



Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll.

I propositionen föreslås de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet. Därmed slopas de två äldre driftskompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg respektive konventionella tåg, och innehållet i dessa slås samman i ett sammanhållet nytt driftskompatibilitetsdirektiv (2008/57/EG). Följden blir enligt propositionen en tydligare systematik mellan frågor som styrs av driftskompatibilitetsdirektivet och frågor som styrs av järnvägssäkerhetsdirektivet.

Utskottet anser det viktigt att regleringen på järnvägsområdet kan utvecklas på europeisk nivå för att öka järnvägens konkurrenskraft till nytta för miljön och en hållbar utveckling. Utskottet ser därför positivt på att de förändringar som föreslås innebär att godkännandeprocessen för järnvägsfordon blir mer gemenskapsanpassad och att det dubbelarbete som kan förekomma i nuvarande system kan förväntas minska. I enlighet med vad utskottet uttalat tidigare ger den nya regleringen möjlighet att undanta museijärnvägar och museijärnvägsfordon från driftskompatibilitetsdirektivets tillämpning, vilket välkomnas av utskottet. Mot bakgrund av det anförda tillstyrks propositionen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 december 2011.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Lagförslag	6
Utskottets ställningstagande	10
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	12
Propositionen	12
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519). Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:160.

Stockholm den 27 oktober 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådhström (M), Monica Green (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Göran Lindell (C) och Marianne Åhman (FP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll. Inga motioner har väckts med anledning av propositionen.

En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar, som regeringen i allt väsentligt följt.

Bakgrund

Direktivet om driftskompatibilitet

Avsikten med regleringen av driftskompatibilitet är att den europeiska järnvägen ska sammanlänkas och tekniskt harmoniseras. Utgångspunkten är att effektiv tågdrift förutsätter god kompatibilitet mellan infrastrukturens och fordonens egenskaper och en fungerande sammankoppling mellan infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem. En väl sammanlänkad järnväg ska öka tillgängligheten till det europeiska järnvägsnätet genom att de internationella järnvägstrafiktjänsterna underlättas, förbättras och utvecklas.

Ett motiv för regleringen är också att dessa förbättrade tjänster kan förväntas öka järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag, vilket är till nytta för miljön och en hållbar utveckling.

Vidare anges som motiv att eftersom järnvägsregleringen traditionellt varit nationell, har den nationella järnvägsindustrin knutits nära samman med den nationella järnvägen, vilket utgjort ett hinder för ett verkligt öppnande av marknaderna. För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden bör de ges tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.

Det nu aktuella driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG utgör en omarbeting och sammanslagning av de två tidigare driftskompatibilitetsdirektiven, ett för höghastighetståg (96/48/EG) och ett för konventionella tåg (2001/16/EG). Avsikten är att regleringen härigenom ska förenklas och förtydligas. Att det är fråga om en omarbeting av två tidigare direktiv betyder att stora delar av direktivet redan är genomförda i svensk lagstiftning. Nyheter är dock bl.a. regler om fordonsgodkännanden som syftar till att klargöra och förenkla godkännandeprocessen för att därmed underlätta möjligheterna att förflytta fordon mellan olika medlemsländer och därigenom skapa bättre förutsättningar att bilda nya företag och en bättre fungerande marknad.

Direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet

Ett av skälen för att järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG nu ändras är att tydligare hänföra frågor om driftskompatibilitet till driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG och renodlade säkerhetsfrågor till järnvägssäkerhetsdirektivet. Frågan om godkännande av att ta ett fordon i bruk ska enbart regleras i driftskompatibilitetsdirektivet, och bestämmelser om detta i säkerhetsdirektivet upphävs.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet.

Enligt förslaget ska järnvägslagen kompletteras med bestämmelser om godkännande av fordon. Det gäller dels regler om godkännande av att ta ett fordon i bruk, dels regler om typgodkännanden av fordon. Ett godkännande utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz ska gälla i Sverige om inte annat är särskilt föreskrivet. Ett godkännande ska också kunna återkallas.

Vidare föreslås att det för alla järnvägsfordon utses en underhållsansvarig enhet. Uppgiften som underhållsansvarig enhet ska kunna innehas av ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, en fordonsinnehavare eller någon annan, t.ex. ett underhållsföretag, som uppfyller de krav som ställs i lagen. Information om vilken enhet som ansvarar för ett visst fordon ska föras in i det nationella fordonsregistret. För godsvagnar ska krävas att den underhållsansvariga enheten antingen har tillstånd från tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett ackrediterat certifieringsorgan. I de fall ett certifieringsorgan har utfärdat ett certifikat, föreslås att detta organ utövar den fortsatta tillsynen över den underhållsansvariga enheten i de avseenden som prövats vid certifieringen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 december 2011.

Utskottets överväganden

Lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519). Utskottet ser positivt på att de förändringar som föreslås innebär att godkännandeprocessen av järnvägsfordon blir mer gemenskapsanpassad och att det dubbelarbete som kan förekomma i nuvarande system kan förväntas minska.

Propositionen

Godkännanden av att ta delsystem och järnvägsfordon i bruk

Förnyat godkännande av delsystem

Regeringen föreslår att när ett godkänt delsystem moderniseras eller byggs om, ska ett nytt godkännande krävas om tillsynsmyndigheten bedömer att säkerhetsnivån påverkas negativt. Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer att arbetet är av sådan omfattning att det krävs ett nytt godkännande för att ta delsystemet i bruk.

Villkor i beslut om godkännande av delsystem

Regeringen föreslår att ett godkännande av att ta ett delsystem i bruk får förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt.

Om ett godkänt delsystem ändras utan att delsystemet moderniseras eller byggs om och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Godkännande av järnvägsfordon

Regeringen föreslår att bestämmelser om det första godkännandet av järnvägsfordon ska föras in i järnvägslagen vid sidan av nuvarande bestämmelser om godkännanden av delsystem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon och om undantag från kravet på godkännande.

Regeringen föreslår att ett järnvägsfordon som överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och vars delsystem redan är godkända, ska godkännas för att tas i bruk utan ytterligare prövning.

Vidare föreslår regeringen att ett järnvägsfordon som överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet men vars delsystem inte är godkända sedan tidigare, ska godkännas för att tas i bruk om den sökande visar upp

1. EG-kontrollförklaringar för det eller de delsystem fordonet består av
2. dokumentation som visar att de delsystem fordonet består av är tekniskt kompatibla med varandra och med järnvägsinfrastrukturen
3. dokumentation som visar att fordonet uppfyller nationella särkrav om säkerhet och driftskompatibilitet.

Regeringen föreslår också att ett järnvägsfordon som inte, eller endast till viss del, överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ska godkännas för att tas i bruk i enlighet med den allmänna bestämmelsen om godkännande av delsystem.

Vidare föreslår regeringen att ett kompletterande godkännande om att ta ett järnvägsfordon i bruk som beslutats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om inte något annat är särskilt föreskrivet.

Fordonstyper

Regeringen föreslår att när tillsynsmyndigheten godkänner att ett järnvägsfordon tas i bruk, ska myndigheten även godkänna fordonstypen. Om sökanden begär det får tillsynsmyndigheten godkänna en fordonstyp utan att godkänna ett visst järnvägsfordon. Ett typgodkännande ska registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Regeringen föreslår att ett järnvägsfordon som överensstämmer med en tidigare godkänd fordonstyp ska godkännas utan ytterligare kontroll om sökanden visar upp en försäkran om överensstämmelse.

Märkning av järnvägsfordon

Regeringen föreslår att järnvägsfordon ska vara märkta med ett europeiskt fordonnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet.

Enheter med ansvar för fordonsunderhåll

Inom EU-kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har diskussioner förts under relativt lång tid om möjligheterna att certifiera verkstäder som utför säkerhetsrelaterat underhåll på järnvägsfordon. I samband med inrättandet av järnvägsbyrån 2004 uppmärksammades bl.a. i järnvägsbyråförordningen att underhåll av rullande materiel är en viktig del i säkerhetsarbetet. Det konstaterades också att någon i verklig mening Europaomfattande marknad för underhåll av järnvägsutrustning inte fanns, vilket ansågs bero på att det saknades ett system för certifiering av

järnvägsverkstäder för underhåll. Det framfördes att ett europeiskt system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll därför successivt borde utformas.

I Sverige bedriver flertalet järnvägsföretag inte fordonsunderhåll i egen regi. De dominerande företagen SJ AB och Green Cargo AB skildes organisatoriskt från underhållsverksamheten i och med bolagiseringen av det gamla affärsverket SJ. Det tunga underhållet bolagiserades redan 1991 och det lätta underhållet 2000. Sedan dess upphandlar både SJ AB och Green Cargo AB underhåll externt. På samma sätt gör övriga operatörer och fordonsinnehavare, inklusive Trafikverket. Det bör dock nämnas att det finns exempel på järnvägsföretag med egen trafik som bedriver underhåll i egen regi. Till dessa hör TGOJ Trafik och Tågåkeriet i Bergslagen samt flertalet museiföreningar. På marknaden för upphandlad persontrafik råder en liknande situation. I de flesta fall lämnar upphandlande trafikhuvudmän åt de kontrakterade trafikoperatörerna att upphandla, säkerställa och styra fordonsunderhållet som en del av trafikeringsuppdraget.

För varje fordon ska det finnas en underhållsansvarig enhet

Regeringen föreslår att för att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk, ska det ha utsetts en underhållsansvarig enhet för fordonet. En underhållsansvarig enhet definieras som den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och är registrerad som sådan i fordonsregistret.

Det betyder att för att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs dels ett godkännande, dels att det har utsetts en underhållsansvarig enhet för fordonet och att denna finns registrerad i fordonsregistret. Kravet gäller även för fordon som vid lagens ikraftträdande redan är tagna i bruk.

När det gäller undantag från kraven på underhållsansvarig enhet föreslår regeringen att kraven på att det ska ha utsetts en enhet med ansvar för fordonsunderhåll inte gäller för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon som endast används vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller för järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från kravet på underhållsansvarig enhet.

Krav som ställs på den som ska vara underhållsansvarig enhet

Regeringen bedömer att alla fysiska och juridiska personer som uppfyller de krav på underhållsansvariga enheter som ställs i lag och i övriga föreskrifter, bör kunna bli en sådan enhet. Regeringen bedömer också att kraven på underhållsansvariga enheter bör variera beroende på om det är fråga om underhåll av godsvagnar eller av andra järnvägsfordon.

När det gäller tillstånd eller ackreditering föreslår regeringen att en underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska ha tillstånd från tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett organ som är ackrediterat för uppgiften.

Regeringen föreslår när det gäller system för underhåll att en underhållsansvarig enhet ska ha

1. ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de järnvägsfordon enheten ansvarar för är i säkert skick
2. tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser inom organisationen för sina uppgifter.

Tillstånd och certifikat till enheter med ansvar för underhåll

Regeringen föreslår att tillstånd eller certifikat till en underhållsansvarig enhet får ges endast till en sådan enhet som uppfyller kraven i kommissionens förordning nr 445/2011, den nu föreslagna lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Ett tillstånd eller certifikat som beviljats av en behörig myndighet eller av ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz, ska gälla i Sverige.

När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare fullgör uppgiften som enhet med ansvar för underhåll

Regeringen föreslår att om en underhållsansvarig enhet som har tillstånd eller certifikat för uppgiften är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, ska tillsynsmyndigheten kontrollera att tillståndskraven är uppfyllda och föra in uppgifter om detta i järnvägsföretagets säkerhetsintyg eller infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd.

Särskilt tillstånd

Regeringen föreslår att den krets av verksamhetsutövare för vilka det räcker att ha ett s.k. särskilt tillstånd i stället för en licens och säkerhetsintyg, ska utvidgas till att omfatta all trafik med museijärnvägsfordon och inte bara de som driver obetydlig trafik med museijärnvägsfordon.

Register över fordon och infrastruktur

Regleringen av registerhållningen i järnvägslagen

Regeringen föreslår att bestämmelsen i järnvägslagen om tillsynsmyndighetens skyldighet att föra register över järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska delas upp i två paragrafer, en om ett fordonsregister och en om ett infrastrukturregister.

Rätt att få ut uppgifter ur det nationella fordonsregistret

Regeringen föreslår att tillsynsmyndigheten, utan hinder av sekretess, ska lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission
2. järnvägssäkerhetsmyndighet, olycksutredande organ eller regleringsorgan i annat land inom EES eller i Schweiz
3. Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Undantag från krav på registrering

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på registrering.

Tillsyn, omprövning och straffansvar

Regeringen föreslår att tillsyn över enheter med ansvar för underhåll som har certifierats av ett ackrediterat certifieringsorgan ska utövas av det organ som har certifierat enheten, när det gäller funktioner som omfattas av certifieringen. Det ackrediterade certifieringsorganet ska ha samma befogenheter som tillsynsmyndigheten i fråga om tillsynsverksamheten.

Vidare föreslår regeringen att tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte godkänna ett delsystem, om den sökande begär det. Begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

När det gäller återkallelse av godkännanden föreslår regeringen att tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande av ett delsystem om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda eller om delsystemet inte längre uppfyller föreskrivna krav i fråga om säkerhet eller driftskompatibilitet.

I fråga om sanktioner och straffansvar bedömer regeringen att direktivens krav på påföljder och sanktioner tillgodoses dels genom möjligheter för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden och förbud och även förena dessa beslut med vite, dels genom möjligheter att återkalla godkännanden och tillstånd.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att ändringarna i järnvägslagen träder i kraft den 1 december 2011. Ett godkännande av ett delsystem eller ett järnvägsfordon som meddelats enligt äldre föreskrifter ska fortfarande gälla. Vid prövning av mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet ska äldre föreskrifter gälla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget att regleringen på järnvägsområdet kan utvecklas så att järnvägens konkurrenskraft inom EU kan förbättras till nytta för miljön och en hållbar utveckling. Utskottet ser därför positivt på att de två äldre driftskompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg respektive konven-

tionella tåg genom kommissionens förslag slopas och innehållet i dessa slås samman i ett sammanhållet nytt driftskompatibilitetsdirektiv (2008/57/EG). Det skapas därmed en tydligare systematik mellan frågor som styrs av driftskompatibilitetsdirektivet och frågor som styrs av järnvägssäkerhetsdirektivet. Syftet är att skapa ökad klarhet och överskådlighet, vilket är tänkt att förenkla för branschens aktörer och därmed främja järnvägssektorns utveckling. Utskottet ser vidare positivt på att de förändringar som föreslås innebär att godkännandeprocessen för järnvägsfordon blir mer gemenskapsanpassad och att det dubbelarbete som kan förekomma i nuvarande system kan förväntas minska.

Mot bakgrund av utskottets uttalanden i maj 2011 om undantag för museijärnvägar (bet. 2010/11:TU19) konstaterar regeringen att möjligheten finns att undanta museijärnvägar och museijärnvägsfordon från driftskompatibilitetsdirektivets tillämpning, vilket välkomnas av utskottet. Utskottet noterar också att regeringen delar utskottets inställning att särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under.

Mot bakgrund av det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519). Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 december 2011.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att nuvarande 2 kap. 13 b och 14 §§ ska betecknas 2 kap. 22 och 25 §§ och att nuvarande 11 kap. 1 och 2 §§ ska betecknas 11 kap. 2 och 4 §§,

dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 13 a, 22 och 25 §§, 3 kap. 4 § och 8 kap. 8 och 10 §§ samt rubriken till 11 kap., ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 2 kap. 13 § ska lyda "Tillsynsmyndighetens godkännande av delsystem",

dels att rubriken närmast före 2 kap. 14 § ska sättas närmast före 2 kap. 25 §,

dels att det i lagen ska införas arton nya paragrafer 2 kap. 14–21, 23 och 24 §§, 3 kap. 11–13 §§, 8 kap. 1 a, 6 a och 8 a §§ och 11 kap. 1 och 3 §§ samt närmast före 2 kap. 15, 17, 18, 20, 21, 22 och 23 §§, 3 kap. 11 § och 8 kap. 6 a § nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.****4 §²**

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

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

ackrediterat organ: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt 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 339/93³,

¹ Jfr 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), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2011/18/EU av den 1 mars 2011 om ändring av bilagorna II, V och VI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 57, 2.3.2011, Celex 32011L0018), 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) 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 (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 345, 23.12.2008, s. 62, Celex 32008L0110).

² Senaste lydelse 2009:694.

³ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

delsystem: del av järnvägs-system

delsystem: del av järnvägs-system vilken kan hänföras till någon av de kategorier av del-system som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁴,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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 använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon⁵,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

internationell persontrafik: persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som 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,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal-

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar

⁴ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1 (Celex 32008L0057).

⁵ EUT L 57, 2.3.2011, s. 8 (Celex 32011R0201).

och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur⁶,

trafikhuvudman: den som är trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period,

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

2 kap.

13 a §⁷

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 påverkas *negativt*, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten. *Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer*

⁶ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29, (Celex 32001L0014).

⁷ Senaste lydelse 2007:452.

att arbetet är av sådan omfattning att det krävs ett nytt godkännande för att delsystemet ska få tas i bruk.

Villkor

14 §

Ett godkännande enligt 13 § får förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt.

Om ett godkänt delsystem ändras utan att delsystemet moderniseras eller byggs om och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndighetens godkännande av järnvägsfordon

Järnvägsfordon som överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

15 §

Ett järnvägsfordon som överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och vars delsystem redan är godkända enligt 13 §, ska godkännas för att tas i bruk utan ytterligare prövning.

16 §

Ett järnvägsfordon som överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet utan att omfattas av 15 §, ska godkännas för att tas i bruk enligt 13 § om den sökande visar upp

1. EG-kontrollförklaringar enligt 9 § för det eller de delsystem fordonet består av,

2. dokumentation som visar att de delsystem fordonet består av är tekniskt kompatibla med varandra

och med järnvägsinfrastrukturen,
och

3. dokumentation som visar att fordonet uppfyller nationella särkrav om säkerhet och driftskompatibilitet.

Järnvägsfordon som inte
överensstämmer med tekniska
specifikationer för
driftskompatibilitet

17 §

Ett järnvägsfordon som inte, eller endast till viss del, överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska prövas för godkännande enligt 13 §.

Godkännande av järnvägsfordon i
en annan stat inom EES eller i
Schweiz

18 §

Ett sådant godkännande att ta ett järnvägsfordon i bruk som beslutats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om inte något annat är särskilt föreskrivet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för kompletterande godkännande enligt första stycket.

19 §

Regeringen meddelar föreskrifter om inom vilken tid tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett ärende som avser krav för kompletterande godkännande enligt 18 §.

Om tillsynsmyndigheten inte fattar beslut inom den tid som avses i första stycket, ska fordonet anses godkänt för att tas i bruk.

Godkännande av fordonstyper**20 §**

När tillsynsmyndigheten godkänner ett järnvägsfordon för att tas i bruk, ska myndigheten även godkänna fordonstypen. Om sökanden begär det får tillsynsmyndigheten godkänna en fordonstyp utan att samtidigt godkänna ett visst järnvägsfordon.

Ett typgodkännande ska registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Om de föreskrifter som legat till grund för ett typgodkännande ändras, får tillsynsmyndigheten besluta att typgodkännandet ska förnyas för att vara giltigt.

Godkännande av fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp

21 §

Ett järnvägsfordon som överensstämmer med en tidigare godkänd fordonstyp, ska godkännas utan ytterligare kontroll om sökanden visar upp en försäkran om överensstämmelse.

I bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 finns bestämmelser om försäkran om överensstämmelse.

Märkning av järnvägsfordon**13 b §**

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

22 §⁸

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

Tillsynsmyndigheten ska tilldela järnvägsfordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att fordonet god-

⁸ Senaste lydelse av tidigare 13 b § 2007:452.

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.

känns för att tas i bruk.

Den som ansöker om godkännande att ta ett fordon i bruk ansvarar för att märka fordonet.

Underhåll av järnvägsfordon

23 §

För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk, ska det ha utsetts en underhållsansvarig enhet för fordonet.

En underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska ha ett tillstånd av tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett organ som är ackrediterat för uppgiften.

Kraven i första och andra styckena gäller inte för museijärnvägsfordon eller för sådana järnvägsfordon som endast används på sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §.

24 §

En underhållsansvarig enhet ska ha

1. ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de järnvägsfordon enheten ansvarar för är i säkert skick, och

2. tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser inom organisationen för att klara uppgiften.

14 §

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

25 §⁹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

⁹ Senaste lydelse av tidigare 14 § 2007:452.

1. säkerhet enligt 1–5 §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket,

1 a. säkerhetsrapport enligt 5 a § samt om undantag från denna bestämmelse för verksamhet vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,

2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet *skall* rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,

3. krav *angående* säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,

4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,

5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,

6. EG-försäkran enligt 10 §, *och*

7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande, krav på nytt godkännande enligt 13 a § *samt om undantag från kravet på identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 13 b §§.*

1. säkerhet enligt 1–5 §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket,

1 a. säkerhetsrapport enligt 5 a § samt om undantag från denna bestämmelse för verksamhet vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,

2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet *ska* rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,

3. krav *på* säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,

4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,

5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,

6. EG-försäkran enligt 10 §,

7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på *sådant* godkännande *samt om* krav på nytt godkännande enligt 13 a §,

8. godkännande av järnvägsfordon och fordonstyper enligt 15–17, 20 och 21 §§ och om undantag från kravet på godkännande *samt om* godkännande av en serie identiskt lika fordon,

9. undantag från kravet på märkning enligt 22 §, *och*

10. underhållsansvariga enheter enligt 23 och 24 §§ och om undantag från krav på sådan enhet.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

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 obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

4. trafik med museijärnvägsfordon eller till sin omfattning obetydlig trafik med annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd *skall* endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet *skall* tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Särskilt tillstånd *ska* endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet *ska* tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillstånd eller certifikat till underhållsansvariga enheter

11 §

Tillstånd eller certifikat till en underhållsansvarig enhet som avses i 2 kap. 23 § andra stycket får ges endast till sådan enhet som uppfyller kraven i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007¹⁰, kraven i denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

12 §

Om en underhållsansvarig enhet som har tillstånd eller certifikat för uppgiften är ett järnvägsföre-

¹⁰ EUT L 122, 11.5.2011, s. 22 (Celex 32011R0445).

tag eller en infrastrukturförvaltare, ska tillsynsmyndigheten kontrollera att de krav som avses i 11 § är uppfyllda och föra in uppgifter om det i järnvägsföretagets säkerhetsintyg enligt 3 § eller infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd enligt 7 §.

13 §

Ett tillstånd eller certifikat som avses i 2 kap. 23 § andra stycket och som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz, gäller i Sverige.

8 kap.

1 a §

Tillsyn enligt 1, 3 och 4 §§ över sådana underhållsansvariga enheter som har certifierats av ett ackrediterat organ utövas av det organ som har certifierat enheten, när det gäller funktioner som omfattas av certifieringen.

Återkallelse av godkännande

6 a §

Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande enligt 2 kap. 13 § om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda eller om delsystemet inte längre uppfyller föreskrivna krav i fråga om säkerhet eller driftskompatibilitet.

Ett beslut om återkallelse får begränsas att gälla för en viss tid.

8 §¹¹

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

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

Den som bedriver verksamhet

¹¹ Senaste lydelse 2007:452.

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

som omfattas av denna lag ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kan kräva ändringar i registret.

8 a §

Tillsynsmyndigheten ska föra ett register över järnvägsfordon.

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

Tillsynsmyndigheten ska, utan hinder av sekretess, lämna uppgifter ur registret på begäran av

- 1. Statens haverikommission,*
- 2. en järnvägssäkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, samt*
- 3. Europeiska järnvägsbyrån (ERA).*

10 §¹²

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 a § och 8 § andra stycket och om register enligt 8 § första stycket samt de föreskrifter som behövs för prövning av tvister. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 b §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- 1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,*
- 2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, och*
- 3. prövning av tvister enligt 9 §.*

¹² Senaste lydelse 2007:452.

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

Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte godkänna ett delsystem enligt 2 kap. 13 §, om den sökande begär det. Begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärendet senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

3 §

Beslut som ett ackrediterat organ fattar med stöd av 8 kap. 1 a § eller kommissionens förordning nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll, får överklagas hos tillsynsmyndigheten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2011.
 2. Godkännande av delsystem och järnvägsfordon som har meddelats enligt äldre föreskrifter gäller fortfarande.
 3. Äldre föreskrifter gäller för prövning av mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.
 4. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon som vid lagens ikraftträdande redan är tagna i bruk, senast ska ha tilldelats en underhållsansvarig enhet enligt 2 kap. 23 §.