8
Övriga	3	2,9
<i>Totalt</i>	<i>104</i>	<i>100</i>

Källa: Transportstyrelsen, april 2010.

Det är intressant att notera att endast drygt 20 procent av alla tillstånd innehas av tågoperatörer som upprätthåller kommersiell gods- eller passagerartrafik på det nationella bannätet. Drygt 30 procent av tillstånden tillhör företag som bedriver industriväxling inne på sina fabriksområden som en del av den interna logistikkedjan medan huvudverksamheten är någonting helt annat, t.ex. tillverkning av pappersmassa eller bearbetning av stålprodukter. I denna grupp är en dominerande majoritet stora eller mycket stora företag.

De två huvudtyperna av underhållsföretag som är verksamma inom den svenska järnvägsmarknaden; fordonsunderhållare och företag som underhåller infrastrukturen utgör tillsammans drygt 15 procent. För dem är trafikutövertillståndet i huvudsak förenat med antingen fordonsförflyttningar inom eget verkstadsområde eller framförande av specialfordon som används i den egna produktionen, t.ex. spårbyteståg, spårriktmaskiner och ballastplogar.

Nära 30 procent av antalet tillstånd innehas av olika föreningar som är engagerade i någon form av museiverksamhet och körning med museifordon antingen på eget spårssystem eller på det nationella nätet. Dessa föreningar drivs i regel som ideella eller ekonomiska föreningar och har i likhet med andra liknande organisationer oftast en mycket smal finansiell bas och överlever i regel tack vare ideellt arbete som utförs av föreningsmedlemmarna. De är normalt mycket känsliga för nya ekonomiska pålagor.

Vi har i våra förslag utnyttjat de alla undantag som kan göras med stöd av direktivet. Detta innebär att inga kostnader med anledning av våra förslag kommer att drabba dessa verksamheter.

7.3 Konsekvenser av våra förslag

I detta avsnitt beskriver vi och värderar konsekvenserna för företag som berörs av våra förslag samt för offentlig sektor. Vi bedömer att det främst är förslagen med utgångspunkt i järnvägssäkerhetsdirektivet om införande av ECM-funktionen och certifiering av ECM med ansvar för godsvagnar som har konsekvenser av större omfattning. De konsekvenser som följer av förslaget till nya regler i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet är i huvudsak av positiv karaktär då de förenklar hanteringen av ett antal frågor främst i anslutning till fordonsgodkännande. Själva förändringen av rutinerna för godkännandeprocessen torde dock initialt innebära ett visst merarbete i första hand för tillsynsmyndigheten. Visst merarbete och kostnader kommer att uppstå med anledning av de nya reglerna om fordonsmärkning. Dessa kostnader drabbar fordonsinnehavaren. Fordonsinnehavare kommer dessutom initialt att belastas med arbete som krävs för att välja, utse och eventuellt upphandla ECM för sina fordon. Inledningsvis kommer dock flertalet fordonsinnehavare sannolikt att välja att vara sin egen ECM. Tillkommande merarbete och eventuella kostnader bedöms i sådana fall som ringa.

7.3.1 Konsekvenser med anledning av ny godkännandeprocess

Avsikten med förslagen till ändringar i processen för fordonsgodkännande är att förenkla förfarandet och eliminera dubbelarbete. Men inom ramen för den nya processen införs också en del nya regler som inte funnits tidigare och som kan komma att innebära merarbete för tillsynsmyndigheten. Förändringarna i godkännandeprocessen omfattar följande punkter:

1. Möjlighet skapas för den sökande att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut om fordonsgodkännande
2. Tillsynsmyndigheten ska fatta godkännandebeslut inom fyra (4) månader. I annat fall är fordonet godkänt
3. Tillsynsmyndigheten får rätt att återkalla ett godkännandebeslut
4. Fordonsändringar som förändrar förutsättningarna för ett godkännande ska rapporteras till tillsynsmyndigheten

5. Tillsynsmyndigheten får möjlighet att fatta godkännandebeslut för fordonstyper och serietillverkade fordon
6. Krav som redan granskats av annan stat inom EES eller Schweiz ska inte granskas av tillsynsmyndigheten
7. Tillsynsmyndigheten får förena godkännandebeslut med villkor
8. Regel om kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD
9. Tillsynsmyndigheten ska klassificera de nationella godkännandebestämmelserna enligt föreskriven modell

Vi bedömer att tillsynsmyndighetens arbetsbelastning påverkas av dessa nya regler på följande sätt:

Regel nr	Påverkan på tillsynsmyndigheten
1	Detta är en nyskapad möjlighet. Tidigare har Förvaltningslagens (SFS 1986:223) regler gällt och bedömts tillräckliga. Ändringen kan komma att innebära ökad belastning för myndigheten.
2	Tidigare har tidsfrist ej tillämpats. Handläggningstiden hos Transportstyrelsen är dock normalt kortare än fyra (4) månader, varför ingen påverkan på myndighetens verksamhet uppkommer.
3	Detta är en ny möjlighet. Tillsynsmyndigheten kontrollerar och styr tillämpningen. Regeln bedöms få begränsad påverkan på myndigheten.
4	Regeln bedöms få begränsad påverkan på myndigheten.
5	Den nya regeln innebär ett förenklat förfarande. Detta påverkar myndigheten positivt.
6	Den nya regeln innebär ett förenklat förfarande. Detta påverkar myndigheten positivt.
7	Den nya regeln innebär ett förenklat förfarande. Detta påverkar myndigheten positivt.
8	Detta är ett nytt krav. Införandet påverkar myndigheten i begränsad omfattning
9	Detta är ett nytt krav. Arbete med frågan pågår redan inom myndigheten. Kravet påverkar myndighetens arbetsbörda under en viss, begränsad tid.

Tillsynsmyndighetens arbetsbörda kommer sannolikt att öka till följd av de nya reglerna. Det arbete som avses är dock, enligt vår mening, att anse som uppgifter som ligger inom myndighetens normala verksamhet och konsekvenserna bör hanteras internt inom myndigheten genom verksamhetsplaneringen samt i den årliga budgetdialogen med uppdragsgivaren. Detsamma gäller för övrigt

den ökade arbetsbörda som kan bli en konsekvens av en högre ambitionsnivå när det gäller TSD-arbetet.

7.3.2 Konsekvenser vid fordonsgodkännande

Transportstyrelsen utfärdar årligen ungefär etthundra fordonsgodkännanden. Dessa kan grovt indelas i tre grupper, nämligen

- Godkännanden av helt nya fordonstyper
- Så kallade deltagodkännanden där en variant av ett redan godkänt fordon godkänns i de delar som avviker från grundgodkännandet. I detta fall bildar grundgodkännandet och deltagodkännandet tillsammans godkännandet av fordonsvarianten.
- Godkännanden av eftermontage av säkerhetsviktiga komponenter i fordon. Vanliga exempel på sådana godkännanden är montage av ATC- eller ETCS-utrustning.

Transportstyrelsen tar för närvarande inte betalt för sitt arbete inom ramen för godkännandeprocessen. Sökandes kostnader är svårbedömda. För en normal tvåaxlig godsvagn bedöms kostnaden ligga på ungefär 250 000 kronor. För ett avancerat snabbtåg kan kostnaden mycket väl överstiga 10 miljoner kronor. I sökandes kostnader ingår det arbete som utförs av anmält organ, spårkrafts- och bullermätningar samt mätningar av magnetfält. Ibland krävs dessutom tester i klimatkammare vilka för närvarande endast kan utföras i Österrike. I sökandens kostnader ingår också verifierande provkörningar och erfarenhetsdrift. Sökande har dessutom ofta betydande och ibland osynliga kostnader för insatser av egen personal.

7.3.3 Konsekvenser av nya regler om fordonsmärkning

De nya reglerna om fordonsmärkning innebär att alla fordon ska ges ett europeiskt fordonnummer som ersätter den nationella identifikationskoden. Godsvagnar ska dessutom förses med en märkning för driftskompatibilitet. De fordon som berörs är de som redan är driftsatta och redan försedda med den äldre märkningen.

För deras del kommer märkningen att i vissa delar behöva göras om.

De nya märkningsreglerna, som kommer att införas, inte genom förslag från vår sida utan genom föreskrifter från Transportstyrelsen, kommer att medföra visst administrativt arbete. Till det kommer arbetet med att fysiskt märka om fordonen. Det administrativa arbetet omfattar arbete både vid Transportstyrelsen och hos fordonsinnehavarna. För fordonsinnehavarnas del beror tidsåtgången på antalet fordon som ska märkas om. Den fysiska märkningen torde kunna samordnas med planerade verkstadsbesök men de underhållsföretag som utför märkningen kommer naturligtvis att debitera tid för arbetet. Tidsåtgången kan uppskattas till mellan 30 och 60 minuter per fordon. De dekaler som sannolikt kommer att användas vid märkningen har också ett pris. Vår uppskattning är att de kommer att kosta 150–250 kronor styck. Märkningen i sin helhet kommer därmed att innebära en engångskostnad om cirka 1 000 kronor för godsvagnar och ungefär 500 kronor för övriga fordon.

Det totala antalet järnvägsfordon av olika slag i Sverige 2008 framgår av nedanstående sammanställning:

<i>Fordonstyp</i>	<i>Antal fordon</i>
Motorvagnar	1727
Lok och lokomotorer	711
Personvagnar	552
Godsvagnar	15623
<i>Totalt</i>	<i>18613</i>

Källa: SIKA, Bantrafik 2008.

Om samtliga fordon ska märkas om innebär det med vårt sätt att räkna en kostnad för innehavarna av godsvagnar på drygt 15 miljoner kronor och för övriga fordonsinnehavare en kostnad på cirka 1,5 miljoner kronor. Med en enklare metod, där man avstår från dekaler och i stället målar den nya märkningen på fordonen med hjälp av matriser torde man kunna sänka priset per godsvagn till uppskattningsvis cirka 500 kronor och därmed halvera totalkostnaden. Vi har dock gjort bedömningen att fordon som redan har en märkning inte ska behöva göra om märkningen. Men det är endast vår bedömning. För godsvagnar får man under alla

omständigheter räkna med att den nya driftskompatibilitetsmärkningen ska göras, vilket torde komma att kosta 4–500 kronor per godsvagn.

7.3.4 Konsekvenser av införande av ECM-funktionen

Vi föreslår att ECM-funktionen ska införas för alla järnvägsfordon, dock med samtliga de undantag som medges i ändringsdirektivet.

Som vi nämnt tidigare bedömer vi inte att införandet av ECM-systemet i sig kommer att innebära ökade administrativa och ekonomiska bördor för fordonsinnehavarna annat än momentant vid själva systemskiftet

Vi föreslår att det ska ställas vissa allmänna krav på den som vill vara ECM. ECM för godsvagnar ställs inför de krav som kommer att framgå av det kommissionsbeslut som kommer att fattas på grundval av de förslag som lämnats av ERA. På övriga ECM ställs inga specificerade krav. Vi menar dock att alla ECM bör uppfylla vissa grundkrav. De krav vi ställer är dels att en ECM ska ha ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de fordon man ansvarar för är i säkert skick, dels att den fysiska eller juridiska person som ansvarar för underhåll ska ha kompetens och resurser för uppgiften och i övrigt anses vara lämplig. Kravet på innehav av ett ledningssystem är helt grundläggande för att kunna fylla uppgiften. Kraven på kompetens, resurser och lämplighet är krav som ställs i andra liknande sammanhang och som vi menar är självklara

7.3.5 Konsekvenser för företag som vill bli ECM för godsvagnar

Företag som vill bli ECM för godsvagnar kommer att underkastas krav på obligatorisk certifiering.

I dagsläget ser det inte ut att uppkomma några ekonomiska konsekvenser för de företag som vill bli ECM för godsvagnar och som väljer möjligheten att söka tillstånd hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer till att börja med inte att ta ut någon avgift för tillståndet. Men avgiftsfinansiering av Transportstyrelsens gransknings- och godkännandeverksamhet är under utredning och kan komma att realiseras redan med början den 1

januari 2011. Om och när avgiftsfinansiering införs kommer konsekvenser i form av kostnader för certifiering att uppkomma. Avgiftens storlek är föremål för diskussioner och inga beslut är ännu fattade.

De ekonomiska konsekvenserna för företag som väljer att ECM-certifiera sig genom ett ackrediterat ECM-organ blir en marknadsbestämd kostnad, dvs. det pris som ECM-organet begär för att utföra certifieringen.

Storleken på den marknadsbestämda kostnaden är svår att uppskatta. Vi har dock gjort ett försök genom en jämförelse med vad det i dag kostar att genomföra en normal ISO-certifiering. Enligt en preliminär bedömning gjord av SWEDAC skulle en certifiering mot ISO 9001 kunna vara tillräcklig för att en sökande också skulle kunna bli ECM-certifierad. Vi har dock utgått från att det kommer att behöva göras en viss kompletterande värdering utöver ISO-standarderna. Arbete pågår för närvarande inom ERA för att klargöra vilka tilläggsbedömningar som behöver göras om man tar ISO 9001 som utgångspunkt för ECM-certifiering.

Priset för en ISO-certifiering ligger i dag på 75–100 000 kronor för ett företag med en omsättning på cirka 300 miljoner kronor och vars verksamhet omfattar både järnvägstrafik och fordonsunderhåll. Den årliga revisionen kostar cirka 25 000 kronor. Uppskattningsvis skulle en ECM-certifiering komma att ligga i ungefär samma kostnadsläge.

För en ECM som redan är ISO-certifierad eller innehar motsvarande certifiering torde merkostnaden dock bli väsentligt lägre.

Beräkningen av kostnaden för ISO-certifiering omfattar endast de externa kostnader som sammanhänger med certifieringsföretagets granskning. Kostnader som uppkommer för att införa och upprätthålla ett ledningssystem för kvalitet och säkerhet är inte medtagna. Dessa kostnader torde dock kunna konstanthållas i jämförelsen mellan olika certifieringsalternativ eftersom kravet på ledningssystem är likartade i båda fallen. Dessutom anses allmänt att ledningssystem är självfinansierande då de effektiviserar verksamheten och skapar möjligheter till besparingar som minst motsvarar kostnaderna för införande och drift av systemet.

Vi har under utredningsarbetet övervägt två olika alternativ för certifiering av ECM för godsvagnar. Det ena är ackrediteringsalternativet som innebär att SWEDAC ackrediterar certifieringsorgan som i sin tur utför ECM-certifiering på marknadsmässiga villkor. Det andra är Transportstyrelsealternativet. Hade vi valt

ackrediteringsalternativet hade vi tvingat järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att genomgå en särskild certifieringsprocess i stället för att samordna certifieringen med ansökan om säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg hos Transportstyrelsen. En extra kostnad om 75–100 000 kronor samt en löpande årlig kostnad på cirka 25 000 kronor hade då tillkommit. Att välja Transportstyrelsealternativet hade inneburit en starkt ökad arbetsbelastning för Transportstyrelsen som sannolikt krävt nya resurser och ett behov av ökade anslag med uppskattningsvis 2 miljoner kronor per år. Det hade även inneburit att de möjligheter som fanns på en redan etablerad marknad valdes bort liksom de effektivitetsvinster en samordning mellan ISO-certifiering och ECM-certifiering skulle kunna skapa.

Vårt vägval, att låta både ackrediterade organ och Transportstyrelsen utfärda ECM-certifikat eller tillstånd är både kostnads-effektivt och anknyter till redan etablerade strukturer och lösningar. Samtidigt skapar det valfrihet för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare, fordonsuthyrare och andra som vill bli ECM att välja väg. En ny, om än begränsad, marknad skapas dessutom för certifieringsföretag.

7.3.6 Konsekvenser för företag som vill bli ECM för andra fordon än godsvagnar

Av företag som vill vara ECM för andra fordon än godsvagnar krävs ingen certifiering för närvarande varför inga ekonomiska konsekvenser uppkommer. Man måste dock uppfylla de allmänna krav på en ECM som vi föreslagit.

Det företag som väljer att frivilligt certifiera sig och inordna sig under de krav som ställs på en certifierad ECM får räkna med kostnader av samma omfattning som ECM med ansvar för godsvagnar.

7.3.7 Konsekvenser för företag som väljer att köpa ECM-tjänster externt

Företag som inte önskar vara sin egen ECM utan som väljer att köpa ECM-tjänsten av extern leverantör kommer att sluta ett kommersiellt avtal med leverantören. Avtalet kan omfatta hela eller

delar av ECM-funktionen. Det är svårt att uppskatta vilket pris som kommer att tas ut. Det beror av konkurrensen, avtalets omfattning, vilka övriga kommersiella relationer köpare och leverantör har osv. Generellt torde dock gälla att den som väljer att köpa tjänsten gör det därför att det skulle vara dyrare att vara sin egen ECM. De ekonomiska konsekvenserna för de företag som väljer att köpa ECM-tjänster externt är således med stor sannolikhet positiva och de merkostnader som uppstår kompenseras av motsvarande eller högre mindrekostnader.

I detta sammanhang är det viktigt att särskilt beakta små företags situation. De köper ofta begagnade fordon för vilka underhållsprogrammen inte sällan måste anpassas efter status på fordonen och beräknad återstående teknisk och ekonomisk livslängd. Externa ECM kan få ett starkt övertag gentemot små järnvägsföretag och i synnerhet när det gäller det tunga underhållet förorda generella underhållslösningar i stället för mera selektiva och individanpassade som bättre passar det lilla företaget med begränsade ekonomiska resurser. Här är det svårt att utforma något regelverk men det är viktigt att ECM är lyhörda och förstår problematiken. Ett järnvägsföretag kan visserligen när som helst byta ut en ECM man inte är nöjd med, men skadan kan då redan vara skedd.

7.3.8 Konsekvenser för offentlig sektor

ECM-certifiering kommer i de fall Transportstyrelsen anlitas som certifieringsorgan att belasta Transportstyrelsens resurser. Transportstyrelsen beräknar att om alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare väljer att skaffa ECM-tillstånd hos Transportstyrelsen kommer det att innebära ett merarbete motsvarande 1,5 tjänster, vilket innebär tillkommande kostnader på mellan 1 och 1,5 miljoner kronor per år.

Även en del av de nya reglerna kring fordonsgodkännande och registerhållning kommer, som visats ovan, att innebära visst merarbete för myndigheten.

Resursbehovet kan antingen täckas genom anslagsökning motsvarande behovet eller genom omprioritering inom nuvarande anslagsram. Med tanke på den resurssituation Transportstyrelsen befinner sig i torde anslagsökning vara det mest realistiska alternativet. Vi föreslår därför att detta resursbehov tillgodoses

genom en tidsbegränsad utökning av anslaget till Transportstyrelsen.

I en nära framtid förväntas dessa arbetsuppgifter hos Transportstyrelsen att bli avgiftsfinansierade vilket innebär att de ekonomiska konsekvenserna för offentlig sektor då elimineras. Av det skälet menar vi att anslagsökningen bör vara tidsbegränsad.

7.4 Prövning av offentligt åtagande

Vårt förslag att göra såväl externa, marknadsbaserade certifieringsföretag som myndigheten Transportstyrelsen till certifieringsorgan innebär att vi dels öppnar en ny marknad för certifieringsföretag, dels öppnar för konkurrens mellan myndighetslösningen och marknaden. Vårt förslag syftar till att tillvarata synergieffekter inom ramen för en redan etablerad myndighetsverksamhet – Transportstyrelsens tillståndsprovning av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Samtidigt vill vi möjliggöra utnyttjande av synergier mellan redan etablerad marknadsdriven certifieringsverksamhet och ECM-certifiering.

Vårt förslag innebär att Transportstyrelsen tillåts att certifiera även andra företag än de man i dag tillståndsprövar, vilket innebär en utökning av ett offentligt åtagande. Å andra sidan motverkas detta av att externa, marknadsbaserade certifieringsföretag kan bjuda konkurrens och ta över kunder som med en annan lösning skulle vara hänvisade till myndighetslösningen. Konkurrensen mellan de två alternativen kommer att avgöra vilket som kunderna i det långa loppet kommer att föredra.

Vi bedömer att vårt förslag inte på något snedvridande sätt kommer att innebära myndighetsverksamhet på bekostnad av verksamhet som annars skulle utföras av den privata marknaden.

7.5 Konsekvenser för små företag

Antalet företag som definitionsmässigt är småföretag är litet inom den i dag etablerade kommersiella järnvägsmarknaden varför konsekvenserna av våra förslag redan av den anledningen är små. Museiverksamhet och industriväxling eller motsvarande undantas enligt vårt förslag från direktivets om ändring av järnvägs-säkerhetsdirektivet giltighet och de föreningar och småföretag som

finns inom dessa verksamheter kommer därför inte att vidkännas några konsekvenser till följd av våra förslag i övrigt.

Våra förslag till förfaranden vid fordonsgodkännande och införandet av ECM-funktionen kommer enligt vår bedömning att skapa möjligheter för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att på ett enklare sätt kunna ta sitt säkerhetsansvar. Detta gynnar särskilt små företag med begränsade administrativa och tekniska resurser.

Möjligen kan de generella krav vi ställer på en ECM, och som går utöver direktivet, innebära att små företag som saknar ledningssystem för underhåll och som i övrigt har för små resurser inte kan etablera sig som ECM. Vi menar dock att den uppgift en ECM tar på sig är så viktig och har så stor betydelse för säkerheten att vissa grundläggande krav måste vara uppfyllda. Vi vill särskilt poängtera att vi med vårt förslag öppnar möjligheten för alla, inte bara juridiska utan även fysiska personer, att bli ECM.

7.6 Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver Sveriges skyldigheter som medlem i EU

Vi har i vårt arbete strävat efter att finna lösningar och lämna förslag som överensstämmer med de krav som riktas mot Sverige i egenskap av EU-medlem och samtidigt i möjligaste mån bibehålla och utnyttja redan etablerade nationella system och rutiner. Vi bedömer att våra förslag ligger i linje med dessa önskemål. Vår bedömning är också att vi inte går utöver de skyldigheter Sverige har som EU-medlem och inte föreslår längre gående regleringar. Vi har på några punkter övervägt att lägga längre gående förslag eftersom vi bedömer att ytterligare krav kommer att ställas längre fram och att det i det perspektivet skulle kunna vara fördelaktigt att vara förberedd. Vi har dock valt att avstå från detta.

På en punkt har vi dock lagt förslag som går längre än den miniminivå som stadgas i direktiven. Det gäller krav på ECM. I ändringsdirektivet till järnvägssäkerhetsdirektivet ställs inga specifika krav på en ECM. ECM som ska ansvara för underhåll av godsvagnar kommer dock att omfattas av de certifieringskrav som ska fastställas senare genom ny EG-förordning. Vi har i vårt förslag formulerat vissa generella krav på en ECM, krav som alltså ska gälla för alla svenska ECM. Att krav bör ställas menar vi är nödvändigt

för att en ECM ska kunna fylla sin uppgift överhuvudtaget och för att ECM-systemet ska få trovärdighet.

Vi har även, som redovisats ovan, valt att inte använda möjligheten att avstå från kompletterande fordonsgodkännande, vilket sträcker sig längre än direktivets miniminivå. Vi ser det av framförallt tekniska skäl som omöjligt att i dagsläget använda det undantaget utan att riskera säkerheten och skador på infrastrukturen.

7.7 Bedömning av särskilda hänsyn vad gäller tidpunkten för införande av nya regler

Införandetidpunkten bestäms av behovet av tid för remissförfarande och för riksdagsbehandlingen. Vårt förslag innebär att vi menar att de nya bestämmelserna kan införas per den 1 juli 2011. Enligt vår bedömning behöver inga särskilda tidsmässiga hänsyn tas med hänsyn till frågornas art utan normala besluts- och införandeprocedurer kan följas.

7.8 Bedömning av behovet av speciella informationsinsatser

Vi har under vårt utredningsarbete konstaterat att kunskapen om de nya reglerna, i synnerhet om ECM-systemet, varierar. Visserligen tror vi att medvetenheten kommer att öka under den fortsatta processen med bl.a. remissbehandling av frågorna. Sannolikt kommer även branschorganisationerna att på sedvanligt sätt gå ut med information till sina medlemsföretag. Alla berörda har dessutom den normala skyldigheten att hålla sig underrättade om förändringar i lagar och andra regelverk. Från den utgångspunkten gör vi bedömningen att det inte föreligger något behov av speciella informationsinsatser. Vi vill dock framhålla att det kan vara lämpligt att Transportstyrelsen på något sätt informerar branschen om de nya reglerna. Miniminivån bör vara information via styrelsens hemsida.

7.9 Övriga konsekvenser

7.9.1 Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

Våra förslag har inga konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

7.9.2 Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet

Våra förslag har inga konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet.

7.9.3 Konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet

Våra förslag kan innebära ett ökat personalbehov i Borlänge med 1,5 tjänster vid Transportstyrelsen. I övrigt har de inga konsekvenser för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet.

7.9.4 Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män, för de integrationspolitiska målen samt för personlig integritet.

Våra förslag har inga konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män, för de integrationspolitiska målen eller för den personliga integriteten.

8 Författningskommentar

I de allmänna bedömningarna och övervägandena i kapitlen finns det kommentarer till de ändringar i lagar och förordningar som vi föreslår.

Vi har därför gjort bedömningen att det inte är nödvändigt med särskilda författningskommentarer av traditionellt slag.

För att underlätta läsningen återfinns nedan dock uppställningar med hänvisningar till de aktuella avsnitten i de allmänna övervägandena. Observera att ett par av författningsförslagen har som syfte att få fram målsättningen med direktiv 2008/57 och en riktigt passande hänvisning har därför varit svår att finna.

8.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

<i>Lagrum</i>	<i>Avsnitt</i>
1 kap. 4 §	Avsnitt 3.5.2 och avsnitt 5.4
2 kap. 13 a §	Avsnitt 3.9.6
2 kap. 13 b §	Avsnitt 3.9.6
2 kap. 13 c §	Avsnitt 3.10.2
2 kap. 13 d §	Avsnitt 3.10.3
2 kap. 13 e §	Avsnitt 3.10.15
2 kap. 13 f §	Avsnitt 3.8.2
2 kap. 13 g §	Avsnitt 3.10.4
2 kap. 13 h §	Avsnitt 3.10.7
2 kap. 13 i §	Avsnitt 3.10.7
2 kap. 13 j §	Avsnitt 3.10.2

<i>Lagrum</i>	<i>Avsnitt</i>
2 kap. 13 k §	Avsnitt 3.12.1
2 kap. 13 l §	Avsnitt 3.10.2
2 kap. 13 m §	Avsnitt 5.6.5
2 kap. 13 n §	Avsnitt 5.6.8
2 kap. 14 §	Avsnitt 5.6
3 kap. 4 §	Avsnitt 5.6
3. kap 11 §	Avsnitt 5.6.10
3 kap. 12 §	Avsnitt 5.6.10
3 kap. 13 §	Avsnitt 5.6.10
3 kap. 14 §	Avsnitt 5.6.10
8 kap. 1 a §	Avsnitt 5.6.10
8 kap. 6 a §	Avsnitt 3.10.2
8 kap. 8 §	Avsnitt 3.12.2 och 3.12.4
8 kap. 8 a §	Avsnitt 3.10.8
11 kap. 1 a §	Avsnitt 3.10.2
10 kap. 1 §	Avsnitt 5.6.13

8.2 Förslaget till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

<i>Lagrum</i>	<i>Avsnitt</i>
2 kap. 2 §	Avsnitt 5.6.10
2 kap. 6 §	Avsnitt 3.14
2 kap. 8 a §	Avsnitt 3.13.2
2 kap. 13 §	Avsnitt 3.14
2 kap. 14 a §	Avsnitt 3.9.6
2 kap. 14 b §	Avsnitt 3.9.2
2 kap. 14 c §	Avsnitt 3.10.6
2 kap. 14 d §	Avsnitt 3.10.4
2 kap. 14 e §	Avsnitt 3.10.6
2 kap. 14 f §	Avsnitt 3.10.4
2 kap. 14 g §	Avsnitt 3.10.6
2 kap. 14 h §	Avsnitt 3.10.4
2 kap. 14 i §	Avsnitt 3.10.7
2 kap. 14 j §	Avsnitt 3.10.7
2 kap. 14 k §	Avsnitt 3.10.2
2 kap. 15 §	Avsnitt 3.5.1
3 kap. 11 b §	Avsnitt 3.10.2
3 kap. 11 c §	Avsnitt 3.10.2
3 kap. 11 d §	Avsnitt 3.10.2
6 kap. 10 §	Avsnitt 3.13.2
6 kap. 10 a §	Avsnitt 3.13.2

Kommittédirektiv



**Genomförande av EU:s nya
driftskompatibilitetsdirektiv m.m.**

**Dir.
2009:130**

Beslut vid regeringssammanträde den 21 december 2009

Sammanfattning

En särskild utredare ska föreslå hur det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG), direktiv om ändring i detta direktiv (2009/131/EG) och direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG) bör genomföras i svensk rätt.

I ett andra steg ska den särskilda utredaren bedöma om strukturen i dagens reglering av ansvar för järnvägssäkerheten är ändamålsenlig sett i ett längre tidsperspektiv. Utredaren ska bedöma om ansvaret bör utvecklas för att på mest ändamålsenliga sätt stödja och främja en effektiv marknadsutveckling.

Utredaren ska i fråga om genomförandet av det nya driftskompatibilitetsdirektivet, direktivet om ändring i detta direktiv och direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet lämna ett delbetänkande senast den 1 augusti 2010. I övrigt ska utredningens uppdrag redovisas senast den 31 december 2010.

Bakgrund

Under sommaren och hösten 2008 antogs det av Europeiska kommissionen föreslagna järnvägspaketet "Underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen" som innehåller tre rättsakter; Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1, CELEX 32008L0057) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (EUT L 345, 23.12.2008, s. 62, CELEX

32008L0110) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1335/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av den Europeiska järnvägsbyrån (EUT L 354, 31.12.2008, s. 51) (järnvägsbyråförordningen).

Järnvägsbyråförordningen innehåller endast bemyndiganden till Europeiska järnvägsbyrån (ERA) och föranleder därför inte några särskilda åtgärder i nationell rätt och innefattas således inte i uppdraget. Övriga rättsakter innehåller bestämmelser som föranleder ändringar av gällande svensk lagstiftning.

Det nya driftskompatibilitetsdirektivet och direktivet om ändring i detta ska vara genomfört i medlemsstaterna den 19 juli 2010 och direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet den 24 december 2010.

Driftskompatibilitetsdirektivet

Driftskompatibilitetsdirektivet ersätter de tidigare två driftskompatibilitetsdirektiven för dels höghastighetståg, dels konventionella tåg. Detta syftar till att skapa tydlighet och förenkling.

I direktivet anges att ett delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet. Med delsystem avses olika delar av järnvägssystemet, t.ex. fordon och järnvägsinfrastruktur.

Ett delsystem ska uppfylla de väsentliga krav om bland annat teknisk kompatibilitet som anges i direktivet. Varje delsystem ska dessutom överensstämma med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som föreskrivs av kommissionen och som konkretiserar de väsentliga kraven.

Det pågår ett ständigt arbete med att uppdatera och förbättra dessa inom ramen för kommittéförfarandet. De är med stöd av bemyndigande i järnvägslagen genomförda i Transportstyrelsens föreskrifter.

Vidare syftar ändringarna i driftskompatibilitetsdirektivet i huvudsak till att klargöra och förenkla gällande bestämmelser om godkännande att ta i bruk järnvägsfordon. Direktivets bestämmelser om godkännandeförfarandet för fordon är uppdelade beroende bland annat på i vilken utsträckning fordonet överensstämmer med relevanta TSD.

En utgångspunkt för driftskompatibilitetsdirektivet är att principen om ömsesidigt erkännande ska tillämpas, det vill säga ett

godkännande ska vara tillräckligt för hela gemenskapens järnvägar. Denna princip kan dock endast tillämpas på fordon för vilka TSD är tillämpliga och som helt och hållet uppfyller kraven i dessa samt ska användas på helt TSD-konform infrastruktur. För övriga fordon krävs i stället ett godkännande i enlighet med nationella bestämmelser ett för varje stat där fordonen ska användas. Bestämmelserna för dessa fordon är utformade i syfte att möjliggöra att varje medlemsstat endast kontrollerar sådana egenskaper hos fordonen som inte redan kontrollerats i en annan medlemsstat. I Sverige gäller det t.ex. framförande i arktiskt vinterklimat.

Vidare införs helt nya bestämmelser om godkännande av fordonstyper. När en fordonstyp är godkänd kan ett förenklat godkännandeförfarande tillämpas nationellt för godkännande av enstaka fordon som överensstämmer med den godkända typen. Det innebär ett förfarande för godkännande av fordon som överensstämmer med en typ som redan godkänts i en medlemsstat.

Driftskompatibilitetsdirektivet syftar även till att effektivisera arbetet med att införa gemensamma tekniska normer. Det införs således mer ingående regler för framtagandet och hanteringen av dessa.

Ändringen i det nya driftskompatibilitetsdirektivet genom kommissionens direktiv 2009/131/EG av den 16 oktober 2009 om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 273, 17.10.2009, s. 12, CELEX 32009L0131) innebär att förteckningen av parametrar har justerats. Dessa avser egenskaper hos fordon som inte omfattas av de väsentliga kraven i driftskompatibilitetsdirektivet.

Järnvägssäkerhetsdirektivet

Järnvägssäkerhetsdirektivet syftar till att utveckla och förbättra säkerheten för EU:s järnvägar. Ändringarna i direktivet har framförallt antagits för att underlätta för mindre järnvägsföretag att leva upp till det säkerhetsansvar de är ålagda enligt järnvägslagstiftningen utan att för den skull äventyra säkerheten på järnvägarna. För att åstadkomma detta införs bland annat bestämmelser om certifiering av viss verksamhet som består i underhåll av järnvägsfordon. Innebörden av dessa bestämmelser är att en enhet

som ansvarar för underhåll ska utses innan ett järnvägsfordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet. En sådan enhet kan vara en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag men enheten kan också utgöras av en annan aktör. Om enheten är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare krävs ingen certifiering i särskild ordning, även om en sådan ordning också är tillåten. Den nationella säkerhetsmyndigheten godkänner i stället dessa aktörers verksamhetsstyrningssystem, som måste omfatta en redogörelse för kvalitetssäkring av fordonsunderhåll baserad på andra bestämmelser i järnvägssäkerhetsdirektivet. Om enheten är en annan aktör än ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, ska den dock vara certifierad i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2008/110/EG. Kravet på att en sådan aktör är certifierad motiveras av att en sådan ordning medger en minskning av kostnaderna för järnvägsföretag som inte själva underhåller sina fordon att kontrollera att den anlidade underhållsentreprenören utfört sitt arbete på ett korrekt sätt.

Dessa ändringar påverkar dock inte ansvaret för att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt. Enligt gällande EU-rätt är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvariga för att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt och att skador till följd av verksamheten förebyggs. Detta förhållande ändras inte av ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet. Om någon annan än dessa aktörer väljer att agera på järnvägsmarknaden, exempelvis med underhåll av järnvägsfordon, ändrar det inte vem som enligt lag ytterst bär hela ansvaret för att järnvägsverksamheten bedrivs på ett säkert sätt. I vissa av EU:s medlemsstater som t.ex. Sverige, Storbritannien och Nederländerna har avregleringen på järnvägsidan lett till en allt större organisatorisk separation av olika funktioner i järnvägssystemet. Detta har öppnat för aktörer med mer eller mindre självständig ställning i förhållande till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att bedriva verksamhet i flera olika led av värdekedjan. Det finns skäl att anta att utvecklingen kommer att gå i motsvarande riktning i övriga medlemsländer. Mot denna bakgrund kan det ifrågasättas om den nuvarande ordningen där ansvaret för att järnvägsverksamheten bedrivs på ett säkert sätt uteslutande är placerat på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, är den mest ändamålsenliga för att säkerställa en fortsatt utveckling av järnvägens konkurrenskraft med beaktande av en bibehållen eller förstärkt säkerhetsnivå.

Uppdraget

Del 1

I ett första steg ska den särskilda utredaren föreslå hur det nya driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv om ändring i detta direktiv och direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet kan genomföras i svensk rätt. Utredaren ska redovisa i vilken mån svensk rätt redan överensstämmer med direktivens innehåll och i förekommande fall lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för genomförande i svensk rätt. Utredaren ska göra en bedömning av vilka av direktivens regler som kräver reglering i lag, förordning, myndighetsföreskrift eller annan åtgärd.

I fråga om genomförandet av direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet ska utredaren särskilt bedöma vilka organ som kan utgöra enheter som ansvarar för underhåll. Utredaren ska bedöma om enbart järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller innehavare kan utgöra ifrågavarande enheter eller om även fler aktörer kan agera som sådana. Vidare ska utredaren bedöma vilket eller vilka organ som bör få ansvaret för att akkreditera eller utse sådana enheter.

Del 2

Mot bakgrund av regeringens arbete med att skapa bättre förutsättningar för företagande är det angeläget att främja konkurrensen och underlätta etableringen av nya aktörer på järnvägsmarknaden. En säker, driftskompatibel och konkurrenskraftig järnväg är vidare av hög prioritet både nationellt och inom EU. För att kunna påverka utvecklingen av EU:s transport- och järnvägspolitik i syfte att med bibehållen säkerhet öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft behöver regeringen bl.a. ett kunskapsunderlag som belyser effekterna av nuvarande struktur på EU-rättens järnvägssäkerhetsreglering. Av särskilt intresse att få belyst är om denna reglerings grundstruktur – att ansvaret för att järnvägsverksamheten bedrivs säkert endast kan bäras av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag – är nödvändig för att bibehålla och utveckla järnvägssäkerheten, eller om den utgör ett onödigt hinder för tillskapande av effektiva marknadslösningar i olika led i järnvägens värdekedja.

Utredaren ska därför mot bakgrund av hittills vunna erfarenheter och med jämförelser av hur säkerhetsregleringen inom luftfarten och andra relevanta trafikslag är uppbyggd bedöma om strukturen i dagens reglering av ansvar för järnvägssäkerheten är ändamålsenlig sett i ett längre tidsperspektiv. Utredaren ska i förekommande fall också översiktligt ange hur regleringen av ansvaret för järnvägssäkerheten bör struktureras för att på ett bättre sätt förena målsättningarna att bibehålla och utveckla järnvägssäkerheten respektive att åstadkomma effektivisering av järnvägen som trafikslag genom marknadsdrivna förändringar. Målsättningen för utredaren är i denna del av uppdraget att förse regeringen och riksdagen med ett underlag som kan användas för utformning av ståndpunkter och handlingslinjer som Sverige kan driva inom ramen för EU-arbetet.

Konsekvensbeskrivningar

Särskild vikt ska läggas vid regelförenkling. Utredaren ska när förslagen tas fram sträva efter att företagens administrativa kostnader inte ska öka till följd av de nya reglerna. Ambitionen ska vara att utnyttja befintliga administrativa system i så stor utsträckning som möjligt och om möjligt förenkla dessa. Utredaren ska lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för stat eller kommuner, ska finansieringsförslag lämnas. Om de föreslagna åtgärderna innebär kostnader för privata företag, ska samråd ske med Näringslivets regelnämnd.

Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren ska i sitt arbete samråda med Transportstyrelsen, Banverket, Arbetsmiljöverket, SWEDAC och övriga berörda myndigheter och organisationer.

Utredningen ska i fråga om genomförandet av direktiv 2008/57/EG, 2009/131/EG och 2008/110/EG lämna ett delbetänkande inklusive konsekvensbedömning senast den 1 augusti 2010. Utredarens uppdrag i övrigt ska inklusive konsekvensbedömning redovisas senast den 31 december 2010.

(Näringsdepartementet)

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EG

av den 17 juni 2008

om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 156,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kom-
mitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om
driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssy-
stemet för höghastighetståg ⁽³⁾ och Europaparlamentets och
rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om
driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventio-
nella tåg ⁽⁴⁾ ändrades väsentligt genom Europaparlamentets

och rådets direktiv 2004/50/EG ⁽⁵⁾. Eftersom nya ändringar
nu införs bör de direktiven omarbetas av tydlighetsskäl, och
bestämmelserna i direktiven bör i förenklingssyfte samlas i
en enda rättsakt.

(2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska
aktörer samt regionala och lokala myndigheter att i full
utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett
område utan inre gränser skapas bör framför allt samman-
länkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella
järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa järnvägsnät
förbättras genom att de åtgärder som kan visa sig
nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genom-
förs, såsom föreskrivs i artikel 155 i fördraget.

(3) Genom undertecknandet av det protokoll som antogs i
Kyoto den 12 december 1997 har Europeiska unionen
åtagit sig att minska sina utsläpp av växthusgaser. Dessa
målsättningar kräver att balansen mellan olika transportsätt
ändras och således att konkurrenskraften för järnvägstrans-
porterna ökar.

(4) Gemenskapens strategi för en integrering av miljöfrågorna
och en hållbar utveckling i gemenskapens transportpolitik
framhäver behovet av insatser för att minska miljöpåverkan
från transporterna.

⁽¹⁾ EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 december 2007 och
rådets beslut av den 14 maj 2008.

⁽³⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom
kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

⁽⁴⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv
2007/32/EG.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april
2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompati-
biliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastig-
hetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om
driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för
konventionella tåg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114. Rättat i EUT
L 220, 21.6.2004, s. 40).

- (5) Kommersiell drift av tåg längs järnvägsnätet förutsätter framför allt en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och fordonens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, vilket är fallet framför allt för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.
- (6) Medlemsstaterna ansvarar för att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs vid projektering, uppbyggnad, och ibruktagande samt under drift.
- (7) Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifterna och mellan interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de innehåller föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta innebär att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.
- (8) Denna situation har under årens lopp medfört att den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarna knutits mycket nära samman, vilket har utgjort ett hinder för ett verkligt öppnande av marknaderna. För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
- (9) Det är sålunda lämpligt att för hela gemenskapen fastställa grundläggande väsentliga krav för dess järnvägssystem.
- (10) Rådet vidtog den 23 juli 1996 en första åtgärd för att uppnå dessa målsättningar genom att anta direktiv 96/48/EG. Därefter har Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 2001/16/EG.
- (11) Ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁽¹⁾, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg⁽³⁾ påverkar även införandet av driftskompatibilitet. En utvidgning av tillträdesrätten måste, liksom för övriga transportsätt, ske parallellt med att nödvändiga harmoniseringsåtgärder genomförs. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom en gradvis utvidgning av det territoriella tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG. Det är också nödvändigt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att även omfatta artikel 71 i fördraget, som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.
- (12) Utvecklingen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har visat behovet av att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven och TSD:er och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som måste göras obligatoriska för att målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de "harmoniserade" standarder som har växt fram i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering.
- (13) I allmänhet utvecklas europeiska specifikationer i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Det kan därför förmodas att överensstämmelse med vissa väsentliga krav i detta direktiv föreligger, särskilt när det gäller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. Dessa europeiska specifikationer eller tillämpliga delar av dem är inte obligatoriska, och ingen uttrycklig hänvisning till specifikationerna får göras i TSD:erna. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, och medlemsstaterna offentliggör hänvisningar till nationella standarder som införlivar europeiska standarder.
- (14) I vissa fall, när det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD:er. En sådan uttrycklig hänvisning får konsekvenser som måste klargöras, framför allt att dessa europeiska standarder eller specifikationer blir obligatoriska från och med den dag då TSD:erna ska tillämpas.
- (15) I en TSD fastställs alla villkor som ska uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som ska följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också anges att alla komponenter måste underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD:erna och åtföljas av motsvarande intyg.
- (16) Vid utvecklingen av nya TSD:er bör målet alltid vara att säkerställa kompatibilitet med befintliga godkända system. Detta kommer att bidra till att främja järnvägstransporternas konkurrenskraft och förhindra onödiga ytterligare kostnader genom kravet på ombyggnad eller modernisering av befintliga godkända delsystem för att säkerställa

⁽¹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽³⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

kompatibilitet bakåt. I de undantagsfall där det inte är möjligt att säkerställa kompatibilitet får i TSD:er fastställas den nödvändiga ram som behövs för att besluta om befintliga delsystem eventuellt behöver godkännas på nytt och tillhörande tidsfrister.

(17) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att kräva att medlemsstaterna förser varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett nationellt fordonsregister. Registren måste vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom gemenskapen. Uppgifterna i registren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.

(18) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem vilket ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD ska hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara de anmälda organ som avses i artikel 20 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.

(19) Skillnaden mellan ett järnvägssystem för höghastighets trafik och ett järnvägssystem för konventionell trafik rättfärdigar inte existensen av två olika direktiv. Förfarandena för utarbetande av TSD:er är identiska för de två systemen, och detsamma gäller förfarandena för certifiering av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. De väsentliga kraven är praktiskt taget identiska, och detsamma gäller indelningen av systemet i delsystem för vilka tekniska specifikationer måste utarbetas. Eftersom tågen måste kunna passera fritt från höghastighetsjärnvägsnätet till det konventionella järnvägsnätet överlappar dessutom de tekniska specifikationerna för de två systemen varandra i stor utsträckning. Arbetet med utarbetande av TSD:er har visat att det för vissa delsystem går att använda en enda TSD för båda systemen. Därför är det lämpligt att kombinera direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

(20) Enligt direktiv 2004/50/EG skulle tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG utvidgas gradvis allteftersom nya TSD:er antas eller befintliga TSD:er ses över. När det här direktivet träder i kraft kommer dess tillämpningsområde att omfatta europeiska konventionella järnvägsnät och höghastighetsjärnvägsnät enligt definitionen av dessa termer i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁽¹⁾, samt de fordon som kan komma att framföras på dessa järnvägsnät. Tillämpningsområdet kommer att utvidgas gradvis till att omfatta hela järnvägsnätet och alla fordon under förutsättning att en konsekvensanalys påvisar den ekonomiska nyttan av detta.

(21) Med hänsyn till att ett stegvis tillvägagångssätt tillämpas för att undanröja hinder för driftskompatibilitet inom järnvägssystemet och den tid som därför behövs för att anta TSD:er bör åtgärder vidtas för att undvika att medlemsstaterna antar nya nationella regler eller inleder projekt som skulle öka olikheterna i det befintliga systemet.

(22) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot de särskilda behov som hänger samman med driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, vilket kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och gamla fordon som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas, och man bör särskilt se till att inte järnvägen bestraffas ekonomiskt i förhållande till andra transportsätt.

(23) I sina lagstiftningsresolutioner av den 10 mars 1999 om järnvägspaketet begärde Europaparlamentet att den successiva öppningen av järnvägssektorn ska åtföljas av åtgärder för teknisk harmonisering som är så snabba och effektiva som möjligt.

(24) Rådet uppmanade vid mötet den 6 oktober 1999 kommissionen att lägga fram ett förslag till en strategi för att förbättra järnvägstransporternas driftskompatibilitet och minska flaskhalsarna så att de tekniska, administrativa och ekonomiska hindren för järnvägsnätnets driftskompatibilitet snabbt kan undanröjas, samtidigt som en hög säkerhetsnivå garanteras och den berörda personalens utbildning och kompetens.

(25) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁽²⁾ måste järnvägsföretagen få ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning, rullande materiel och system för förvaltning och drift, inbegripet de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hygien och säkerhet för personalen vilka krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av varje TSD. Detta direktiv syftar dock inte till att direkt eller indirekt harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.

(26) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos järnvägssystemet har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp systemet i följande delsystem: Infrastruktur, Trafikstyrning och signalering, Energiförsörjning, Rullande materiel, Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. För varje sådant delsystem måste väsentliga krav definieras för hela gemenskapen och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt. Järnvägssystemet indelas i anläggningstillgångar och rörliga delar vilka å ena sidan omfattar järnvägsnätet, som består av linjer, stationer, terminaler

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG.

- och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande system, och å andra sidan alla fordon som rör sig inom järnvägsnätet. I detta direktiv består "fordon" därför av ett delsystem ("Rullande materiel") och i tillämpliga fall en eller flera delar av andra delsystem (huvudsakligen den fordonsbaserade delen av delsystemet "Trafikstyrning och signalering" och den fordonsbaserade delen av delsystemet "Energiförsörjning").
- (27) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet bör inte leda till att det uppstår oskäligen hinder, vad beträffar kostnader och nytta, som gör det svårt för varje enskild medlemsstat att bibehålla sitt befintliga järnvägsnät, samtidigt som ansträngningar måste göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.
- (28) TSD:erna påverkar även villkoren för användarna av järnvägstransporter, och det är följaktligen nödvändigt att rådfråga dem om de aspekter som rör dem.
- (29) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att i vissa fall frånga tillämpningen av vissa TSD:er, förutsatt att det finns förfaranden för att säkerställa att sådana undantag är berättigade. Enligt artikel 155 i fördraget krävs att gemenskapens åtgärder i fråga om driftskompatibilitet vidtas med beaktande av projektens potentiella ekonomiska livskraft.
- (30) Utarbetandet av TSD:er och deras tillämpning på järnvägssystemet bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen vilken bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.
- (31) Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet bör utnyttjas för att förbättra villkoren för kompatibilitet mellan de olika transportsätten, särskilt när det gäller godstransport.
- (32) För att iaktta tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG⁽¹⁾, bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänför sig till varje kontrakt. Det är därför nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.
- (33) Det ligger i gemenskapens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de gemenskapspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganen måste följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.
- (34) De upphandlande enheterna måste definiera de tilläggskrav som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder. Dessa specifikationer bör uppfylla de väsentliga krav som har harmoniserats på gemenskapsnivå och som järnvägssystemet måste uppfylla.
- (35) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som omfattas av rådets beslut 93/465/EEG⁽²⁾. För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.
- (36) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara till deras fria rörlighet på gemenskapsmarknaden. Bedömningen av lämpligheten för användning bör göras för användning av de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av bestämmelserna i detta direktiv. På grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning, bör tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.
- (37) Tillverkarna är likväl skyldiga att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med andra gemenskapsbestämmelser som de omfattas av.
- (38) När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En övergångsperiod bör medges så att komponenterna kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med denna TSD.
- (39) De delsystem som utgör järnvägssystemet bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll måste ge de myndigheter som ansvarar för godkännande att ta i bruk möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet måste även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om. Det är således nödvändigt att utforma en eller flera moduler som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 213/2008 (EUT L 74, 15.3.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 220, 30.8.1993, s. 23).

- (40) Efter det att ett delsystem har tagits i bruk bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerheten på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) ⁽¹⁾ åligger ansvaret för att dessa krav uppfylls infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, som var och en ansvarar för sina egna delsystem. Medlemsstaterna kan kontrollera att dessa krav uppfylls i samband med beviljandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- (41) Vad gäller fordon bör förfarandet för att ta dem i bruk klargöras med beaktande av definitionen av "fordon" som består av ett eller flera delsystem. Eftersom direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG berör nya och ombyggda delsystem och direktiv 2004/49/EG berör fordon i bruk, bör även alla bestämmelser om godkännande att ta fordon i bruk integreras i detta direktiv. Vidare bör ett förfarande för godkännande av fordonstyper läggas till, för att underlätta ibruktagandet av fordon och för att minska den administrativa bördan. I syfte att förenkla detta förfarande och göra det lättare att identifiera fordonstyper bör ett europeiskt register över godkända fordonstyper upprättas och förvaltas av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*).
- (42) Erfarenheterna har visat att genomförandet av ett sådant förfarande på nationell nivå ofta är komplicerat och underkastat olika nationella krav som brister i öppenhet eller som till och med medför dubblering. Detta förfarande utgör således ett betydande hinder för inrättandet av nya järnvägsföretag, särskilt inom godssektorn. Åtgärder bör därför vidtas för att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande av fordon. För det första bör man införa den allmänna principen om att ett godkännande är tillräckligt för hela gemenskapens järnvägsnät. För det andra bör förfarandet för godkännande av fordon som överensstämmer med TSD vara enklare och snabbare än förfarandet för godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. För det tredje bör principen om ömsesidigt erkännande tillämpas så långt det är möjligt: när ett fordon redan tagits i bruk i en medlemsstat bör andra medlemsstater inte återropa nationella bestämmelser för att införa onödiga krav och överflödiga kontroller om dessa inte är absolut nödvändiga för att kontrollera fordonets tekniska kompatibilitet med det berörda järnvägsnätet. I detta syfte bör nationella bestämmelser klassificeras och jämföras enligt en kontrollista för att fastställa i vilken utsträckning nationella bestämmelser kan anses överensstämma när det gäller krav, prestanda och säkerhet. För det fjärde bör principen om rättssäkerhet i fråga om resultatet av förfarandet följas. I detta syfte bör en sökande om en nationell säkerhetsmyndighet inte fattat ett beslut inom de föreskrivna tidsfristerna, ges tillåtelse att ta ett fordon i bruk. Ett sådant godkännande skulle endast vara möjligt om fordonet redan godkänts i en annan medlemsstat.
- Vidare skulle ett sådant fordon endast få användas av ett järnvägsföretag eller av en infrastrukturförvaltare som vederbörligen godkänts i enlighet med direktiv 2004/49/EG, och på deras fulla ansvar.
- (43) Förfarandet för godkännande av fordon som överensstämmer med TSD skiljer sig från förfarandet för godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. I vissa fall är valet av förfarande inte helt enkelt. De fordon som klassificeras som överensstämmande med TSD bör vara sådana fordon för vilkas del alla relevanta TSD:er har trätt i kraft, inbegripet åtminstone TSD "Rullande materiel". Detta skulle innebära att en betydande del av de väsentliga kraven har fastställts. Som exempel kan anges att innan konventionella TSD:er för lok har trätt i kraft faller lok inom ramen för fordon som inte överensstämmer med TSD, även om loken uppfyller kraven i andra relevanta TSD:er som är i kraft när de tas i bruk.
- (44) Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett explicit sätt kan omfattas av en TSD, anges dessa aspekter som öppna punkter i en bilaga till TSD. Om ett fordon som överensstämmer med TSD redan godkänts i en medlemsstat, bör ytterligare godkännande endast avse de öppna punkter som hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet.
- (45) Förteckningen över de parametrar som ska kontrolleras i anslutning till att fordon som inte överensstämmer med TSD tas i bruk är en väsentlig faktor för att uppnå driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem, särskilt i fråga om befintliga fordon. I denna förteckning beaktas erfarenheter från ett begränsat antal järnvägsnätverk. Därför är det nödvändigt att byrån ser över parametrarna i bilaga VII och lämnar de rekommendationer som den anser lämpliga till kommissionen.
- (46) Förfarandet för EG-kontroll bör grunda sig på TSD:erna. Dessa TSD:er omfattas av bestämmelserna i artikel 18 i direktiv 93/38/EEG. De anmälda organ som har till uppgift att granska förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse och lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen måste, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.
- (47) De anmälda organen bör struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ inom alla sektorer som omfattas av den nya strategin för teknisk harmonisering och kontroll av överensstämmelse, särskilt kriterier som rör oberoende och behörighet.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (48) TSD:erna kommer regelbundet att ses över. När allvarliga fel upptäcks bör ett tillfälligt snabbförfarande utformas så att ett provisoriskt corrigendum först godkänns i en kommitté och sedan offentliggörs av byrån. Härigenom kan alla berörda parter, inbegripet industrin, anmälda organ och myndigheter, snabbare använda detta corrigendum i avvaktan på kommissionens formella översyn av TSD:n. För att undvika förväxling med kommissionens officiella corrigendum kommer termen "tekniskt utlåtande" att användas. Detta förfarande överensstämmer med det mandat som kommissionen antog genom sitt beslut av den 13 juli 2007 om ett rammandat för Europeiska järnvägsbyrån för genomförandet av vissa åtgärder inom ramen för direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Om en TSD emellertid måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, bör ett översynsförfarande tillämpas.
- (49) Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i 1999 års fördrag om internationell järnvägstrafik (Cotif) som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, exempelvis ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som leasar fordon till ett järnvägsföretag, ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet i syfte att använda det som ett transportmedel av järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. För att undvika att det uppstår tvivel bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregistret.
- (50) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (51) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta och uppdatera TSD:erna. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (52) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iakttä de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för antagande av åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv och komplettera det med TSD:er eller ändringar av TSD:er.
- (53) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom hela gemenskapen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna eftersom ingen enskild medlemsstat kan vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompatibilitet och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (54) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet Bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (55) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör bara gälla de bestämmelser som har ändrats i väsentlig grad jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade föreligger enligt de tidigare direktiven.
- (56) Artikel 14 i direktiv 2004/49/EG samt direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv 2004/49/EG. Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.

2. Strävandena för att uppnå detta mål måste leda till att en optimal nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att

- a) underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstrafiktjänsterna inom Europeiska unionen och med tredjeländer,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) bidra till att stegvis förverkliga den inre marknaden för utrustning och tjänster för att bygga upp, modernisera, bygga om och driva järnvägssystemet inom gemenskapen,
- c) bidra till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.
3. Medlemsstaterna får undanta följande från de bestämmelser som de inför vid genomförande av detta direktiv:
- a) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem.
- b) Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur och fordon som endast används på sådan infrastruktur och som förekommer uteslutande för att användas av ägaren vid dess godstransportverksamhet.
- d) Järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.
4. Räckvidden för TSD:erna ska i enlighet med artikel 8 gradvis utvidgas till att omfatta hela järnvägssystemet, inbegripet spårförbindelser till terminaler och de huvudfunktioner i hamnar som betjänar eller kan betjäna mer än en användare, utan att det påverkar de undantag från tillämpningen av TSD:er som anges i artikel 9.
- e) *delsystem*: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom anges i bilaga II. Dessa delsystem, för vilka väsentliga krav ska anges, kan vara av strukturell eller funktionell beskaffenhet,
- f) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet "komponent" omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- g) *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,
- h) *européisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG,
- i) *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en specifikation som antagits i enlighet med detta direktiv, som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet säkerställas,
- j) *anmälda organ*: de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förordningen för EG-kontroll av delsystemen,
- k) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:n,
- l) *specialfall*: del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i TSD:er av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet; detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer,
- m) *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med:

- a) *det transeuropeiska järnvägssystemet*: de transeuropeiska järnvägssystemen för konventionell trafik och för höghastighetstrafik enligt bilaga I, punkt 1 och 2,
- b) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls; denna egenskap är beroende av alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som ska iaktas för att de väsentliga kraven ska uppfyllas,
- c) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem,
- d) *järnvägsnät*: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande järnvägssystem,

- n) *modernisering*: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
- o) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga systemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,
- p) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
- q) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift,
- r) *upphandlande enhet*: varje offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt,
- s) *fordonsinnehavare*: Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 33,
- t) *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle vara oacceptabel för den berörda medlemsstaten; ett sådant hinder kan vara av rättslig, avtalsmässig, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste styrkas på vederbörligt sätt,
- u) *harmoniserad standard*: europeisk standard som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster ⁽¹⁾ inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i det direktivet och som utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse,
- v) *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3 g i direktiv 2004/49/EG,
- w) *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av det enhetliga typkontrollintyg som beskrivs i modul B i beslut 93/465/EEG,

- x) *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ,
- y) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ⁽²⁾,
- z) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret.

Artikel 3

Allmän kompatibilitet

1. Detta direktiv avser, för varje delsystem, de bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos järnvägssystemet som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.

2. Bestämmelserna i detta direktiv ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra relevanta gemenskapsbestämmelser. När det gäller driftskompatibilitetskomponenter, inbegripet gränssnitt, kan emellertid uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda, för ändamålet fastställda europeiska specifikationer måste tillämpas.

Artikel 4

Väsentliga krav

1. Järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inbegripet gränssnitten, ska uppfylla relevanta väsentliga krav.

2. Sådana kompletterande tekniska specifikationer som avses i artikel 34 i direktiv 2004/17/EG och som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)

Artikel 5

TSD:ers innehåll

1. Varje delsystem ska omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem. Beslutet om att utarbeta eller se över en TSD och valet av dess tekniska och geografiska tillämpningsområde kräver ett uppdrag i enlighet med artikel 6.1.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81).

⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

2. Delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktage, ombyggnad eller modernisering, i enlighet med detta direktiv; denna överensstämmelse ska föreligga under hela den tid delsystemet är i bruk.

3. Varje TSD ska, i den mån det är nödvändigt för att uppnå det mål som avses i artikel 1,

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det järnvägsnät eller de fordon som anges i bilaga I; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),

b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem; om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon enligt bilaga I,

d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden ska grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG,

f) ange strategin för att genomföra TSD:erna; det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:erna ska utgöra gällande norm,

g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses ovan samt för genomförandet av TSD:erna.

4. Varje TSD ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett mål för delsystemet som kan uppnås successivt inom en rimlig tid. Genom att TSD:erna antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

5. TSD:er ska på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem. I detta syfte kan specialfall anges

för varje TSD, både i fråga om järnvägsnät och fordon; särskild uppmärksamhet måste ägnas åt lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och fordon som kommer från eller ska till tredjeländer. För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter för de TSD:er som avses i punkt 3 c–g.

6. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD som "öppna punkter". För dessa aspekter ska artikel 17.3 tillämpas.

7. TSD:er får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av fordon som inte omfattas av TSD:erna.

8. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målet i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska eller internationella standarder eller specifikationer eller tekniska dokument som offentliggjorts av byrån göras i TSD:erna. I detta fall ska dessa standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) eller tekniska dokument anses utgöra bilagor till den berörda TSD:n och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om sådana standarder eller specifikationer eller tekniska dokument saknas får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar, och det ska då vara frågan om lätt tillgängliga, offentliga handlingar.

Artikel 6

Antagande, översyn och offentliggörande av TSD:er

1. Förslag till TSD:er och senare förslag till ändringar i TSD:er ska utarbetas av byrån på uppdrag av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 29.3 i detta direktiv. De ska utarbetas i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det med TSD:er eller ändringar därav, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4.

När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 29.5.

2. Byrån ska ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD:er och förse kommissionen med rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhälleliga kraven ska kunna beaktas. Kommissionen ska underrätta den kommitté som avses i artikel 29 om sådana rekommendationer.

3. Ett förslag till TSD ska utarbetas i två steg.

Under det första steget ska byrån fastställa grundparametrarna för TSD:n samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som kan vara nödvändigt. För varje grundparameter och gränssnitt ska de bästa alternativa lösningarna läggas fram och motiveras ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

Under andra steget ska byrån med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån ska också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de beräknade kostnaderna för och fördelarna med genomförandet av TSD:erna ska bifogas förslaget till TSD; i bedömningen ska den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

4. Vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) ska hänsyn tas till de kostnader och nyttor som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan hittas och genomföras. Medlemsstaterna ska medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

5. Den kommitté som avses i artikel 29 ska regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD:erna. Kommissionen får under detta arbete, på begäran av kommittén, ge uppdrag eller utfärda relevanta rekommendationer om utformningen av TSD:erna och om kostnadsnyttoanalysen. Kommissionen får särskilt, på begäran av en medlemsstat, begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.

6. När en TSD antas ska dagen för dess ikraftträdande fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4. Om olika delsystem ska tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten ska dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD:er vara densamma.

7. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka de använder delsystemen. Byrån ska i detta syfte samråda med sammanslutningar och organ som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD:er. Den ska till förslaget till TSD bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

Kommissionen ska, efter att ha hört kommittén i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2, utarbeta förteckningen över de sammanslutningar och organ med vilka samråd ska ske, och den kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ.

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande de villkor som avses i artikel 5.3 g.

I detta syfte ska arbetsmarknadens parter höras innan förslag till TSD läggs fram för antagande eller översyn inför den kommitté som avses i artikel 29.

Arbetsmarknadens parter ska höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå⁽¹⁾. Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader.

9. När översynen av TSD leder till ändrade krav, ska den nya versionen av TSD säkerställa kompatibilitet med de delsystem som tagits i bruk i enlighet med tidigare versioner av TSD:er.

Om ett nytt godkännande för en modernisering eller en ombyggnad av dessa delsystem behövs av vederbörligt motiverade säkerhetsrelaterade skäl eller för driftskompatibiliteten, ska motsvarande tidsfrister för detta fastställas antingen i TSD:er eller, då så är lämpligt, av medlemsstaterna.

10. Kommissionen ska offentliggöra TSD:er i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 7

Brister hos TSD:er

1. Om det efter antagandet av en TSD visar sig att den inte helt uppfyller de väsentliga kraven kan den kommitté rådföras som avses i artikel 29 på begäran av en medlemsstat eller på initiativ av kommissionen.

Kommissionen kan begära ett tekniskt utlåtande från byrån. Kommissionen ska under medverkan av kommittén gå igenom det tekniska utlåtandet.

2. Om en TSD behöver ändras på grund av ett mindre fel, och detta inte motiverar en omedelbar översyn, får kommissionen rekommendera att det tekniska utlåtandet används i avvaktan på att en översyn av TSD:n genomförs i enlighet med artikel 6.1. Om detta är fallet ska byrån offentliggöra det tekniska utlåtandet.

3. Om en TSD måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, ska det förfarande som avses i artikel 6.1 tillämpas omedelbart.

⁽¹⁾ EGT L 225, 12.8.1998, s. 27. Beslutet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1792/2006 (EUT L 362, 20.12.2006, s. 1).

Artikel 8

Utvidgning av omfattningen av TSD:er

1. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 29.3 fastställa ett eller flera uppdrag för utarbetande av nya TSD:er och/eller översyn av redan antagna TSD:er för att täcka de linjer och fordon som ännu inte omfattas.

2. I det första uppdraget ska det anges en första grupp av nya TSD:er och/eller ändringar av TSD:er som ska antas senast i januari 2012, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.5 om möjligheten att ange specialfall och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9 som medger undantag under särskilda omständigheter. Detta första uppdrag ska utarbetas på grundval av en rekommendation från byrån i syfte att fastställa vilka nya TSD:er som ska utarbetas och/eller vilka befintliga TSD:er som ska ändras på grundval av den förväntade kostnadseffektiviteten för varje föreslagen åtgärd och på grundval av principen om proportionalitet hos de åtgärder som vidtas på gemenskapsnivå. För detta ändamål ska erforderlig uppmärksamhet ägnas åt punkt 4 i bilaga I och åt den nödvändiga jämvikten mellan dels målet med en tågtrafik utan avbrott och med teknisk harmonisering, dels den berörda transeuropeiska, nationella, regionala eller lokala trafiknivån.

3. Så länge tillämpningsområdet för TSD:er inte slutgiltigt har utvidgats till att gälla hela järnvägsnätet ska

- a) godkännande att ta i bruk
- avseende delsystem för fordon och fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, som åtminstone delvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:erna, för denna del av järnvägsnätet,
 - avseende delsystem för infrastruktur, energiförsörjning och markbaserad trafikstyrning och signalering på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:er,

beviljas i enlighet med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

- b) godkännande att ta i bruk fordon som tidvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:er, för denna del av järnvägsnätet, utfärdas i enlighet med artiklarna 21-27 och med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

4. En medlemsstat behöver inte tillämpa sådana nya eller reviderade TSD:er som antagits i enlighet med punkt 2 om projekten redan är långt framskridna eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när den berörda gruppen av TSD:er offentliggörs.

Artikel 9

Undantag

1. I avsaknad av relevanta specialfall behöver inte en medlemsstat tillämpa en eller flera TSD:er enligt denna artikel i följande fall:

- a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller för en sådan del som avses i artikel 1.1 och som, vid den tidpunkt då TSD:erna offentliggörs, är långt framskriden eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.
- b) För ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD:er är inkompatibla med vad som gäller för det befintliga delsystemet.
- c) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en föreslagen modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem på en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet eller som en följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen.
- d) När det gäller föreslagen modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om tillämpningen av dessa TSD:er skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.
- e) Om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätverken efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof inte, tekniskt eller ekonomiskt, medger att man helt eller delvis tillämpar relevanta TSD:er.
- f) För fordon till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för gemenskapens huvudjärnvägsnät.

2. I de fall som avses i punkt 1 ska den berörda medlemsstaten överlämna ett underlag till kommissionen med de uppgifter som anges i bilaga IX. Kommissionen ska analysera de åtgärder som medlemsstaten föreslår och informera den kommitté som avses i artikel 29.

3. I det fall som avses i punkt 1 a ska medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet av varje TSD till kommissionen överlämna en förteckning över projekt som genomförs inom dess territorium och som befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium.

4. I de fall som avses i punkt 1 a, c och e ska kommissionen kontrollera att underlaget är överensstämmande och informera medlemsstaten om resultaten av sin analys. Vid behov ska en rekommendation utfärdas om vilka specifikationer som ska följas. Medlemsstaten får utan dröjsmål tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i bilaga IX.

5. I de fall som avses i punkt 1 b, d och f ska kommissionen besluta, enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3, huruvida begäran om undantag ska godtas. I det fall som avses i punkt 1 b ska kommissionens beslut inte avse lastprofilen eller spårvidden. Kommissionen ska fatta beslut inom sex månader efter det att begäran, åtföljd av fullständigt underlag, lämnats in. Om ett sådant beslut uteblir ska det anses att begäran har godtagits. I avvaktan på kommissionens beslut får en medlemsstat i det fall som avses i punkt 1 f tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i bilaga IX.

6. Alla medlemsstater ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkterna 4 och 5.

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel 10

Utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenterna
 - a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,
 - b) används inom avsett användningsområde och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

Dessa bestämmelser utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar.

2. Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och på grundval av detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i järnvägssystemet om de uppfyller bestämmelserna i detta direktiv. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, närmare beskrivet i bilaga IV.

Artikel 11

Överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Medlemsstaterna ska anse att driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv.

2. Varje driftskompatibilitetskomponent ska underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i relevant TSD och åtföljas av motsvarande intyg.

3. Medlemsstaterna ska anse att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla dessa villkor.

4. Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande som avses i punkt 2.

5. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska uppfylla kraven i artikel 10.1.

Artikel 12

Europeiska specifikations icke-överensstämmelse med väsentliga krav

När en medlemsstat eller kommissionen anser att europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen för detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven, ska den kommitté som avses i artikel 29 informeras om detta, och kommissionen ska anta den lämpligaste åtgärden, dvs.

- a) helt eller delvis återkalla de berörda specifikationerna från de publikationer där de är införda, eller ändra dem, efter samråd, när det gäller europeiska standarder, med den kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG, eller
- b) se över TSD:n i enlighet med artikel 7.

Artikel 13

Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud ska vid utfärdandet av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent tillämpa de bestämmelser som fastställs i relevanta TSD:er.

2. När en motsvarande TSD så kräver ska bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud har ansökt om bedömning.

3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning att komponenten också uppfyller de krav som uppställs i dessa andra direktiv.

4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud har uppfyllt skyldigheterna i punkterna 1 och 3, ska dessa skyldigheter åläggas varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. När det gäller detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14 gäller följande:

- a) Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, är tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud skyldig att vid behov, bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse och se till att otillbörligheten upphör på de villkor som medlemsstaten fastställer.
- b) Om överensstämmelsen fortfarande brister, ska medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda driftskompatibilitetskomponentens utsläppande på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 14.

Artikel 14

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt troligen inte uppfyller de väsentliga kraven, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelser beror på

- a) att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- b) att de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, i den mån det görs gällande att dessa specifikationer tillämpats,
- c) att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen ska så snart som möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater om detta. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud om detta. Om det

beslut som avses i punkt 1 motiverats med att de europeiska specifikationerna är otillräckliga ska det förfarande som anges i artikel 12 tillämpas.

3. Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte uppfyller kraven om överensstämmelse, ska den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Kommissionen ska försäkra sig om att medlemsstaterna hålls informerade om förfarandets förlopp och resultat.

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 15

Förfarande för att ta i bruk

1. Utan att det påverkar tillämpningen av kapitel V ska varje medlemsstat besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är belägna eller används på dess territorium.

För detta ändamål ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att dessa delsystem kan tas i bruk endast om det har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i järnvägssystemet. De ska särskilt kontrollera

- dessa delsystems tekniska kompatibilitet med det system som de integreras i, och
- att integreringen av dessa delsystem är säker enligt artiklarna 4.3 och 6.3 i direktiv 2004/49/EG.

2. Det åligger varje medlemsstat att kontrollera att dessa delsystem innan de tas i bruk, i tillämpliga fall, är förenliga med relevanta TSD-föreskrifter om drift och underhåll.

3. Efter det att delsystemen tagits i bruk ska denna kontroll genomföras enligt följande:

- a) För infrastrukturer, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetstillstånd i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
- b) För fordon, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.

För detta ändamål ska de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i de relevanta strukturella och funktionella TSD:erna tillämpas.

*Artikel 16***Fri rörlighet för delsystem**

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 15.1 får en medlemsstat inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven. En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts

- antingen inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, vilket beskrivs närmare i bilaga V,
- eller i andra medlemsstater, före eller efter detta direktivs ikraftträdande, i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav i identiska driftsförhållanden.

*Artikel 17***Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser**

1. Medlemsstaterna ska anse att de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är försedda med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibla och överensstämmer med de väsentliga kraven.

2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i järnvägssystemet ska med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD:er, när sådana finns.

3. Medlemsstaterna ska utarbeta en förteckning för varje delsystem över de tekniska föreskrifter som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och denna förteckning ska överlämnas till kommissionen i det fall när

- relevant TSD saknas, eller
- ett undantag har anmälts enligt artikel 9, eller
- ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD.

Denna förteckning ska överlämnas antingen

- vid varje ändring i förteckningen över sådana tekniska föreskrifter som enligt artikel 16.3 i direktiv 96/48/EG och artikel 16.3 i direktiv 2001/16/EG skulle ha anmälts senast den 30 april 2005, eller
- efter det att undantaget meddelades, eller
- efter offentliggörandet av berörd TSD.

Vid detta tillfälle ska medlemsstaterna även utse de organ som med avseende på dessa tekniska föreskrifter ska ansvara för att genomföra det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

Kommissionen ska överlämna dessa uppgifter till byrån, som ska offentliggöra dem.

Medlemsstaterna ska på begäran av kommissionen tillhandahålla de anmälda bestämmelserna i oavkortad lydelse. För att förhindra att nya hinder skapas och för att utveckla klassificeringen av nationella bestämmelser i enlighet med artikel 27 ska kommissionen övervaka medlemsstaternas införande av nya bestämmelser. Om kommissionen anser att en ny bestämmelse medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna ska ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten antas enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

Medlemsstaterna får välja att inte anmäla bestämmelser och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall uppge sådana bestämmelser och begränsningar i registren över infrastruktur som avses i artikel 35.

Medlemsstaterna ska se till att bindande tekniska bestämmelser i klara formuleringar som är begripliga för de berörda parterna, offentliggörs och hålls tillgängliga för alla infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och sökande av godkännande att ta i bruk.

*Artikel 18***Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring**

1. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring ska sökanden låta det anmälda organ som denna utser för ändamålet handlägga det förfarande för EG-kontroll som avses i bilaga VI. Sökanden får vara den upphandlande enheten eller konstruktören, eller deras i gemenskapen etablerade behöriga ombud.

2. Uppdraget för det anmälda organ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja på projekteringskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna 34 och 35.

3. Det anmälda organet ska ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag ska innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det bör också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

4. Det anmälda organet får utfärda delrapporter för att täcka vissa stadier i granskningsförfarandet eller vissa delar av delsystemet. I så fall ska förfarandet i bilaga VI tillämpas.

5. Om relevanta TSD:er så tillåter, får det anmälda organet utfärda kontrollintyg som gäller en serie delsystem eller vissa delar av dessa delsystem

Artikel 19

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring åtföljt av det tekniska underlaget har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i detta direktiv och i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs.

2. En medlemsstat som gör en sådan begäran ska omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen ska samråda med berörda parter.

3. Den medlemsstat som gjort denna begäran ska ange om den bristande uppfyllelsen av bestämmelserna i direktivet beror på följande:

- a) Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD. I detta fall ska kommissionen omedelbart underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.
- b) En brist i en TSD. I detta fall ska det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel 7 gälla.

Artikel 20

Ibruktagande av befintliga delsystem efter modernisering eller ombyggnad

1. Vid modernisering eller ombyggnad ska den upphandlande enheten eller tillverkaren lämna in en beskrivning av projektet till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten ska behandla ärendet och med beaktande av den genomförandestrategi som anges i tillämplig TSD avgöra om arbetet är så omfattande att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk enligt detta direktiv.

Ett sådant nytt godkännande att ta i bruk ska krävas så snart den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet. Om det behövs ett nytt godkännande ska medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet.

Medlemsstaten ska fatta beslut senast fyra månader efter sökandens ingivande av den fullständiga beskrivningen.

2. När ett nytt godkännande krävs och om TSD:n inte tillämpas fullt ut ska medlemsstaterna anmäla följande information till kommissionen:

- Skälet till att TSD:n inte tillämpas fullt ut.
- De tekniska egenskaper som gäller i stället för TSD:n.
- De organ som beträffande de tekniska egenskaperna ska ansvara för genomförandet av det kontrollförfarande som avses i artikel 18.

3. Kommissionen ska överlämna den information som avses i punkt 2 till byrån, som ska offentliggöra den.

KAPITEL V

FORDON

Artikel 21

Godkännande att ta fordon i bruk

1. Innan ett fordon används i ett järnvägsnät ska den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för järnvägsnätet lämna godkännande att ta fordonet i bruk om inte annat föreskrivs i detta kapitel.

2. För ett fordon som överensstämmer med TSD ska godkännande lämnas enligt artiklarna 22 eller 23.

3. För ett fordon som inte överensstämmer med TSD ska godkännande lämnas enligt artiklarna 24 eller 25.

4. För ett fordon som överensstämmer med en godkänd typ ska godkännande lämnas enligt artikel 26.

5. Ett godkännande som beviljats av en medlemsstat ska vara giltigt i alla övriga medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 23 och 25 om kompletterande godkännanden. Medlemsstaterna ska genom att anta specifika nationella bestämmelser eller genom nationella bestämmelser om genomförandet av detta direktiv klargöra om kompletterande godkännanden är nödvändiga i enlighet med de relevanta bestämmelserna i artikel 23 när det gäller fordon som överensstämmer med TSD eller artikel 25 när det gäller fordon som inte överensstämmer med TSD.

6. Varje ansökan om godkännande att ta i bruk ska vara föremål för beslut från den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med artiklarna 22 och 23 eller artiklarna 24 och 25. I godkännandet att ta i bruk får villkor för användning och andra begränsningar anges.

7. Varje beslut om avslag som den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten fattar om ibruktagande av ett fordon ska vara vederbörligen motiverat. Den sökande ska ha rätt att, på

vederbörligen motiverade grunder, inom en månad efter att denne mottagit det negativa beslutet, begära att den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten omprövar beslutet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska därefter ha två månader på sig, räknat från och med mottagandet av överklagandet, för att fastställa eller återkalla sitt beslut. Om det negativa beslutet bekräftas ska den sökande ha rätt att, på vederbörligen motiverade grunder, begära att den överklagandeinstans som utsetts av den behöriga medlemsstaten enligt artikel 17.3 i direktiv 2004/49/EG omprövar beslutet. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som tillsatts i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG.

8. Om ett beslut, som avses i artiklarna 23.7 och 25.5, inte har fattats av en behörig nationell säkerhetsmyndighet inom de angivna tidsfristerna, ska ibruktagandet av det berörda fordonet betraktas som godkänt efter en period på tre månader, räknat från den dag dessa tidsfrister löper ut. De godkännanden som beviljas på grundval av denna punkt är endast giltiga inom det järnvägsnätverk för vilket den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten inte fattat ett beslut inom de angivna tidsfristerna.

9. En nationell säkerhetsmyndighet som har för avsikt att återkalla ett godkännande att ta i bruk som denna nationella säkerhetsmyndighet själv beviljat, eller ett godkännande som sökanden beviljats enligt punkt 8, ska tillämpa det förfarande för översyn av säkerhetsintyg som avses i artikel 10.5 i direktiv 2004/49/EG eller, i förekommande fall, det förfarande för översyn av säkerhetstillstånd som avses i artikel 11.2 i samma direktiv.

10. Vid ett överklagandeförfarande får den behöriga överklagandeinstans som avses i punkt 7 begära ett utlåtande från byrån, vilket i så fall ska avges inom en månad efter att ansökan inlämnats och översändas till sökanden, den behöriga överklagandeinstansen och den behöriga nationella säkerhetsmyndighet som vägrat att bevilja godkännande.

11. Om det rör sig om fordon i trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland i ett järnvägsnät vars spårvidd är en annan än huvudjärnvägsnätet i gemenskapen och som får omfattas av ett undantag enligt artikel 9.5 eller som omfattas av specialfall, får de nationella bestämmelser som avses i artiklarna 22 och 24 omfatta internationella överenskommelser som är förenliga med gemenskapslagstiftningen.

12. Godkännande att ta fordon i bruk som beviljats före den 19 juli 2008, inbegripet godkännanden som beviljats med stöd av internationella avtal, framför allt RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) och RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ska fortsätta att gälla på de villkor de ursprungligen beviljats. Denna bestämmelse har företräde framför artiklarna 22-25.

13. Medlemsstaterna får utfärda godkännande att ta i bruk som omfattar en serie fordon. I detta syfte ska den nationella säkerhetsmyndigheten informera den sökande om det förfarande som ska följas.

14. Godkännanden att ta i bruk som beviljats i enlighet med denna artikel ska inte påverka tillämpningen av andra villkor som ålagts järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för drift av sådana fordon inom det relevanta järnvägsnätet i enlighet med artiklarna 9, 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG.

Artikel 22

Första godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

1. Denna artikel ska gälla fordon som överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet, förutsatt att det i dessa TSD:er föreskrivs en betydande del av de väsentliga kraven och att den relevanta TSD: n "Rullande materiel" har trätt i kraft och är tillämplig.

2. Det första godkännandet ska lämnas av en nationell säkerhetsmyndighet enligt följande:

a) Om ett fordons alla strukturella delsystem har godkänts i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel IV ska godkännande beviljas utan ytterligare kontroll.

b) När det gäller fordon som är försedda med alla nödvändiga EG-kontrollförklaringar enligt artikel 18 får de kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera för utfärdandet av ett godkännande att ta i bruk endast avse följande aspekter:

— Teknisk kompatibilitet mellan fordonets berörda delsystem och deras säkra integrering i enlighet med artikel 15.1.

— Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet.

— Nationella regler som är tillämpliga på öppna punkter.

— Nationella regler som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

Artikel 23

Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD

1. För fordon som helt överensstämmer med TSD:er och som täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och utan öppna punkter som uteslutande hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnät, ska det inte krävas något kompletterande godkännande att ta i bruk så länge som de är i drift på TSD-förenliga järnvägsnät i de övriga medlemsstaterna eller uppfyller de villkor som fastställs i motsvarande TSD:er.

2. När det gäller fordon som tagits i bruk i enlighet med artikel 22, men som inte omfattas av punkt 1, ska medlemsstaterna besluta om kompletterande godkännanden ska krävas på deras territorium. I detta fall ska punkterna 3–7 tillämpas.

3. Den sökande ska till den nationella säkerhetsmyndigheten lämna in dokumentation om fordonet eller typen av fordon med uppgift om avsedd användning på järnvägsnätet. Dokumentationen ska innehålla följande information:

- a) Dokumentation som styrker att järnvägsfordonet har erhållit godkännande i en annan medlemsstat i enlighet med artikel 22.
- b) En kopia av de tekniska uppgifterna i enlighet med bilaga VI. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska information om förfarandet för insamling av uppgifter anges, vilket ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering, så länge som denna information inte harmoniseras av motsvarande TSD.
- c) Registerposter som visar hur fordonet tidigare har underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter godkännandet.
- d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraftförsörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

4. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet ska kontrollera får endast gälla följande aspekter:

- Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet, inbegripet de nationella bestämmelser som är tillämpliga på de öppna punkter som behövs för att säkerställa denna kompatibilitet.
- De nationella bestämmelser som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

5. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att kontrollera de kriterier som det hänvisas till i punkt 4. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C i det dokumentet.

6. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska efter samråd med sökanden definiera tilläggsinformationens räckvidd och innehåll, begärda riskanalyser eller tester. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt bemöda sig om för att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella

säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

7. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om alla ansökningar om godkännande att ta i bruk som har lämnats in i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

- a) två månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i punkt 3 har lämnats in,
- b) i tillämpliga fall en månad efter det att de kompletterande upplysningar som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt har lämnats in,
- c) i tillämpliga fall en månad efter det att resultaten av de prover som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt har lämnats in.

Artikel 24

Första godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

1. Denna artikel ska tillämpas för fordon som inte överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid den tidpunkt när det tas i bruk, inbegripet fordon som omfattas av undantag, eller om en betydande del av de väsentliga kraven inte föreskrivs i en eller flera TSD:er.

2. Det första godkännandet ska utfärdas av en nationell säkerhetsmyndighet enligt följande:

- För de tekniska aspekter som täcks av en TSD, om detta förekommer, ska EG-kontrollförfarandet tillämpas.
- För övriga tekniska aspekter ska nationella bestämmelser som anmälts enligt artikel 17.3 i detta direktiv och enligt artikel 8 i direktiv 2004/49/EG tillämpas.

Detta första godkännande ska endast vara giltigt på järnvägsnätet i den medlemsstat som utfärdar det.

Artikel 25

Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

1. När det gäller fordon för vilka godkännande att ta i bruk beviljats i en medlemsstat i enlighet med artikel 21.12 eller artikel 24 kan andra medlemsstater besluta i enlighet med denna artikel huruvida kompletterande godkännande att ta i bruk krävs på deras territorium.

2. Sökanden ska till den nationella säkerhetsmyndigheten överlämna ett dokument med tekniska uppgifter om fordonet eller fordonstypen tillsammans med detaljer om planerad användning på järnvägsnätet. Dokumentet med tekniska uppgifter ska innehålla följande information:

- a) Dokumentation som styrker att ibruktageandet av fordonet har godkänts i en annan medlemsstat tillsammans med

dokumentation om det förfarande som följts för att visa att fordonet uppfyller gällande säkerhetsbestämmelser, inbegripet, i förekommande fall, information om undantag som innehas eller har beviljats i enlighet med artikel 9.

b) Tekniska data, underhållsprogram och funktionella kännetecken. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska detta innebära information om förfarandet för insamling av uppgifter vilken ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering i enlighet med artikel 20.2 c i direktiv 2004/49/EG.

c) Registerposter över fordonets driftshistoria, underhåll och, i förekommande fall, de tekniska ändringar som genomförts efter godkännandet.

d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraftförsörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

3. Den information som avses i punkterna 2 a och b får inte ifrågasättas av den nationella säkerhetsmyndigheten utom när myndigheten kan påvisa, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 16, att en betydande säkerhetsrisk föreligger. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 får inte den nationella säkerhetsmyndigheten med avseende på detta återopå någon grupp A-regel som förtecknas i det dokumentet.

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att få bekräftelse på att den information som avses i punkt 2 c och d i denna artikel uppfyller de gällande nationella bestämmelser som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 2004/49/EG eller med artikel 17 i detta direktiv. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C som förtecknas i det dokumentet.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska efter samråd med sökanden definiera tilläggsinformationens räckvidd och innehåll, begärda riskanalyser eller tester. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella tester kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

5. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om alla ansökningar om godkännande att ta i bruk som har lämnats i enlighet med denna artikel så snart som möjligt och senast

a) fyra månader efter det att det dokument med tekniska uppgifter som avses i punkt 2 har lämnats in,

b) i tillämpliga fall två månader efter det att de kompletterande upplysningar eller de riskanalyser som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt enligt punkt 4 har lämnats in,

c) i tillämpliga fall två månader efter det att resultaten av de tester som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt enligt punkt 4 har lämnats in.

Artikel 26

Godkännande för fordonstyper

1. Medlemsstaterna får utfärda godkännanden för fordonstyper.

2. Om medlemsstaterna godkänner ett fordon, ska de dock samtidigt godkänna fordonstypen.

3. Ett fordon som överensstämmer med en typ som redan godkänts i en medlemsstat ska utan ytterligare kontroll godkännas av denna medlemsstat på grundval av en förklaring om överensstämmelse med denna typ inlämnad av sökanden. Vid ändring av de relevanta bestämmelserna i TSD:er och nationella bestämmelser på grundval av vilka en fordonstyp godkänts ska medlemsstaterna dock besluta om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga eller måste förnyas. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera vid förnyat typgodkännande får endast avse de ändrade bestämmelserna. Förnyandet av typgodkännandet påverkar inte fordonsgodkännanden som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

4. Utformningen av försäkran om typöverensstämmelse ska antas av kommissionen senast den 19 juli 2009 på grundval av ett förslag från byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

5. Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med följande:

a) För fordon som överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i relevant TSD:er.

b) För fordon som inte överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i modulerna D eller E i beslut 93/465/EEG. I förekommande fall får kommissionen anta ett ad hoc-kontrollförfarande i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

6. Sökanden får begära typgodkännande i flera medlemsstater samtidigt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska i detta fall samarbeta för att underlätta förfarandet och minimera den administrativa insatsen.

7. Typgodkännanden ska registreras i det europeiska registret för godkända typer av fordon som avses i artikel 34. Det ska av registret framgå i vilken eller vilka medlemsstater som ett fordon är godkänt.

Artikel 27

Klassificering av de nationella bestämmelserna

1. I syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som avses i artikel 25 ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30.3 ska byrån senast den 19 januari 2009 se över parametrarna i avsnitt 1 i bilaga VII och utfärda de rekommendationer till kommissionen som den anser lämpliga.

3. Byrån ska utarbeta en rekommendation till referensdokument med uppgifter om samtliga nationella bestämmelser som medlemsstaterna tillämpar i fråga om ibruktagande av fordon. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om denna uppgift.

4. Kommissionen ska anta referensdokumentet, och eventuella beslut om att uppdatera det dokumentet, på grundval av byråns rekommendation och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

KAPITEL VI

ANMÄLDA ORGAN

Artikel 28

Anmälda organ

1. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som avses i artikel 13 och kontrollförfarandet som avses i artikel 18 samt ange varje organs kompetensområde, och de identifikationsnummer som de i förväg har erhållit från kommissionen. Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde samt tillse att förteckningen uppdateras.

2. Medlemsstaterna ska vid bedömningen av de organ som ska anmälas tillämpa de kriterier som anges i bilaga VIII. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla dessa kriterier.

3. En medlemsstat ska upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VIII. Medlemsstaten ska omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller kriterierna som anges i bilaga VIII, ska kommissionen samråda med de berörda parterna. Kommissionen ska informera den sistnämnda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet ska kunna behålla den ställning som det tilldelats.

5. Kommissionen ska inrätta en samordningsgrupp för anmälda organ (nedan kallad *samordningsgruppen*), som ska diskutera alla frågor som gäller tillämpningen av förfarandena för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som avses i artikel 13 och av kontrollförfarandet som avses i artikel 18 eller avseende tillämpningen av relevanta TSD:er. Företrädare för medlemsstaterna får delta i samordningsgruppens överläggningar som observatörer.

Kommissionen och observatörerna ska informera den kommitté som avses i artikel 29 om samordningsgruppens arbete. Kommissionen ska när så är lämpligt, föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa problemen. Vid behov ska samordningen med de anmälda organen genomföras i enlighet med artikel 30.4.

6. Den första av de rapporter som avses i artikel 39 ska även innehålla en utvärdering av genomförandet av de kriterier som anges i bilaga VIII och vid behov förslag till lämpliga åtgärder.

KAPITEL VII

KOMMITTÉ OCH ARBETSPROGRAM

Artikel 29

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG (nedan kallad *kommittén*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 3 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tidsfrist som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 30***Kompletterande uppgifter**

1. Kommissionen får förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så är nödvändigt, ska kommissionen anta en rekommendation om genomförande i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2.
2. Kommittén får diskutera alla frågor som rör driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, inbegripet frågor som hänger samman med driftskompatibiliteten mellan järnvägssystemet i gemenskapen och järnvägssystemet i tredjeländer.
3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, avseende antagande av bilagorna II-IX, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4.
4. Kommittén får vid behov tillsätta arbetsgrupper som ska bistå kommittén vid fullgörandet av dess uppgifter, särskilt för att samordna de anmälda organen.

*Artikel 31***Arbetsprogram**

1. Kommissionen ska upprätta ett arbetsprogram i vilket man beaktar utvidgningen av tillämpningsområdet enligt artikel 8, ändringen av TSD:er enligt artikel 6.1 och kommissionens övriga skyldigheter enligt detta direktiv. Kommissionen ska hålla kommittén fullständigt underrättad om och involverad i upprättandet och uppdateringen av programmet.
2. Arbetsprogrammet ska innehålla följande steg:
 - a) En modell utarbetas för gemenskapens järnvägssystem med utgångspunkt i ett förslag från byrån och grundad på en förteckning över delsystemen (bilaga II), för att garantera enhetlighet mellan olika TSD:er; modellen måste i synnerhet innehålla systemets grundläggande delar och deras gränssnitt och ska tjäna som referens för avgränsningen av respektive TSD:s tillämpningsområde.
 - b) En mall för utarbetande av TSD:er utarbetas.
 - c) En metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD:erna utarbetas.
 - d) De uppdrag som kommer att behövas för utarbetandet av TSD:erna fastställs.
 - e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.
 - f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.

- g) Övergångsperioden mellan tidpunkten för ikraftträdandet av direktiv 2004/50/EG, och offentliggörandet av TSD:erna administreras och det referenssystem som avses i artikel 36 antas.

KAPITEL VIII

REGISTER ÖVER JÄRNVÄGSNÄT OCH FORDON*Artikel 32***Fordonsnummersystem**

1. Ett fordon som tas i bruk i gemenskapens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas när det första godkännandet att ta i bruk utfärdas.
2. Den som har ansökt om det första godkännandet ska vara ansvarig för att det berörda fordonet märks med sitt tilldelade europeiska fordonsnummer.
3. Det europeiska fordonsnumret ska specificeras i TSD:n "Drift och trafikledning".
4. Ett fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i TSD:n "Drift och trafikledning".
5. När det gäller fordon som går i trafik eller avses att gå i trafik från eller till tredjeländer i vilka spårvidden är en annan än på gemenskapens huvudjärnvägsnät får medlemsstaterna utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsysteem.

*Artikel 33***Nationella fordonsregister**

1. Varje medlemsstat ska föra register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registret ska uppfylla följande kriterier:
 - a) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2.
 - b) Registret ska hållas uppdaterat av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.
 - c) Registret ska vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i direktiv 2004/49/EG; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.

2. De gemensamma specifikationerna för registret ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3, på grundval av det förslag till specifikationer som utarbetas av byrån. Förslaget till specifikationer ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt inbegripet arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning av och åtkomst till data. För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Det europeiska fordonsnumret.
- b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet.
- c) Hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som avses i artikel 34.
- d) Uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare.
- e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.
- f) Uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhållet.

3. Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det nationella fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i medlemsstater där fordonet erhållit godkännande.

4. Så länge som medlemsstaternas nationella fordonsregister inte är sammanlänkade, ska varje medlemsstat i fråga om uppgifter som berör medlemsstaten uppdatera sitt register med de ändringar som en annan medlemsstat gjort i sitt register.

5. När det gäller fordon som tas i bruk för första gången i ett tredjeland och som i en medlemsstat godkänns för ibruktagande på dess territorium ska den medlemsstaten se till att de uppgifter som anges i artikel 2 d–f kan hämtas i det nationella fordonsregistret. Sådana uppgifter som avses i artikel 2 f får ersättas med säkerhetskritiska uppgifter avseende underhållsplaneringen.

Artikel 34

Europeiskt register över godkända typer av fordon

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över alla typer av järnvägsfordon för vilka medlemsstaterna godkänt ibruktagande på gemenskapens järnvägsnät. Registret ska uppfylla följande kriterier:

- a) Registret ska vara offentligt och åtkomligt på elektronisk väg.
- b) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 4.
- c) Registret ska vara sammanlänkat med alla nationella fordonsregister.

2. Registret ska innehålla följande uppgifter om varje typ av fordon:

- a) Fordonstypens tekniska egenskaper enligt de relevanta TSD:erna.
- b) Tillverkarens namn.
- c) Datum, referenser och utfärdarmedlemsstat för de på varandra följande godkännandena för denna typ av fordon, inbegripet eventuella restriktioner eller återkallanden.

3. När det typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas i en medlemsstat, ska denna medlemsstats nationella säkerhetsmyndighet underrätta byrån, så att byrån kan uppdatera registret.

4. De gemensamma specifikationerna för registret ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3 på grundval av det förslag till specifikationer som byrån ska utarbeta. Förslaget till specifikationer ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning av och åtkomst till data.

Artikel 35

Register över infrastruktur

1. Varje medlemsstat ska se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras på grundval av de uppdateringsintervall som avses i punkt 2. Detta register ska, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel grundparametrarna) och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande TSD:er. I varje TSD ska därför noggrant anges vilka uppgifter som ska föras in i registret över infrastrukturerna.

2. Byrån ska utarbeta ett förslag till specifikationer för detta register när det gäller dess uppställning och format, dess uppdateringsintervall och användningsinstruktioner, med beaktande av en lämplig övergångstid för den infrastruktur som tagits i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet. Kommissionen ska anta specifikationerna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

KAPITEL IX

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Artikel 36

Förslag till referenssystem

1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artikel 17.3 i detta direktiv samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal ska byrån i enlighet

med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 utarbeta ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som säkerställer den nuvarande graden av driftskompatibilitet mellan de järnvägsnät och fordon som kommer att ingå i detta direktivs tillämpningsområde enligt artikel 1 i detta direktiv. Vid behov ska kommissionen anta referenssystemet enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3 i detta direktiv.

2. Sedan detta referenssystem antagits ska medlemsstaterna informera kommissionen om de har för avsikt att anta nationella bestämmelser eller utveckla sådana projekt inom sitt territorium som avviker från referenssystemet.

KAPITEL X

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 37

Motivering

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, kontroll av delsystem i järnvägssystemet samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 7, 12, 14 och 19 ska motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

Artikel 38

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att rätta sig efter artikel 1, artikel 2, artikel 4.2, artikel 5.2, 5.5, 5.6 och 5.8, artikel 6.1, 6.2, 6.3, 6.9, och 6.10, artiklarna 7, 8 och 9, artikel 11.4 och 11.5, artikel 12, artikel 13.5, artiklarna 15, 16 och 17, artikel 18.1, 18.2, 18.4 och 18.5, artikel 19.3, artiklarna 20-27, artikel 28.4 och 28.6, artiklarna 32-35 samt bilagorna I-IX senast den 19 juli 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

2. Skyldigheterna att införliva och genomföra kapitel IV, V, VII och VIII i detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

Så snart ett offentligt eller privat organ officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska de berörda medlemsstaterna emellertid anta lagstiftning för att genomföra de kapitel som avses i första stycket senast ett år efter mottagandet av ansökan.

Artikel 39

Rapporter och information

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången den 19 juli 2011 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Denna rapport ska även innehålla en analys av de fall som avses i artikel 9.

2. Kommissionen ska senast den 19 juli 2013 offentliggöra en rapport med en analys av tillämpningen av kapitel V och av förbättringarna när det gäller korsacceptans för järnvägsfordon i gemenskapen med avseende på tid och kostnader som de sökande måste lägga ned på förfarandena. Rapporten ska vid behov även omfatta en bedömning av effekterna av olika alternativ för ytterligare förenklingar av förfarandena för godkännande av fordon. I sådana fall ska flera alternativ när det gäller samarbetet mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån analyseras.

3. Byrån ska utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats eller kommissionens begäran, kan ge konkret information om nivån beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Till detta hjälpmedel ska uppgifterna i de register som avses i artiklarna 33, 34 och 35 användas.

Artikel 40

Upphävande

Direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG ska upphöra att gälla den 19 juli 2010 utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad avser tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och för tillämpning av dessa direktiv.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XI.

Artikel 14 i direktiv 2004/49/EG ska upphöra att gälla den 19 juli 2008.

Artikel 41

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 42***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 17 juni 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J. LENARČIČ

Ordförande

BILAGA I

TILLÄMPNINGSOMRÅDE

1. Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik**1.1 Järnvägsnät**

Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik utgörs av de konventionella linjer i det transeuropeiska transportnät som fastställs i beslut nr 1692/96/EG.

I enlighet med detta direktiv får järnvägsnätet delas in i följande kategorier:

- Linjer avsedda för persontrafik.
- Linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).
- Linjer särskilt utformade eller ombyggda för godstrafik.
- Knutpunkter för persontrafik.
- Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.
- Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering: tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för fjärrtrafik med passagerare och gods på detta järnvägsnät för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

1.2 Fordon

Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik ska omfatta alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionell trafik, bland annat

- motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,
- dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift,
- personvagnar,
- godsvagnar, inbegripet fordon utformade för transport av lastbilar.

Mobil utrustning för uppbyggnad och underhåll av järnvägsinfrastruktur kan ingå.

Var och en av kategorierna ovan kan delas in i

- fordon för internationell användning,
- fordon för nationell användning.

2. Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik**2.1 Järnvägsnät**

Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik utgörs av den infrastruktur av höghastighetslinjer i det transeuropeiska transportnätet som fastställs i beslut nr 1692/96/EG.

Järnvägslinjer för höghastighetstrafik omfattar

- linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som har en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar också linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikerats med konventionell hastighet av höghastighetståg.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering, tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för trafik på dessa linjer för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

2.2 Fordon

Det transeuropeiska systemet för höghastighetstrafik ska omfatta fordon konstruerade för att framföras

- med en hastighet på minst 250 km/tim på de linjer som särskilt anläggs för höghastighetstrafik, samtidigt som det under lämpliga förhållanden ska vara möjligt att uppnå hastigheter på över 300 km/tim, eller
- med en hastighet på omkring 200 km/tim på linjerna i punkt 2.1 vid kompatibilitet med dessa linjers prestanda.

Dessutom ska fordon utformade för att framföras med en högsta hastighet under 200 km/tim, som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska höghastighetsjärnvägsnätet, om de är kompatibla med detta järnvägsnäts prestanda, uppfylla kraven för säker trafik på detta järnvägsnät. Därför ska i TSD:erna för konventionella fordon specificeras krav för säker trafik med konventionella fordon på höghastighetsjärnvägsnät.

3. Kompatibilitet hos järnvägssystemet

För att järnvägstransporterna i Europa ska kunna hålla hög kvalitet krävs bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan järnvägsnätet (i vid mening, dvs. inbegripet delsystemens fasta installationer) och fordonen (inbegripet komponenter ombord i de berörda delsystemen). Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

4. Utvidgning av tillämpningsområdet

4.1 Underkategorier av järnvägsnät och fordon

Tillämpningsområdet för TSD:erna ska successivt utvidgas till att omfatta hela det järnvägssystem som avses i artikel 1.4. För att på ett kostnadseffektivt sätt åstadkomma driftskompatibilitet ska det vid behov skapas ytterligare underkategorier för alla kategorier av järnvägsnät och fordon som anges i denna bilaga. Om så är nödvändigt kan de funktionella och tekniska specifikationerna i artikel 5.3 variera efter underkategori.

4.2 Kostnadsskydd

I kostnadsnyttoanalysen för de föreslagna åtgärderna ska man bland annat beakta följande:

- Kostnaden för den föreslagna åtgärden.
- Fördelar för driftskompatibiliteten med en utvidgning av tillämpningsområdet till särskilda underkategorier av järnvägsnät och fordon.

- Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av fordon.
- Minskade investeringar och underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.
- Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.
- Ökad driftssäkerhet.

I bedömningen ska dessutom den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

BILAGA II

DELSYSTEM

1. Förteckning över delsystemen

Med avseende på tillämpningen av detta direktiv indelas järnvägssystemet i delsystem, som motsvarar antingen

- a) strukturellt definierade områden som
 - infrastruktur,
 - energi,
 - trafikstyrning och signalering,
 - rullande materiel, eller
- b) funktionellt definierade områden som
 - drift och trafikledning,
 - underhåll,
 - telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

2. Beskrivning av delsystemen

För varje delsystem eller del av ett delsystem ska byrån vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten.

Utan att det påverkar valet av vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter, eller den ordning i vilken delsystemen anpassas till TSD:er, ska delsystemen särskilt inbegripa följande:

2.1 Infrastruktur

Spår, spårväxlar, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), infrastruktur vid stationer (plattformar och lastkajer, tillfartsanordningar inbegripet för rörelsehindrades behov m.m.) samt säkerhets- och skyddsutrustning.

2.2 Energi

Strömförsörjningssystem, inklusive kontaktledningar, och de delar av utrustningen för mätning av strömförbrukningen som finns ombord.

2.3 Trafikstyrning och signalering

All utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med tåg för vilka godkännande att trafikera järnvägsnätet har utfärdats.

2.4 Drift och trafikledning

Förfaranden och utrustning som krävs för en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och begränsad drift, inbegripet övning, framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning.

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för gränsöverskridandetrafik.

2.5 Telematikapplikationer

I överensstämmelse med bilaga I består detta delsystem av följande två delar:

- a) Applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering, anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt.
- b) Applikationer för godstrafiken, bland annat informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt, utfärdande av elektroniska följedokument.

2.6 Rullande materiel

Strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömvtagarsystem, drivsystem och energiomvandlingssystem, bromssystem, koppel, löpverk (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet för rörelsehindrades behov), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

2.7 Underhåll

Förfaranden, utrustning, enheter för underhållslogistik, resurser som medger utförande av obligatoriskt avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och garantera nödvändiga prestanda.

BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. Allmänna krav

1.1 Säkerhet

- 1.1.1 Utformning, uppbyggnad eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för att tågens framförande ska ske på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå motsvarande de mål som ställts upp för järnvägsnätet, också i vissa angivna situationer med begränsad drift.
- 1.1.2 Parametrar som avser kontaktytan hjul-räls ska uppfylla de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet. Bromsutrustningens parametrar måste garantera att det är möjligt att stanna inom given bromssträcka vid högsta tillåtna hastighet.
- 1.1.3 De komponenter som används ska under hela sin livslängd kunna motstå angivna, normala eller exceptionella påkänningar. Genom lämpliga åtgärder ska de säkerhetsmässiga konsekvenserna av oförutsedda fel i komponenterna begränsas.
- 1.1.4 Fasta installationer och rullande materiel ska utformas och material för dessa väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas i händelse av brand.
- 1.1.5 Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna ska vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning, även i strid med anvisningarna.

1.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken ska organiseras, genomföras och kvantifieras på så sätt att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under specificerade förhållanden.

1.3 Hälsa

- 1.3.1 Material som genom det sätt de används på kan komma att innebära en hälsofara för de personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.
- 1.3.2 Materialen ska väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga begränsas, särskilt i händelse av brand.

1.4 Miljöskydd

- 1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av järnvägssystemet medför ska bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser.
- 1.4.2 De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.
- 1.4.3 Rullande materiel och energiförsörjningssystem ska utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer och utrustning samt allmänna och privata järnvägsnät med vilka det föreligger risk för interferens.
- 1.4.4 Järnvägssystemet ska drivas under iakttagande av föreskrivna gränsvärden för buller.
- 1.4.5 Ett normalt underhållet järnvägssystem får inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för verksamhet och omgivningar som ligger nära infrastrukturen.

1.5 *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturens och de fasta installationernas tekniska egenskaper ska vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som ska trafikera järnvägssystemet.

När det på vissa delar av järnvägsnätet visar sig svårt att ta hänsyn till dessa egenskaper kan tillfälliga lösningar som säkerställer framtida kompatibilitet utnyttjas.

2. **Särskilda krav för varje delsystem**

2.1 *Infrastruktur*

2.1.1 Säkerhet

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller intrång i installationerna.

Åtgärder ska vidtas för att begränsa den olycksrisk människor utsätts för, särskilt när tåg passerar stationer.

Infrastruktur till vilken allmänheten har tillträde ska utformas och byggas på ett sådant sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas (stabilitet, brand, tillträde, evakuering, plattformar osv.).

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlar och viadukter.

2.2 *Energi*

2.2.1 Säkerhet

Driften av energiförsörjningssystemen får varken inverka på säkerheten för tåg eller människor (användare, driftspersonal, personer som vistas nära järnvägen och tredje man).

2.2.2 Miljöskydd

Driften av försörjningssystemen för elenergi eller bränsle får inte påverka miljön utöver angivna gränsvärden.

2.2.3 Teknisk kompatibilitet

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle ska

- möjliggöra för tågen att uppnå angivna prestanda,
- beträffande elenergi, vara kompatibla med de strömavtagare som är installerade på tågen.

2.3 *Trafikstyrning och signalering*

2.3.1 Säkerhet

Anläggningar och åtgärder för trafikstyrning och signalering ska möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för järnvägsnätet. Systemen för trafikstyrning och signalering bör medge fortsatt säker trafik för tåg med tillstånd att framföras under särskilda försämrade omständigheter.

2.3.2 Teknisk kompatibilitet

Ny infrastruktur och ny rullande materiel som tillverkas eller utvecklas efter det att kompatibla system för trafikstyrning och signalering införts, ska anpassas så att de kan användas med dessa system.

Utrustning för trafikstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna ska möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i hela järnvägssystemet.

2.4 *Rullande materiel*

2.4.1 Säkerhet

Rullande materiel och förbindelserna mellan vagnar ska utformas så att passagerarutrymmen och förarhytt skyddas i händelse av kollision eller urspårning.

Den elektriska utrustningen får inte försämra säkerheten och funktionen hos trafikstyrnings- och signalanläggningarna.

Bromsteknik och bromskrafter ska vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens utformning.

För att människors säkerhet inte ska äventyras ska åtgärder vidtas för att begränsa åtkomligheten till spänningsförande komponenter.

Det ska finnas anordningar som gör det möjligt för passagerare att i händelse av fara göra lokföraren uppmärksam på situationen och för tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med denne.

Dörrarna för på- och avstigning ska vara försedda med lås- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet.

Det ska finnas tydligt markerade nödutgångar.

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i mycket långa tunnlar.

Ett absolut krav är att tågen ska vara utrustade med ett nödbelysningsystem som är tillräckligt ljusstarkt och som har tillräcklig varaktighet.

Tågen ska vara utrustade med en högtalaranläggning som möjliggör för tågpersonal att överföra meddelanden till de resande.

2.4.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Den grundläggande utrustningen samt utrustningen för hjul, drivsystem, bromsar och trafikstyrning ska vara utformad på så sätt att tågets färd kan fortsätta i angivna nöddriftssituationer utan allvarliga konsekvenser för den utrustning som fortfarande fungerar.

2.4.3 Teknisk kompatibilitet

Den elektriska utrustningen ska vara kompatibel med installationerna för trafikstyrning och signalering.

Vid elektrisk fordonsdrift ska strömvtagarnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med användning av strömförsörjningssystemen vid järnvägssystemet.

Den rullande materielen ska ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera de linjer som den planeras trafikera med beaktande av relevanta klimatförhållanden.

2.4.4 Kontroll

Tågen ska vara utrustade med en färdskrivare. De uppgifter som färdskrivaren samlar in och behandlingen av uppgifterna ska harmoniseras.

2.5 *Underhåll*

2.5.1 Hälsa och säkerhet

De tekniska installationer och metoder som används vid anläggningarna ska garantera säker drift av det berörda delsystemet och får inte utgöra någon risk för människors hälsa och säkerhet.

2.5.2 Miljöskydd

Tekniska installationer och metoder som används vid underhållsanläggningar får inte överskrida tillåtna miljögränsvärden.

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

Underhållsanläggningar för rullande materiel ska kunna användas för säkerhets-, hygien- och komfortarbeten för all sådan materiel för vilken anläggningen är avsedd.

2.6 *Drift och trafikledning*

2.6.1 Säkerhet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tågpersonalens och personalens vid trafikledningscentraler kvalifikationer ska säkerställa säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög säkerhetsnivå.

2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög tillförlitlighet i och tillgänglighet till systemet.

2.6.3 Teknisk kompatibilitet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tåg- och driftledningspersonalens kvalifikationer ska säkerställa effektiv drift av järnvägssystemet under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

2.7 *Telematikapplikationer för person- och godstrafik*

2.7.1 Teknisk kompatibilitet

De väsentliga kraven för telematikapplikationer ska garantera resande och godskunder en lägsta servicenivå, särskilt avseende den tekniska kompatibiliteten.

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

- Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll ska utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet ska inte omfatta konfidentiella handelsdata.
- Användarna måste enkelt kunna få tillgång till information.

2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaserna, programvaran och dataöverföringsprotokollen måste garantera högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

2.7.3 Hälsa

Gränssnitten mellan systemen och användarna ska följa minimireglerna för ergonomi och hälsoskydd.

2.7.4 Säkerhet

Integritet och tillförlitlighet ska ligga på en tillräckligt hög nivå när det gäller lagring eller överföring av information som har samband med säkerheten.

BILAGA IV

EG-FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING AV DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER**1. Driftskompatibilitetskomponenter**

EG-försäkrans är tillämplig på de i artikel 3 angivna driftskompatibilitetskomponenter som är av betydelse för järnvägssystemet. Dessa driftskompatibilitetskomponenter kan vara följande:

1.1 Komponenter med flera användningsområden

Dessa komponenter är inte specifika för järnvägssystemet och kan i befintligt skick användas också på andra områden.

1.2 Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper

Dessa komponenter är inte i sig specifika för järnvägssystemet, men de måste uppvisa specifika prestanda om de ska användas för järnvägsändamål.

1.3 Särskilda komponenter

Dessa komponenter är särskilt avsedda för användning i järnvägssystem.

2. Tillämpningsområde

EG-försäkrans avser

- ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna, eller
- ett eller flera anmälda organs bedömning eller värdering av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om gränssnitt, med utgångspunkt i de tekniska specifikationerna, bland annat av driftsrelaterade sådana, som ska kontrolleras.

För de bedömningsförfaranden som de anmälda organen tillämpar på utformnings- och tillverkningsstadiet ska de moduler som anges i beslut 93/465/EEG användas i enlighet med de regler som anges i TSD:erna.

3. EG-försäkrans innehåll

EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet för användning och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

Försäkrans ska avfattas på samma språk som instruktionsboken och innehålla följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
- Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombuds namn och adress. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges; om det är fråga om ett behörigt ombud ska tillverkarens firmanamn också uppges.)
- Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten (märke, typ osv.).
- Uppgift om vilket förfarande som tillämpats för försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet för användning (artikel 13).
- Alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt beträffande komponentens användningsbetingelser.

- Namn på och adress till de anmälda organ som medverkat i förfarandet för överensstämmelse eller lämplighet för användning, provningsintygets datum och, i förekommande fall, giltighetstid och giltighetsvillkor.
 - I förekommande fall, hänvisning till de europeiska specifikationerna.
 - Uppgifter om den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.
-

BILAGA V

EG-KONTROLLFÖRKLARINGAR AVSEENDE DELSYSTEM

EG-kontrollförklaringen och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

Förklaringen ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och innehålla följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
 - Namn på och adress till den upphandlande enheten eller tillverkaren, eller dess i gemenskapen etablerade behöriga ombud. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges. Om det är fråga om ett behörigt ombud ska den upphandlande enhetens eller tillverkarens firmanamn också uppges.)
 - Kortfattad beskrivning av delsystemet.
 - Namn och adress för det anmälda organ som utfört det EG-kontrollförfarande som avses i artikel 18.
 - Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget.
 - Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet ska uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.
 - Om EG-förklaringen är tillfällig ska giltighetstid anges.
 - Uppgifter om undertecknaren.
-

BILAGA VI

EG-KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM**1. Inledning**

EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet

- överensstämmer med direktivets bestämmelser,
- överensstämmer med andra regler som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget, och att det kan tas i drift.

2. Etapper i förfarandet

Kontrollen av ett delsystem innehåller följande etapper:

- Den allmänna utformningen.
- Produktion: Delsystemets uppbyggnad, inbegripet särskilt ingenjörsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.
- Slutlig provning av delsystemet.

För utformningsskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet kan den sökande begära en bedömning som första steg.

I detta fall leder bedömningen eller bedömningarna till en eller flera delrapporter, utfärdade av det anmälda organ som utsetts av den sökande. Det anmälda organet utarbetar i sin tur en "EG-förklaring om intermediär delsystemsöverensstämmelse" för de relevanta etapperna.

3. Intyg

Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen ska bedöma utformning och produktion av delsystemet och utfärda ett intyg om kontroll för den sökande, som därefter ska utfärda den EG-kontrollförklaring som är avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet inrättats eller är i drift.

Det anmälda organet ska beakta deluttalandet om kontroll, om det finns ett sådant, och för att utfärda EG-deklarationen om kontroll ska organet

- kontrollera att delsystemet
 - omfattas av relevanta deluttalanden om kontroll av konstruktion och produktion, om den sökande har begärt detta av det anmälda organet för dessa två etapper, eller
 - efter tillverkning motsvarar alla aspekter som omfattas av det deluttalande om kontroll av utformning som tillhandahållits den sökande, om denne har begärt det av det anmälda organet enbart för utformningsskedet,
- kontrollera att delrapporten korrekt uppfyller kraven i TSD och bedömer de utformnings- och produktionskomponenter som inte omfattas av deluttalandena om kontroll för utformning och/eller produktion.

4. Tekniskt underlag

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollförklaringen ska innehålla

- för infrastrukturen: ritningar över anläggningarna, besiktning- eller mottagningsprotokoll för mark- och armeringsarbeten, provnings- och kontrollrapporter om betongarbeten osv.,
- för övriga delsystem: allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsscheman, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner osv.,
- en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 3 och som ingår i delsystemet,
- kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som ska vara utfärdade för de ovan nämnda komponenterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer,
- deluttalandena om kontroll, om sådana finns tillgängliga och, i så fall, EG-deklaration(er) om intermediär delsystemsöverensstämmelse som åtföljer EG-deklarationen om kontroll, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av deras giltighet,
- intyg från det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen om att projektet överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv med tillhörande beräkningar attesterat av det anmälda organet; intyget ska innehålla eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och inte dragits tillbaka samt åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet enligt punkterna 5.3 och 5.4 nedan utarbetat inom ramen för sitt uppdrag.

5. Övervakning

- 5.1 Syftet med EG-övervakningen är att säkerställa att de skyldigheter som följer av det tekniska underlaget fullgörs under uppbyggnaden av delsystemet.
- 5.2 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Den sökande ska till det anmälda organet överlämna eller låta överlämna alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, särskilt införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.
- 5.3 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet ska regelbundet kontrollera att bestämmelserna i direktivet följs. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i arbetet.
- 5.4 Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.
- 5.5 I syfte att utfärda den EG-försäkran om lämplighet för användning som avses i bilaga IV avsnitt 2 ska det anmälda organet kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

6. Deponering

Hela det tekniska underlag som avses i punkt 4 ska deponeras hos den sökande och utgöra stöd för det eventuella deluttalande om kontroll som utfärdats av det anmälda organ som ansvarar för detta eller utgöra stöd för det intyg om överensstämmelse som utfärdats av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av det driftklara delsystemet. Det tekniska underlaget ska bifogas förklaringen om deluttalande om kontroll eller den EG-kontrollförklaring som den sökande ska överlämna till tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten.

Den sökande ska behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Underlaget ska överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

7. Offentliggörande

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

- inkomna ansökningar om EG-kontroll,
- utfärdade eller avvisade delrapporter,
- utfärdade eller avvisade kontrollförklaringar,
- de fall då försäkringar om överensstämmelse inte utfärdats.

8. Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden ska vara avfattade på ett av de officiella språken i den medlemsstat där den sökande är etablerad, eller på ett språk som denne godkänner.

BILAGA VII

**KONTROLLPARAMETRAR FÖR IBRUKTAGANDE AV FORDON SOM INTE ÖVERENSSTÄMMER MED TSD
OCH KLASSIFICERINGEN I NATIONELLA FÖRESKRIFTER****1. Förteckning över parametrar**

- 1) Allmän information
 - information om det gällande nationella regelverket,
 - särskilda nationella villkor,
 - underhållshandbok,
 - utnyttjandehandbok.
- 2) Gränssnitt mot infrastrukturen
 - strömvtagare,
 - fordonsbaserad utrustning för strömförsörjning och inverkan på den elektromagnetiska kompatibiliteten, lastprofil,
 - diverse säkerhetsutrustning, t.ex. trafikledning, system för kommunikation spår-till-fordon.
- 3) Egenskaper hos den rullande materielen
 - fordonets dynamik,
 - fordonets överbyggnad,
 - buffertar och draginrättningar,
 - boggi och dess löpverk,
 - hjulpar och axelbox,
 - bromssystem,
 - tekniska system som kräver övervakning, t.ex. tryckluftssystem,
 - frontrutor och sidorutor,
 - dörrar,
 - passersystem mellan vagnar,
 - styrsystem (programvara),
 - dricksvatten- och avloppsvattensystem,
 - miljöskydd,
 - brandskydd,
 - anställdas hälsa och säkerhet,

- tankar och tankvagnar,
- behållare med trycktömning,
- säkring av last,
- märkning,
- svetsteknik.

2. Klassificering av föreskrifter

De nationella föreskrifterna i fråga om de parametrar som anges i avsnitt 1 ska delas in i de tre grupper som beskrivs nedan. Föreskrifter och begränsningar av rent lokal karaktär berörs inte; kontrollen av sådana föreskrifter och begränsningar ingår i de kontroller som ska göras inom ramen för överenskommelser mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

Grupp A

Grupp A omfattar

- internationella normer,
- nationella föreskrifter som i fråga om järnvägssäkerhet anses likvärdiga med andra medlemsstaters nationella föreskrifter.

Grupp B

Grupp B omfattar alla föreskrifter som inte innefattas i grupp A eller C eller som ännu inte har kunnat klassificeras i någon av de grupperna.

Grupp C

Grupp C omfattar föreskrifter som gäller de tekniska egenskaperna hos infrastrukturen och som är strikt nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av det berörda järnvägsnätet (till exempel lastprofil).

BILAGA VIII

MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKA BEAKTA NÄR DE ANMÄLER ORGAN

1. Organet, dess chef och den personal som ska utföra kontrollarbetet får varken, direkt eller som behörigt ombud, medverka i utformning, tillverkning, uppbyggnad, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem eller medverka i driften. Detta utesluter dock inte utbyte av teknisk information mellan tillverkaren och det organet.

2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen ska utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.

I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsetts att utfärda godkännanden att ta i bruk inom ramen för detta direktiv, tillstånd inom ramen för direktiv 95/18/EG, och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/49/EG, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.

3. Organet ska förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt ska kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna; det bör också ha tillgång till den utrustning som krävs för extraordinära kontroller.

4. Den personal som ansvarar för kontrollerna ska ha

— god teknisk yrkesutbildning,

— tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,

— erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.

5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.

6. Organet ska teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.

7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheternas organ som utreder olyckor i den stat i vilken den utövar sin verksamhet samt organ som utreder olyckor med ansvar för utredning av olyckor orsakade av fel i kontrollerade driftskompatibilitetskomponenter eller -delssystem) i samband med genomförandet av detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

BILAGA IX

UNDERLAG FÖR BEGÄRAN OM UNDANTAG

För en begäran om undantag måste medlemsstaterna lämna in följande handlingar:

- a) En officiell skrivelse där kommissionen underrättas om det föreslagna undantaget.
- b) Ett underlag, bifogat skrivelsen, som omfattar åtminstone följande:
 - En beskrivning av arbeten, varor och tjänster som omfattas av undantaget, med uppgifter om viktiga datum, geografisk belägenhet samt funktionellt och tekniskt område.
 - En exakt hänvisning till de TSD:er (eller delar av dessa) för vilka ett undantag begärs.
 - En exakt hänvisning till och närmare upplysningar om alternativa bestämmelser som kommer att tillämpas.
 - Vid begäran enligt artikel 7.1 a: bestyrkande av att projektet är långt framskridet.
 - Motiveringen till undantaget, med de viktigaste skälen av teknisk, ekonomisk, kommersiell, driftsmässig och/eller administrativ natur.
 - Annan information som motiverar begäran om undantag.
 - En beskrivning av de åtgärder som medlemsstaten föreslår att vidta för att uppnå slutlig driftskompatibilitet hos projektet. Denna beskrivning krävs inte för mindre undantag.

Handlingarna måste tillhandahållas både i pappersform och i elektronisk form så att de kan distribueras till kommitténs medlemmar.

BILAGA X

DEL A

Upphävda direktiv

(enligt artikel 40)

Direktiv 96/48/EG
Direktiv 2001/16/EG
Direktiv 2004/49/EG

| endast artikel 14

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning

(enligt artikel 40)

Direktiv	Sista dag för införlivande
96/48/EG	9 april 1999
2001/16/EG	20 april 2003
2004/49/EG	30 april 2006

BILAGA XI
JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artikel 1.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2	Artikel 1.2	Artikel 1.2
—	—	Artikel 1.3
—	Artikel 1.3	Artikel 1.4
Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen
Artikel 2 a-l	Artikel 2 a-l	Artikel 2 a-b och 2 e-m
—	—	Artikel 2 c och 2 d
Artikel 2 n	Artikel 2 m	Artikel 2 n
Artikel 2 o	Artikel 2 n	Artikel 2 o
Artikel 2 m	Artikel 2 o	Artikel 2 p
Artikel 2 p	Artikel 2 p	Artikel 2 q
—	—	Artikel 2 r-z
Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5.1-5.5
Artikel 5.6	Artikel 5.7	Artikel 5.7
—	—	Artikel 5.6
—	—	Artikel 5.8
Artikel 6.1-6.8	Artikel 6.1-6.8	Artikel 6.1-6.8
—	—	Artikel 6.9-6.10
—	—	Artikel 7 och 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10.1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10.2
Artikel 10.1-10.3	Artikel 10.1-10.3	Artikel 11.1-11.3
—	Artikel 10.6	Artikel 11.4
—	—	Artikel 11.5
Artiklarna 11-13	Artiklarna 11-13	Artiklarna 12-14
Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 15.1 och 15.2
Artikel 14.3	Artikel 14.3	Artikel 20
Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 33
—	—	Artikel 15.2 och 15.3
Artiklarna 15-16	Artiklarna 15-16	Artiklarna 16-17
Artikel 16.3	Artikel 16.3	Artikel 17.3
—	—	—
Artikel 18.1-18.3	Artikel 18.1-18.3	Artikel 18.1-18.3
—	—	Artikel 18.4 och 18.5
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artiklarna 21-27
Artikel 21.1-21.3	Artikel 21.1-21.3	Artikel 29.1-29.3
—	—	Artikel 29.4-29.5
Artikel 21a.1	Artikel 22	Artikel 30.2
Artikel 21.4	Artikel 21.4	Artikel 30.4
Artikel 21a.2	Artikel 21a	Artikel 30.1
Artikel 21b	—	—
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 30.3

Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22a	Artikel 24	Artiklarna 34 och 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31
—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI
—	—	Bilaga VII
Bilaga VII	Bilaga VII	Bilaga VIII
—	—	Bilagorna IX–XI

DIREKTIV

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2009/131/EG

av den 16 oktober 2009

om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 27.4,

med beaktande av Europeiska järnvägsbyråns rekommendation ERA/REC/XA/01-2009 av den 17 april 2009, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 9b.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 ⁽²⁾ ska Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) senast den 19 januari 2009 se över förteckningen över parametrar i avsnitt 1 i bilaga VII till direktiv 2008/57/EG och lämna de rekommendationer som den finner lämpliga till kommissionen.
- (2) Nuvarande avsnitt 1 i bilaga VII till direktiv 2008/57/EG innehåller poster som inte är fordonsp parametrar, och dessa poster bör utgå.
- (3) Avsnitt 1 i bilagan innehåller också parametrar som i första hand hänför sig enbart till den del av fordonet som hör till delsystemet "Rullande materiel". Förteckningen över parametrar måste omfatta alla parametrar för ett fordon som ska kontrolleras i samband med godkännandet att ta i bruk och klassificeringen av nationella bestämmelser. Därför bör parametrar för andra delsystem, som utgör en del av fordonet, vara med i förteckningen.
- (4) Direktiv 2008/57/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

- (5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Avsnitt 1 i bilaga VII till direktiv 2008/57/EG ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2010 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 oktober 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI
Vice ordförande

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

BILAGA

"1. Förteckning över parametrar

1.1 Allmän dokumentation

Allmän dokumentation (inklusive beskrivning av det nya, moderniserade eller ombyggda fordonet och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag etc.)

1.2 Strukturer och mekaniska delar

Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive buffertar och draginrättningar, övergångar), hållfasthet hos fordonsstruktur och inredning (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (invändig och utvändigt kollisionssäkerhet)

1.3 Samverkan mellan fordon och bana samt fordonsprofiler

Mekaniska gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, passningstoleranser, fordonsprofil, löpverk etc.)

1.4 Bromssystem

Bromsrelaterade komponenter (inklusive fastbromsningsskydd, bromsreglering och bromsprestanda under färd, vid nödsituationer och i parkeringsläge)

1.5 Passagerarrelaterade komponenter

Passagerarutrustning och passagerarmiljöer (inklusive fönster och dörrar avsedda för passagerare, krav för personer med rörelsehinder etc.)

1.6 Miljövillkor och aerodynamiska effekter

Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägssystemet och gränssnittet mot den yttre miljön)

1.7 Externa varningssignaler, märkning, programvarufunktioner och integritetskrav för programvara

Externa varningssignaler, märkningar, programvarufunktioner och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive 'tågbusen'

1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord

Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter avseende elektromagnetisk kompatibilitet

1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal

Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)

1.10 Brandsäkerhet och evakuering

1.11 Service

Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för serviceändamål

1.12 Trafikstyrning och signalering ombord

All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd att trafikera nätet och dess inverkan på den markbaserade delen av järnvägssystemet

1.13 Specifika driftskrav

Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)

1.14 Godsrelaterade komponenter

Godsspecifika krav och miljökrav (inklusive anordningar som specifikt krävs för farligt gods)

Förklaringar och exempel med kursiv stil ovan ges endast i informationssyfte och utgör inte definitioner av parametrarna."

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/110/EG

av den 16 december 2008

om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att fortsätta arbetet med att skapa en inre marknad för järnvägstransporttjänster antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2004/49/EG ⁽³⁾ om fastställande av ett gemensamt regelverk för säkerheten på järnvägar.
- (2) Ursprungligen behandlades godkännandeförfaranden för att ta järnvägsfordon i bruk i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁵⁾ för nya eller ombyggda delar av gemenskapens järnvägssystem och direktiv 2004/49/EG för fordon som redan är i bruk. I

enlighet med bestämmelserna om bättre lagstiftning och för att förenkla och modernisera gemenskapslagstiftningen bör alla bestämmelser som gäller godkännande att ta järnvägsfordon i bruk samlas i en enda rättsakt. Därför bör nuvarande artikel 14 i direktiv 2004/49/EG utgå och en ny bestämmelse om godkännande för ibruktagande av fordon som redan används tas med i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) ⁽⁶⁾ (nedan kallat *järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet*), vilket ersätter direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

- (3) Genom ikraftträdandet av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif 1999) den 1 juli 2006 infördes nya regler i fråga om avtal för användning av fordon. Enligt fördragets bilaga om gemensamma bestämmelser avseende användningsavtal för fordon i internationell järnvägstrafik ("Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic", CUV) är fordonsinnehavare inte längre skyldiga att registrera sina fordon hos ett järnvägsföretag. Det gamla RIV-avtalet ("Reglamento Internazionale Veicoli") mellan järnvägsföretag har upphört att gälla och har delvis ersatts av en ny privat och frivillig överenskommelse ("General Contract of Use for Wagons", GCU) mellan järnvägsföretag och fordonsinnehavare, där den sistnämnda kategorin ansvarar för underhållet av sina fordon. För att återspegla dessa ändringar och för att underlätta genomförandet av direktiv 2004/49/EG vad gäller utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, bör begreppen "fordonsinnehavare" och "enhet som ansvarar för underhåll" definieras och även specifikationen av förhållandet mellan dessa enheter och järnvägsföretagen.

- (4) Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i Cotif 1999 som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, t.ex. ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som hyr ut fordon till ett järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet och avser att låta järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna använda det som ett transportmedel. För att undvika alla former av ovisshet bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

⁽¹⁾ EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2007 (EUT C 297 E, 20.11.2008, s. 133) och rådets gemensamma ståndpunkt av den 3 mars 2008 (EUT C 122 E, 20.5.2008, s. 10) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 1 december 2008.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44). Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁴⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁵⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

- (5) För att säkerställa överensstämmelse med befintlig järnvägslagstiftning och undvika en orimlig börda bör medlemsstaterna tillåtas undanta musei- och turistjärnvägar från detta direktivs tillämpningsområde.
- (6) Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet bör en enhet med ansvar för dess underhåll identifieras i NVR. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.
- (7) Medlemsstaterna bör tillåtas att uppfylla förpliktelserna att identifiera den enhet som ansvarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder när det gäller fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i det landet, fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka kraven att identifiera en enhet som ansvarar för underhåll alternativt säkerställs genom internationella avtal med tredjeland, samt fordon som används av musei- och turistjärnvägar eller militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I sådana situationer bör den berörda medlemsstaten tillåtas att godkänna fordon i det nät för vilket medlemsstaten är behörig, utan att en enhet som ansvarar för underhåll tilldelas dessa fordon eller utan att en sådan enhet certifieras. Sådana undantag bör emellertid vara föremål för den berörda medlemsstatens formella beslut och de bör analyseras av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) inom ramen för dess rapport om säkerhetsnivån.
- (8) När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare använder ett fordon för vilket ingen enhet som ansvarar för underhåll registrerats, eller för vilket enheten som ansvarar för underhåll inte är certifierat, bör de svara för alla de risker som hänför sig till användningen av ett sådant fordon. Kapaciteten att svara för sådana risker bör kunna påvisas av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren genom certifiering av deras säkerhetsorganisationssystem, och i tillämpliga fall, genom deras säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.
- (9) När det gäller godsvagnar bör den enhet som ansvarar för underhåll vara certifierad i enlighet med ett system som utvecklas av byrån och antas av kommissionen. I sådana fall där den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare bör denna certifiering inkluderas i förfarandet för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Det intyg som utfärdas till en sådan enhet skulle garantera att kraven på underhåll i detta direktiv uppfylls för varje godsvagn som den har ansvar för. Intyget bör gälla i hela gemenskapen och det bör utfärdas av ett organ som kan kontrollera det system för underhåll som inrättats av sådana enheter. Eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik, och eftersom en enhet som ansvarar för underhåll eventuellt vill utnyttja verkstäder som är etablerade i mer än en medlemsstat, bör certifieringsorganet kunna utföra sina kontroller i hela gemenskapen.
- (10) Underhållskraven är under utveckling inom ramen för järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, särskilt som en del av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för "rullande materiel". Till följd av ikraftträdandet av det här direktivet finns det ett behov av att se till att dessa TSD överensstämmer med de certifieringskrav för enheten som ansvarar för underhåll som kommissionen ska anta. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att i förekommande fall ändra berörda TSD genom att använda det förfarande som anges i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.
- (11) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen ytterligare utveckling och förbättring av säkerheten på gemenskapens järnvägar inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (12) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 2004/49/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (13) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra och anpassa bilagorna till direktiv 2004/49/EG, anta och ändra gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och införa ett system för certifiering av underhåll. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av direktiv 2004/49/EG, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (14) En medlemsstat som saknar järnvägssystem och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra detta direktiv. En sådan medlemsstat bör därför, så länge som den inte har något järnvägssystem, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (15) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽¹⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (16) Direktiv 2004/49/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Ändringar

Direktiv 2004/49/EG ska ändras på följande sätt:

1. Följande led ska läggas till i artikel 2.2:

- "d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert.
- e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal."

2. Följande led ska läggas till i artikel 3:

- "s) *fordonsinnehavare*: den person eller enhet som, i egenkap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) (*) (nedan kallat *järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet*),
- t) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR,
- u) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem.

(*) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1."

3. I artikel 4.4 ska uttrycket "tillhandahållare av vagnar" ersättas med uttrycket "fordonsinnehavare".

4. Artikel 5.2 ska ersättas med följande:

"2. Före den 30 april 2009 ska bilaga I ses över, särskilt i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som åtminstone omfattar de metoder som anges i punkt 3 a, ska antas av kommissionen före den 30 april 2008. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som omfattar de återstående metoder som anges i punkt 3, ska antas av kommissionen före den 30 april 2010. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

b) Punkt 3 c ska ersättas med följande:

"c) Metoder, i den mån de ännu ej omfattas av TSD, för kontroll av att de strukturella delsystemen i järnvägssystemet drivs och underhålls i enlighet med väsentliga krav på detta område."

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska regelbundet ses över med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

⁽¹⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

6. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

”3. Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på en utvärdering av befintliga mål och befintlig säkerhetsnivå i medlemsstaterna och ska säkerställa att den nuvarande trafiksäkerhetsnivån inom järnvägssystemet inte sänks i någon medlemsstat. Den ska antas av kommissionen före den 30 april 2009 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på erfarenheterna av den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål och genomförandet av dessa. Den ska avspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare. Den ska antas av kommissionen före 30 april 2011 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. De gemensamma säkerhetsmålen ska regelbundet ses över med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

7. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Syftet med säkerhetsintyget är att styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla krav i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser för att ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på järnvägsnätet på ett säkert sätt.”

b) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

”b) Ett säkerhetsintyg som visar att åtgärder vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för att tillhandahålla dess tjänster på järnvägsnätet i fråga på ett säkert sätt. Dessa krav får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, inbegripet operativa regler för nätverket, godkännande av personalintyg och godkännande att använda de fordon som järnvägsföretaget använder. Säkerhetsintyget ska baseras på den dokumentation som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV.”

8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 14a

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i NVR enligt artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

2. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.

3. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska enheten se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med

a) underhållsjournalen för varje fordon,

b) gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

4. När det gäller godsvagnar ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras av ett organ som ackrediterats eller erkänts i enlighet med punkt 5, eller av en nationell säkerhetsmyndighet. Ackrediteringsförfarandet ska ske på grundval av kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien. Även erkännandeförfarandet ska grundas på kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överensstämelsen med de krav som ska antas inom ramen för punkt 5 kontrolleras av den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artiklarna 10 och 11 och överensstämelsen ska bekräftas i de intyg som specificeras i dessa förfaranden.

5. På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den 24 december 2010 anta en åtgärd för inrättande av ett system för certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll för godsvagnar. De intyg som beviljas i enlighet med detta system ska bekräfta att de krav som avses i punkt 3 uppfylls.

Åtgärden ska omfatta de krav som hänför sig till

- a) det system för underhåll som inrättats av enheten,
- b) formatet och giltigheten för det intyg som enheten beviljats,
- c) kriterierna för ackreditering och erkännande av ett eller flera organ med ansvar att bevilja intyg och säkerställa de kontroller som är nödvändiga för att certifieringssystemet ska fungera,
- d) certifieringssystemets tillämpningsdatum, inklusive en övergångsperiod på ett år för befintliga enheter som ansvarar för underhåll.

Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den...24 december 2018 se över denna åtgärd i syfte att inkludera alla fordon och vid behov uppdatera det certifieringssystem som är tillämpligt på godsvagnar.

6. De intyg som beviljats i enlighet med punkt 5 ska vara giltiga i hela gemenskapen.

7. Byrån ska utvärdera den certifieringsprocess som genomförts i enlighet med punkt 5 genom att lämna en rapport till kommissionen senast tre år efter det att den relevanta åtgärden trätt i kraft.

8. Medlemsstaterna kan i följande fall besluta sig för att uppfylla förpliktelserna för att identifiera enheten som an-

svarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder:

- a) Fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i detta land.
- b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som avses i punkt 3 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.
- c) Fordon som identifieras i artikel 2.2, och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

Sådana alternativa åtgärder ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten när

- a) fordon registreras i enlighet med artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,
- b) säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 11 i det här direktivet, när det gäller identifieringen och certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.

Sådana undantag ska identifieras och motiveras i den årliga säkerhetsrapport som avses i artikel 18 i det här direktivet. I sådana fall där det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i gemenskapens järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.”

9. Artikel 16.2 ska ändras på följande sätt:

- a) Led a ska ersättas med följande:

”a) Att besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör järnvägssystemet i enlighet med artikel 15 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med tillämpliga väsentliga krav.”

b) Led b ska utgå.

c) Led g ska ersättas med följande:

”g) Att tillse att fordonen vederbörligen registreras i NVR och att säkerhetsrelaterad information i NVR är korrekt och hålls aktuell.”

10. I artikel 18 ska följande led läggas till:

”e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14a.8.”

11. Artikel 26 ska ersättas med följande:

”Artikel 26

Anpassning av bilagor

Bilagorna ska anpassas till vetenskapliga och tekniska framsteg. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.”

12. Artikel 27 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska föras in:

”2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.”

b) Punkt 4 ska utgå.

13. I bilaga II ska punkt 3 utgå.

Artikel 2

Genomförande och införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 24 december 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 16 december 2008.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

H.-G. PÖTTERING

På rådets vägnar

Ordförande

B. LE MAIRE

Parallelluppställning – det nya driftskompatibilitetsdirektivet

Direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
Artikel 1	2 kap. 7, 13 §§, JvSFS 2007:7	2 kap. 15 § JvL, justering i föreskrifter
Artikel 2	1 kap. 1 § JvL	1 kap. 1§ JvL
Artikel 3	-	-
Artikel 4	2 kap. 8 § JvL	-
Artikel 5	2 kap. 8 § JvL, 3 kap. 3 § 2, 8 kap. 5 §, JvSFS 2007:1, JvSFS 2007:2	8 kap. 6 a §
Artikel 6	8 kap. 3 a och 10 §§	-
Artikel 7		
Artikel 8		
Artikel 9	2 kap. 9 och 11 §§	
Artikel 10	2 kap. 9 och 10 §§	
Artikel 11	2 kap. 10-12 §§	
Artikel 12	8 kap. 3 a § JvL	
Artikel 13	2 kap. 8-10 §§ JvL, JvSFS 2008:13	
Artikel 14	2 kap. 7 § JvL, 6 kap. 9 § JvF	
Artikel 15	2 kap. JvL, 2 kap. 7 § JvF, 3 kap. JvL, JvSFS 2007:1, 8 kap. 5 §,	2 kap. 14 b § JvF
Artikel 16	2 kap. 9 § JvL	2 kap. 14 c § JvF
Artikel 17	2 kap. 8 § JvL	

Direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
Artikel 18	2 kap. 14 § 5–6 JvL	justering i föreskrifter
Artikel 19	8 kap. 7 § JvL, 6 kap. 9 § JvF	6 kap. 9 JvF
Artikel 20	2 kap. 13 a § JvL	2 kap. 13 a § JvL, 13 i § JvL
Artikel 21	2 kap. 13 a § JvL, 20 § FL, 11 kap. 1 § JvL, 23 § FL, TSFS 2010:116, 1 kap. 1 § JvL.	2 kap. 13 b §, 13 f §, 13 j §, 8 kap. 6 a § JvL, 11 kap. 1 a §,
Artikel 22	2 kap. JvL, 2 kap. JvF	2 kap. 13 c § JvL
Artikel 23	2 kap. JvL och 2 kap. JvF	2 kap. 14 d § och 14 f § JvF
Artikel 24	2 kap. JvL och 2 kap. JvF	2 kap. 13 d § JvL
Artikel 25	2 kap. JvL och 2 kap. JvF	2 kap. 14 e § och 14 f § JvF
Artikel 26		2 kap. g-h §§ JvL, 2 kap. 14 i § JvF
Artikel 27		2 kap. 8 a § JvF
Artikel 28	lagen (1992:1119) om teknisk kontroll och 2 kap. 9 § JvL	
Artikel 29	-	-
Artikel 30	-	-
Artikel 31	-	-
Artikel 32	2 kap. 13 b § och 16 § 3 JvL, föreskrifter	2 kap. 13 b § och 16 § 3 JvL, justering i föreskrifter
Artikel 33		8 kap. 8 a § JvL
Artikel 34		2 kap. 14 j § JvF
Artikel 35	8 kap. 8 § JvL, 6 kap. 10 § JvF	

Parallelluppställning – direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

Direktiv	Nuvarande författning	Föreslagen författning
Artikel 1.1	3 kap. 4 § 4	3 kap. 4 § 4 JvL
Artikel 1.2		1 kap. 4 § JvL
Artikel 1.3	–	–
Artikel 1.4–6	–	–
Artikel 1.7	3 kap. 7–11 a §§, JvSFS 2007:1	–
Artikel 1.8	–	2 kap. 13 l–n JvL, 2 kap. 14 § 8 JvL, 3 kap. 4 §§ 4 JvL, 3 kap. 11–14 §§ JvL, 8 kap. 1 § JvL, 10 kap. 1 § 5, 3 kap. 11 b–d §§ JvF
Artikel 1.9	–	–
Artikel 1.10	2 kap. 13 b § JvL	2 kap. 13 b § JvL
Artikel 1.11–12	–	–
Artikel 2–4	–	–

Statens offentliga utredningar 2010

Kronologisk förteckning

1. Lätt att göra rätt – om förmedling av brottskadestånd. Ju.
2. Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. Ju.
3. Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. M.
4. Allmänna handlingar i elektronisk form – offentlighet och integritet. Ju.
5. Skolgång för alla barn. U.
6. Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. M.
7. Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. IJ.
8. En myndighet för havs- och vattenmiljö. M.
9. Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. Jo.
10. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
11. Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. Ku.
12. I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. Ku.
13. Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. Fi.
14. Partsinsyn enligt rättegångsbalken. Ju.
15. Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. Ju.
16. Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. IJ.
17. Prissatt vatten? M.
18. En reformerad budgetlag. Fi.
19. Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. U.
20. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. Fi.
21. Bättre marknad för tjänstehundar. Jo.
22. Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. Fö.
23. Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. N.
24. Avtalad upphovsrätt. Ju.
25. Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. Fö.
26. Flyttningsbidrag och unionsrätten. A.
27. Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. N.
28. Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. U.
29. En ny förvaltningslag. Ju.
30. Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. N.
31. Första hjälpen i psykisk hälsa. S.
32. Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. UD.
33. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
34. På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. Ku.
35. Kunskap som befrielse? En metanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. U.
36. Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. U.
37. Sverige för nyanlända utanför flyktingmottagandet. IJ.
38. Muttbrott. Ju.
39. Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. S.

40. Cirkulär migration och utveckling – kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. Ju.
41. Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. S.
42. Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. Jo.
43. Förundersökningsbegränsning. Ju.
44. Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. Ju.
45. Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. S.
46. Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. N.
47. Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturöversikt. S.
48. Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturöversikt om förekomst, konsekvenser och vård. S.
49. Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. Ju.
50. Försvarsmaktens helikopterresurser. Fö.
51. Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. U.
52. Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. U.
53. Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om "pojkkrisen". Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Background Paper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. U.
54. Förbättrad återbetalning av studielånskulder. U.
55. Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. IJ.
56. Innovationsupphandling. N.
57. Effektivare planering av vägar och järnvägar. N.
58. Rehabiliteringsrådets delbetänkande. S.
59. Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. Ju.
60. Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. IJ.
61. Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. N.

Statens offentliga utredningar 2010

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Lätt att göra rätt
– om förmedling av brottskadestånd. [1]
- Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. [2]
- Allmänna handlingar i elektronisk form
– offentlighet och integritet. [4]
- Partsinsyn enligt rättegångsbalken. [14]
- Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. [15]
- Avtalad upphovsrätt. [24]
- En ny förvaltningslag. [29]
- Mutbrott. (38)
- Cirkulär migration och utveckling
– kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. [40]
- Förundersökningsbegränsning. [43]
- Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. [44]
- Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. [49]
- Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. [59]

Utrikesdepartementet

- Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. [32]

Försvarsdepartementet

- Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. [22]
- Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. [25]
- Försvarsmaktens helikopterresurser. [50]

Socialdepartementet

- Första hjälpen i psykisk hälsa. [31]
- Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. [39]
- Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. [41]
- Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. [45]
- Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturöversikt. [47]
- Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturöversikt om förekomst, konsekvenser och vård. [48]
- Rehabiliteringsrådets delbetänkande. [58]

Finansdepartementet

- Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. [13]
- En reformerad budgetlag. [18]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. [20]

Utbildningsdepartementet

- Skolgång för alla barn. [5]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [10]
- Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. [19]
- Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. [28]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [33]

Kunskap som befrielse? En metaanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. [35]

Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. [36]

Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. [51]

Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. [52]

Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om pojkkrisen. Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Backgroundpaper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. [53]

Förbättrad återbetalning av studieskulder. [54]

Jordbruksdepartementet

Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. [9]

Bättre marknad för tjänstehundar. [21]

Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. [42]

Miljödepartementet

Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. [3]

Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. [6]

En myndighet för havs- och vattenmiljö. [8]

Prissatt vatten? [17]

Näringsdepartementet

Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. [23]

Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. [27]

Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. [30]

Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. [46]

Innovationsupphandling. [56]

Effektivare planering av vägar och järnvägar. [57]

Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. [61]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt mål- inriktat arbete på tre samhällsområden. [7]

Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. [16]

Sverige för nyanlända utanför flyktingmottandet. [37]

Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. [55]

Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. [60]

Kulturdepartementet

Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. [11]

I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. [12]

På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. [34]

Arbetsmarknadsdepartementet

Flyttningsbidrag och unionsrätten. [26]