

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	3
2	Författningsförslag	4
2.1	Förslag till Lag om järnvägssystem för höghastighetståg	4
2.2	Förslag till Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	10
2.3	Förslag till Lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg	11
2.4	Förslag till Förordning om järnvägssystem för höghastighetståg	12
2.5	Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket	14
3	Förslag till Järnvägsinspektionens föreskrifter om driftkompatibilitet för svensk anslutning till det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (BV-FS 2000:...)	15
4	Inledning	21
5	Nuvarande ordning	25
5.1	EU och järnvägarna	25
5.2	Närmare bakgrund till direktiv 96/48/EG	27
5.3	Direktivets närmare innebörd	29

5.4	Svensk rätt	32
5.5	Kommissionens rapport KOM(1999) 414.....	34
5.6	Banverkets sektorsrapport 1999	36
6	Teknisk kontroll	39
6.1	Allmänt om EG:s system för bedömning av överensstämmelse och den svenska implementeringen	39
6.2	Teknisk kontroll i direktivet om höghastighetståg	42
7	Överväganden och förslag.....	45
8	Kostnader och ikraftträdande m.m. Fel! Bokmärket är inte definierat.	
8.1	Kostnader för tillsyn m.m.	51
8.2	Ikraftträdande.....	51
9	Författningskommentar	53
9.1	Förslag till Lag om järnvägssystem för höghastighetståg	53
9.2	Förslag till Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	56
9.3	Förslag till Lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.....	56
Bilaga 1	Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.....	57
Bilaga 2	Karta 3:14 i Europaparlamentets och rådets beslut av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transport- nätet.....	

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås en ny lag om järnvägssystem för höghastighetståg med syfte att genomföra rådets direktiv nr 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Den föreslagna lagen innehåller dels vissa grundläggande bestämmelser, dels ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver (i detta fall Järnvägsinspektionen inom Banverket) att utfärda de närmare föreskrifter som behövs för genomförandet av direktivet. Lagen innehåller även vissa bestämmelser om tillsyn, tvångsmedel, m.m.

En stor del av direktivets bestämmelser är av teknisk karaktär och gäller vilka villkor som skall ställas avseende projektering, anläggning, anpassning samt drift av infrastruktur och rullande materiel på en driftskompatibilitetskomponent (i författningsförslagen benämnd komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet) eller ett delsystem för att dessa skall anses vara i överensstämmelse med de väsentliga krav som uppställs i direktivet och därigenom få släppas ut på marknaden. Genomförandet av direktivet bör därför ske vad gäller huvuddelen av bestämmelserna genom föreskrifter på myndighetsnivå. Promemorian innehåller också förslag till de föreskrifter på regerings- och myndighetsnivå som behövs för att komplettera lagen. Vissa mindre ändringar föreslås också i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till Lag om järnvägssystem för höghastighetståg

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

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

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

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

transeuropeiskt järnvägssystem för höghastighetståg: infrastruktursystem som beskrivs i bilaga I till rådets direktiv nr 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, och som omfattar järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller an-

passats för trafik med höghastighetståg samt rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer,

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

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

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

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

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

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

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

Krav på komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet

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

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

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

Krav på delsystem

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

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

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

Bedömning av överensstämmelse

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

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

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

Beslut om undantag

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

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

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

Ytterligare bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver får meddela de ytterligare föreskrifter om tekniska specifikationer för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem, om villkor för projektering, anläggning, anpassning och

drift av infrastruktur och rullande materiel samt om teknisk kontroll som behövs för genomförandet av rådets direktiv nr 96/48/EG.

Tillsyn

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

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att när det behövs för tillsynen

1. på begäran få upplysningar och ta del av handlingar,
2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som berörs av verksamheten.

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

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

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

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

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

Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)¹

dels att nuvarande 19 a § skall betecknas 19 b §,

dels att det skall införas en ny paragraf, 19 a §, samt närmast före 19 a § en ny rubrik av följande lydelse,

dels att 20 § skall ha följande lydelse.

Järnvägssystem för höghastighetståg.

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

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

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

För elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i *ellagen* (1997:857).

¹ Lagen omtryckt 1996:736.

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

2.4 Förslag till Förordning om järnvägssystem för höghastighetståg

Regeringen föreskriver¹ följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om den del av det svenska järnvägssystemet som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Bemyndiganden

2 § Järnvägsinspektionen får meddela närmare föreskrifter om väsentliga krav och om bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem.

3 § Järnvägsinspektionen får meddela närmare föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och om villkor för projektering, anläggning, anpassning samt drift av infrastruktur och rullande materiel.

Beslut om undantag

4 § Järnvägsinspektionen får, efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission, meddela beslut om undantag från att tillämpa en viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet för ett projekt som gäller en ny linje eller anpassning av en befintlig

¹ Jfr rådets direktiv 1996/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048).

linje till trafik med höghastighetståg om projektet är långt framskridet den dag då den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Tillsynsmyndighet

5 § Tillsyn enligt lagen (2000:000) om järnvägssystem för höghastighetståg utövas av Järnvägsinspektionen, i den mån det inte är Elsäkerhetsverket som skall utöva tillsyn enligt ellagen (1997:857).

Järnvägsinspektionen får meddela de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillsynen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2001.

2.5 Förslag till Förordning om ändring i förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket

Regeringen föreskriver att 15 § förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket skall ha följande lydelse.

15 § Direktören vid Järnvägsinspektionen skall ansvara för och besluta om

1. sådana säkerhetsnormer för järnväg, tunnelbana och spårväg som det ankommer på Banverket att besluta om,
2. tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs,
3. undersökning av olyckor och andra händelser i trafiken med järnväg, tunnelbana eller spårväg som berör säkerheten, i den mån undersökningen ankommer på Banverket,
4. namn på trafikplats för järnväg,
5. tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet och återkallelse av sådana tillstånd samt godkännande av fordon och spåranläggningar och återkallelse av sådana godkännanden,

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6. sådana uppgifter enligt lagen (2000:000) om järnvägssystem för höghastighetståg som Järnvägsinspektionen skall fullgöra.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2001.

3 Förslag till Järnvägsinspektionens föreskrifter om driftskompatibilitet för svensk anslutning till det transeuropeiska järnvägs-systemet för höghastighetståg (BV-FS 2000:...)

Innehåll:

Föreskrifter

Bilaga 1. Väsentliga krav

Bilaga 2. Delsystem

Bilaga 3. Komponenters som är nödvändiga för driftskompatibilitet överensstämmelse och lämplighet

Bilaga 4. Kontrollförfarande för delsystem

Bilaga 5. Kontrollförklaringar om delsystem

Bilaga 6. Minimikriterier som medlemsstaterna skall beakta när de anmäler organ

Bilaga 7. Definitioner av infrastrukturer och rullande materiel

Bilaga 8. Rådets beslut av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande av EG-märkning om

överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (93/465/EEG)

Bilaga 9. Europaparlamentets och Rådets beslut av den 23 juli 1996 om svenska järnvägslinjers anslutning till det trans-europeiska transportnätet, TEN, (1692/96/EG)

Bilaga 10. Draft Technical Specification for Interoperability – "Maintenance" Sub-System (Delsystem Underhåll)*

Bilaga 11. Draft Technical Specification for Interoperability – "Operation" Sub-System (Delsystem Drift)*

Bilaga 12. Draft Technical Specification for Interoperability – "Rolling Stock" Sub-System (Delsystem Rullande materiel)*

Bilaga 13. Draft Technical Specification for Interoperability – "Infrastructure" Sub-System (Delsystem Infrastruktur)*

Bilaga 14. Draft Technical Specification for Interoperability – "Control-Command and Signalling (Delsystem Kontrollstyrning och signalering)*

Bilaga 15. Draft Technical Specification for Interoperability – "Energy" Sub-System (Delsystem Energiförsörjning)*

* Första utkastet är i engelsk version, svensk översättning saknas.

Med stöd av 10 § lagen (2000:..) om järnvägssystem för höghastighetståg meddelar Banverket genom Järnvägsinspektionen följande föreskrifter.

Föreskrifter

Definitioner, räckvidd

1 § Dessa föreskrifter skall tillsammans med bilagorna tillämpas på alla komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.,1

2 § I dessa föreskrifter används de definitioner som anges i 2 § lagen (2000:...) om järnvägssystem för höghastighetståg.

3 § TSD skall inte hindra att beslut fattas om att utnyttja ny eller anpassad infrastruktur som är avsedd för trafikering med andra tåg än höghastighetståg.

Väsentliga krav

4 § Komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem för höghastighetståg måste uppfylla de väsentliga krav som anges i bilaga 1.

5 § Sedan kompatibel kontrollstyrning och signalering antagits skall all ny infrastruktur och all rullande materiel för höghastighetstrafik som tillverkas eller utvecklas därefter anpassas så att de kan användas med de kompatibla kontrollstyrnings- och signal-systemen.

Säkerhet

6 § Utkast, utformning eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetstekniska komponenter och delsystem för höghastighetståg och särskilt komponenter som är av betydelse för tågens framförande, skall garantera en säkerhetsnivå som anges i TSD i bilagorna 10–15.

7 § Om TSD saknar bestämmelser för tillämpning av ett strukturellt delsystem skall tillämpliga delar av järnvägssäkerhetslagen (1990:1165) och de föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen tillämpas om de uppfyller de väsentliga kraven i bilaga 1.

8 § Om TSD eller föreskrifter saknas för ett strukturellt delsystem skall de normer som finns inom järnvägssektorn tillämpas för ett visst delsystem om de uppfyller de väsentliga kraven i bilaga 1.

Drift och underhåll

9 § För att garantera säker och effektiv drift skall de föreskrifter och anvisningar tillämpas som har utfärdats av Järnvägsinspektionen för drift av nätet och krav på kvalifikationer för personal i trafiksäkerhetstjänst, om de uppfyller de väsentliga kraven i bilaga 1.

Delsystem

Vid tillämpning av TSD skall den indelning av delsystem och de grundegenskaper i genomförandet av driftskompatibiliteten användas som anges i bilaga 2.

EG-försäkran

11 § Vid de bedömningsförfaranden på konstruktions- och tillverkningsstadiet som skall göras av anmält organ om överensstämmelse eller lämplighet av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet, skall de moduler användas som anges i TSD med hänvisning till tillämpliga delar av beslut 93/465/EEG i bilaga 8.

12 § För att utfärda en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet, skall tillverkaren eller dennes ombud tillämpa de bestämmelser som anges i de TSD som gäller för komponenten och med tillämpning av bilaga 3.

13 § Om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet är föremål för andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter skall EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet i detta fall visa att komponenten som är nödvändig för driftskompatibilitet också svarar mot kraven i dessa andra direktiv.

14 § Om tillverkaren eller dennes ombud inte fullgjort vad som anges i 12 och 13 §§, skall dessa skyldigheter åligga varje person som släpper ut, tillverkar, monterar sådana komponenter eller delar av dem.

15 § Om en EG-försäkran om överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, medför det skyldighet för tillverkaren eller dennes ombud att återställa komponentens som är nödvändig för driftskompatibilitet överensstämmelse och att överträdelsen upphör.

EG-kontroll av delsystem

16 § Kontrollen av driftskompatibiliteten i överensstämmelse med de väsentliga kraven hos ett strukturellt delsystem som ingår i det

transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, skall genomföras med hänvisning till TSD.

17 § EG-kontroll av ett delsystem skall börja på projektstadiet och sedan följa hela byggnadstiden fram till typgodkännandestadiet innan delsystemet tas i bruk, med tillämpning av bilaga 4.

EG-kontrollförklaring

18 § En EG-kontrollförklaring skall ske med tillämpning av bilaga 5.

19 § Till en EG-kontrollförklaring skall det anmälda organet sammanställa det tekniska underlag som skall medfölja förklaringen. Det tekniska underlaget skall innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper liksom i förekommande fall alla intyg om komponenternas som är nödvändiga för driftskompatibilitet överensstämmelse. Det bör också innehålla alla detaljer om villkor och begränsningar för användandet, skötselöreskrifter, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Anmälda organ

20 § Anmälda organ och dess personal skall tillämpa de minimikriterier som gäller för dem enligt bilaga 6.

Ikraftträdande

Dessa föreskrifter träder i kraft den

4 Inledning

Inom Europeiska unionen (EU) har beslutats om ett trans-europeiskt transportnät (Trans-European Network, TEN), som omfattar bl.a. järnvägsnät. Dessa järnvägsnät består av höghastighetsnätet och det konventionella nätet, se närmare avsnitt 4.2. För att järnvägsnäten skall kunna fylla sitt syfte, nämligen att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan inre gränser, krävs att infrastruktur och rullande materiel är anpassad så att transporter kan genomföras på hela nätet utan hinder av nationella särlösningar i tekniskt eller administrativt hänseende. De nationella delarna av näten måste därför uppfylla krav på samtrafikförmåga och driftskompatibilitet.

Beträffande höghastighetsnätet finns inom EU sedan några år ett direktiv i syfte att åstadkomma detta (Rådets direktiv nr 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg). Detta har senare kompletterats med ett ”järnvägspaket” som gäller återstående delar av järnvägsnätet, se närmare i det följande. Direktivet för höghastighetståg ställer upp villkor för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och rullande materiel som måste uppfyllas för att alla typer av godkända järnvägsfordon skall kunna framföras inom hela systemet. Direktivet innehåller också bestämmelser om kontroll av fordon och infrastruktur som skall säkerställa att de väsentliga krav som anges i direktivet uppfylls. Kraven gäller olika aspekter såsom miljö, järnvägssäkerhet, elsäkerhet, arbetsmiljö och teknisk driftskompatibilitet. För att entydigt kunna fastställa vilka lösningar som uppfyller direktivets krav uppställs ett system med teknisk normering på överstatlig nivå. I denna normeringsprocess konkretiseras

krav och vilka tekniska och ibland också administrativa lösningar som möter kravet. Genom processen beslutas s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Medlemsstaterna får inte vare sig genom generella eller järnvägsspecifika regleringar hindra tillämpningen av TSD. De får heller inte hindra marknadsföring av komponenter eller anläggning och drift av delsystem som uppfyller direktivets krav.

Genomförandet av direktivet medför att den svenska lagstiftningen måste ändras så att den står i överensstämmelse med direktivets bestämmelser. Direktivet ställer krav på att vara genomfört senast den 7 april 1999 och kunna tillämpas från och med den 8 april 1999. Direktivet bifogas som *bilaga 1*.

Genomförandet i Sverige har försenats av skäl som närmare framgår av avsnitt 6. Sverige har till EG-kommissionen anmält att Sverige avser att införa de nya bestämmelser som direktivet föranleder från och med den 1 januari 2001. En proposition till riksdagen planeras till hösten 2000 efter remiss av denna promemoria.

Som nämndes fortsätter arbetet med att främja järnvägstransporter inom EU. Sedan 1998 har det pågått ett intensivt arbete med att reformera järnvägssektorn inom gemenskapen. Den europeiska järnvägssektorn måste förnyas, vitaliseras och harmoniseras. För att uppnå detta krävs främst kompetent förvaltning och sund ekonomi samt icke-diskriminerande behandling av olika inblandade parter. Vidare behövs ramar och regelverk för fördelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och fastställandet av nivåerna på banavgifterna. Kommissionen föreslog därför 1998 att viss lagstiftning om gemenskapens järnvägar skulle förtydligas och utvidgas. Se närmare avsnitt 5.1.

Kommissionens ändringsförslag har behandlats i Europaparlamentet och rådet under arbetsnamnet ”järnvägs paketet”. Efter omfattande förhandlingsarbete kunde transportministrarna i december 1999 uppnå politisk överenskommelse om ändringarna. De nya reglerna beräknas träda i kraft hösten 2000 och skall vara genomförda av medlemsstaterna två år efter ikraftträdandet.

I Sverige kan införandet av de nya rättsakterna komma att medföra bl.a. att Banverket, Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen får ändrade roller.

Behovet av en översyn av organisation och lagstiftning inom järnvägsområdet blir uppenbar och kräver en djupare analys i form av en utredning. Denna utredning planeras att tillsättas under hösten år 2000 med uppgift att med utgångspunkt i dels järnvägs-paketet, dels det kommande direktivet för driftskompatibilitet för konventionella järnvägar, ta fram förslag till ny järnvägs-lagstiftning och organisation inom området.

5 Nuvarande ordning

5.1 EU och järnvägarna

Nationell och regional utveckling i Europa kan främjas av internationell och konkurrenskraftig järnvägstrafik, samtidigt som järnvägens fördelar ur miljösynpunkt kan tas tillvara och bidra till en mera hållbar samhällsutveckling. Denna möjlighet kan bara tillmötesgåas genom en målmedveten och långsiktig utveckling i internationellt samarbete. Inom EU arbetar man sedan länge mot detta mål. Järnvägstransporterna inom gemenskapen har emellertid under lång tid förlorat marknadsandelar. En förklaring till denna utveckling är bristande effektivitet hos de nationella statsjärnvägarna som ofta befinner sig i en monopolsituation. Den europeiska järnvägssektorn måste därför förnyas, vitaliseras och harmoniseras. För att uppnå detta krävs främst kompetent förvaltning och sund ekonomi inom järnvägssektorn samt icke-diskriminerande behandling av olika inblandade parter. Det behövs bl.a. klarlägganden av olika intressenters roller och en tydlig uppdelning av olika aktörers ansvarsområden. Vidare krävs ramar och regelverk för fördelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och fastställandet av nivåerna på banavgifterna. Det nu gällande regelverket för dessa aktiviteter, som tillkom under första hälften av 1990-talet, har inte visat sig tillräckligt, bl.a. för att det inte genomförts fullt ut av vissa medlemsstater. Kommissionen föreslog därför 1998 att direktiven 91/440/EG om utveckling av gemenskapens järnvägar och 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag måste förtydligas och att direktiv 95/19/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter och utfärdande av

säkerhetsintyg skulle ersättas av ett nytt, betydligt mer preciserat direktiv.

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

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

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

5.2 Närmare bakgrund till direktiv 96/48/EG

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

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

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

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

ramen för det nu aktuella direktivet 96/48/EG och kommande standarder inom ramen för ett eventuellt direktiv om driftskompatibilitet för konventionell järnväg. Den svenska delen av det transeuropeiska järnvägsnätet framgår av *bilaga 2*.

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

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

Kraven i TSD:er kan därför jämföras med krav i direktivet, med den skillnaden att TSD:er skall antas inom ramen för den process som närmare beskrivs i avsnitt 4.3.

Utarbetandet av TSD:er skall enligt direktivet utföras av ett s.k. gemensamt representativt organ. Detta arbete pågår för närvarande inom organisationen AEIF som enkom etablerats för detta ändamål. AEIF ägs av infrastrukturägarna, trafikoperatörerna (via UIC och UITP) och järnvägsindustrin (via UNIFE) inom EU.

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

funktionella delsystemen om detta är nödvändigt för att åstadkomma driftskompatibilitet.

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

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

5.3 Direktivets närmare innebörd

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

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

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

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

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

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

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

Enligt artikel 10 skall en medlemsstat betrakta komponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet som överensstämmande med de väsentliga krav som direktivet anger. Motsvarande gäller enligt artikel 16 för ett delsystem som är försett med en EG-kontrollförklaring. Direktivet förutsätter således att det finns ett system för kontroll av fordon och infrastruktur samt att de delar som används i fordonen och infrastrukturen skall godkännas genom detta system. En närmare beskrivning av vad en sådan teknisk kontroll innebär ges i kapitel 5.

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

Enligt artikel 20 skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om de organ (anmälda organ) de utsett för att utföra bedömning av överensstämmelse enligt direktivet. Endast organ som uppfyller de i bilaga VII till direktivet angivna kriterierna får anmälas. Kriterierna följer de standardiserade kraven på sådana organ enligt den s.k. nya metoden och innefattar bl.a. krav på oberoende ställning och opartiskhet och att organet skall ha tillgång till personal och utrustning som krävs för kontrollarbetet. Det anmälda organet måste vidare hålla sig med ansvarsförsäkring om inte staten täcker eventuellt skadeståndsansvar och dess personal måste iaktta tystnadsplikt för affärssekretess. Organ som uppfyller relevant standard i EN 45 000-serien skall anses uppfylla direktivets krav.

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

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

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

5.4 Svensk rätt

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

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

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

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

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

fordon och spåranläggningar och återkallelse av sådana godkännanden. Direktören vid Tågtrafikledningen ansvarar för och beslutar om trafikeringsrätt, banfördelning, trafikledning och tilldelning av tåglägen. Beträffande handläggningen av Banverkets ärenden stadgas att generaldirektören skall avgöra ärenden som inte skall avgöras av styrelsen, direktören vid Järnvägsinspektionen eller vid Tågtrafikledningen eller personalansvarsnämnden.

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

Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg reglerar vilka villkor som ställs vid byggande av järnväg och innehåller bestämmelser om bl.a. förstudier, järnvägsutredningar och järnvägsplan, ianspråktagande av mark, inlösen och ersättning. Med byggande av järnväg avses enligt lagen att anlägga en ny järnväg, lägga om spår i en ny sträckning, lägga ut ytterligare spår och på annat sätt bygga om en järnväg.

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

5.5 Kommissionens rapport KOM(1999) 414

Kommissionen antog sin första rapport enligt artikel 24 den 10 september 1999, ”Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om genomförandet och effekterna av direktiv

96/48 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägs-systemet för höghastighetståg”. I rapporten görs de första bedömningarna av de framsteg som gjorts med att göra det transeuropeiska höghastighetstågnätet driftskompatibelt.

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

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

att bl.a. förbättra relationerna mellan infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin.

5.6 Banverkets sektorsrapport 1999

Banverket överlämnade den 31 mars 2000 sin sektorsrapport för 1999. I rapporten skriver Banverket bl.a. följande. Internationellt vidtogs 1999 en mängd åtgärder som påverkar ansvars- och befogenhetsfördelningen inom järnvägssektorn. I ministerrådet gjordes en politisk överenskommelse om det s.k. Infrastructure package i slutet av året, vilken påverkar ansvarsfördelningen inom järnvägssektorn men som inte innehåller några tvingande regler om en klar ansvarsuppdelning mellan infrastrukturförvaltning och trafikutövning. Oberoende av vilken lösning en medlemsstat väljer, krävs att en myndighetsfunktion, som är oberoende av trafikutövare, inrättas. Denna ska ha beslutsrätt i fråga om säkerhetscertifiering av järnvägsföretag samt om tekniska och operationella föreskrifter som är viktiga för järnvägssäkerheten. Därutöver krävs att en s.k. regulatory body, som är fristående från såväl trafikutövare- som banhållarfunktioner, inrättas. Dess uppgift blir att utöva tillsyn över och utgöra första instans för klagomål om infrastrukturprissättning och kapacitetsfördelning. Detta organ ska också svara för viss verksamhet inom järnvägssäkerheten. Kravet på att en regulatory body ska inrättas är delvis en följd av oklara gränser mellan banhållare och trafikutövare. Överenskommelsen innehåller också regler om samarbete mellan medlemsländernas banhållarfunktioner i frågor som rör såväl infrastrukturprissättning som kapacitetsfördelning för internationella järnvägstransporter. Genom att gränssnittet mellan myndighets-, trafikutövar- och banhållarrollerna separationsfrågan inte slutgiltigt klarats ut, föreslås kommissionen få en mycket stark kontrollfunktion på den europeiska järnvägsmarknaden. Förhållandet mellan en kontrollfunktion och den nationella så kallade regulatorfunktionen är oklar. Effekterna för järnvägstransporterna av dessa förslag är idag svårbedömda. Separationsfrågan aktualiserades även i samband

med förberedelsearbetet inför förhandlingarna om ett direktiv för driftskompatibilitet hos det transeuropeiska konventionella järnvägssystemet och i arbetet med att förbereda införlivandet av direktiv 96/48/EG i svensk rätt. Frågan gällde främst vilken myndighetsfunktion som från perspektiven säkerhet, teknisk kompatibilitet, tillförlitlighet och tillgänglighet, miljö samt hälsa bör godkänna den järnvägsutrustning som ska tas i bruk. I Sverige fattar särskilda instanser ur säkerhetsperspektiv beslut om godkännande. I övrigt hanteras frågor om godkännande för användning av banhållaren eller, när det gäller fordon, i avtal mellan banhållare och trafikutövare. I EG-rätten, liksom i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), är en dold förutsättning att säkerheten vägs samman med andra faktorer till ett beslut.

6 Teknisk kontroll

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

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

Med ”helhetssynen” avses EG:s system för bedömning av om produkter stämmer överens med de krav som ställs i direktiven. Helhetssynen innebär att en produkt som tillverkats i enlighet med framtagna standarder ska förutsättas uppfylla de väsentliga kraven i direktivet. Tillverkaren kan då vanligen genom egenkontroll och en försäkran om överensstämmelse intyga att så är fallet. Om produkten tillverkas på något annat sätt ska normalt ett kompetent tredjepartsorgan bedöma om produkten uppfyller de väsentliga kraven. Bedömning utförd av ett tredjepartsorgan krävs också i de fall produkten kan anses särskilt riskfylld. Tredjepartsorganen kallas anmälda organ (notified bodies). De anmälda organen ska

¹ Council resolution on a global approach to conformity assessment (90/C 10/01)

² Rådets beslut av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (93/465/EEG)

uppfylla ett flertal kompetenskrav och vara anmälda för sitt kompetensområde till kommissionen. De organ som genom ackreditering eller motsvarande kan visa att de uppfyller den relevanta standarden i EN 45 000-serien skall anses uppfylla dessa krav.

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

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

Helhetssynen innefattar ett modulbeslut, där olika moduler anger på vilket sätt tillverkaren kan visa att en vara stämmer överens med produktkraven. Modulbeslutet anger flera alternativa sätt att visa överensstämmelse. Modulerna omfattar både konstruktions- och tillverkningsfasen. Procedurerna kan vara t. ex. intern tillverkningskontroll i kombination med försäkran om överensstämmelse, typkontroll, verifikation av enstaka objekt eller olika grader av kvalitetssäkring. I flera fall ska kontrollen ske genom medverkan av ett anmält organ. Det anmälda organets medverkan kan avse provningar, certifiering och kontroll av kvalitetssystem eller verifikation av överensstämmelse.

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

EG:s system för bedömning av överensstämmelse har i Sverige implementerats genom lagen (1992:1119) teknisk kontroll. Enligt

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

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

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

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

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

6.2 Teknisk kontroll i direktivet om höghastighetståg

För varje strukturellt delsystem för höghastighetståg skall en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) upprättas enligt direktivets artikel 5. I den mån det är nödvändigt för att uppnå driftskompatibilitet skall i TSD anges bl.a. de väsentliga kraven för respektive delsystem, grundläggande egenskaper som skall vara uppfyllda och villkor med avseende på prestanda. Vidare skall i TSD anges de kontrollmoduler enligt beslutet 93/465/EEG som skall tillämpas vid den tekniska kontrollen av att de föreskrivna kraven och villkoren är uppfyllda.

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

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

Att EG-kontroll utförts på en driftskompatibilitetskomponent skall bekräftas genom att tillverkaren eller dennes ombud utfärdar en EG-försäkran. Bestämmelser om EG-försäkran finns i direktivets Bilaga IV, där det närmare anges vilken information som skall ingå i försäkran. EG-försäkran kan antingen avse att ett anmält organ bedömt att komponenten överensstämmer med de tekniska specifikationerna som gäller för den eller att ett anmält organ bedömt att komponenten är lämplig att användas i järnvägsmiljö. EG-försäkran skall innehålla uppgifter bl.a. om tillverkaren, uppgifter som identifierar produkten, vilket förfarande

(modul) som tillämpats vid bedömning av överensstämmelse och vilket anmält organ som utfört bedömningen samt de tekniska specifikationer som följts.

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

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

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

Det anmälda organet skall för delsystemet upprätta en försäkran om överensstämmelse för den upphandlande enheten som i sin tur skall utfärda en EG-kontrollförklaring. Artikel 18 i direktivet och bilaga V innehåller bestämmelser om EG-kontrollförklaring och föreskriver att denna skall innehålla bl.a. identifikationsuppgifter om den upphandlande enheten, beskrivning av delsystemet, namn på det anmälda organet, hänvisning till relevanta bestämmelser som delsystemet har bedömts uppfylla samt teknisk dokumentation. Den senare skall innehålla all nödvändig dokumentation som rör systemets egenskaper men även villkor och begränsningar för användandet liksom föreskrifter om skötsel och underhåll.

7 Överväganden och förslag

Tiden för genomförandet av direktivet löpte ut den 8 april 1999. Kommissionen konstaterade i sin rapport från september 1999 att det var oroande att det vid tidpunkten för rapportens utarbetande endast hade gjorts endast två förhandsanmälningar av anmälda organ. Kommissionen uttalade också i rapporten att varken avsaknad av TSD eller standarder ansågs utgöra ett hinder mot genomförandet av direktivet och att en klar om än inte särskilt påtaglig konsekvens av det arbete som skall utföras enligt direktivet är en ändring av det traditionella förhållandet mellan olika infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och industrin. För närvarande (maj 2000) finns ett tjugotal anmälningar av anmälda organ.

Direktivet har inte berört Sverige i så stor utsträckning tidigare på grund av att Sverige inte har haft ett järnvägssystem för höghastighetståg som har varit ihopkopplat med andra järnvägssystem för höghastighetståg. Frågan har nu blivit aktuell i och med att den fasta förbindelsen över Öresund öppnas för trafik. Eftersom det således tidigare inte har upplevts som ett reellt behov att möjliggöra för andra trafikoperatörer att bedriva järnvägstrafik har införlivandet av direktivet försenats. Kommissionen har i ett motiverat yttrande från den 24 januari 2000 framfört att Sverige underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt direktivet genom att inte anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Den svenska regeringen har till kommissionen skriftligen anfört att Sverige har för avsikt att till fullgörande av sina förpliktelser införa de nya bestämmelser som direktivet föranleder från och med den 1 januari 2001.

I Sverige återfinns olika slag av säkerhets-, arbetsmiljö- och miljökrav på järnvägssektorn i järnvägssäkerhetslagen

(1990:1157), ellagen (1997:857), arbetsmiljölagen (1977:1160) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg samt, vid händelse av järnvägsolycka, lag (1990:712) om undersökning av olyckor. Kraven avser såväl teknisk och estetisk utformning som handhavandet av teknik och operativa säkerhetsrutiner.

För järnvägsfordon gäller att Järnvägsinspektionen skall ha godkänt ett sådant innan det får användas på en svensk spåransläggning. Detta godkännande görs enbart från järnvägssäkerhets-synpunkt och omfattar t.ex. inte elsäkerhets- eller arbetsmiljö-frågor enligt ellagen respektive arbetsmiljölagen. En viss praxis rörande hanteringen av gränsdragningar mellan olika områden har dock bildats. T.ex. anses ellagens krav inte omfatta annat än fasta anläggningar varför Elsäkerhetsverkets tillsyn inte avser järnvägsfordon. Vad gäller gränsdragningen mellan järnvägssäkerhet och teknisk driftskompatibilitet som rör förhållandena på statens spåransläggningar är det i det praktiska arbetet så att Järnvägsinspektionen fattar sitt godkännandebeslut först efter det att Banverket lämnat fordonen ett s.k. spårmedgivande. Spårmedgivandet uttrycker spårinnehavaren Banverkets tekniska kompatibilitetskrav på sådana fordon som skall trafikera statens spåransläggningar. Ur rättslig synvinkel blir dessa krav gällande genom en avtalsklausul i det s.k. trafikeringsavtalet mellan Banverket och en trafikutövare. Förekomsten av ett giltigt trafikeringsavtal med Banverket är i sin tur enligt förordningen om statens spåransläggningar en förutsättning för att en trafikutövare skall få trafikera statens spåransläggningar. I praktiken är också denna gränsdragning mellan järnvägssäkerhet och teknisk driftskompatibilitet normerande för andra spårinnehavares relationer med Järnvägsinspektionen.

Även för järnvägsinfrastruktur gäller att bedömningen görs utifrån olika perspektiv av Järnvägsinspektionen, Elsäkerhetsverket, Yrkesinspektionen, länsstyrelser, Banverket och Regeringen. Den som planerar att bygga eller bygga om en järnväg måste enligt lagen om byggande av järnväg upprätta en järnvägsplan som skall fastställas av Regeringen eller Banverket. Det finns därutöver krav på upprättande av förstudie, järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning. För ibruktagande och drift av järnvägsanläggning krävs dessutom godkännande av Järnvägsinspektionen

beträffande järnvägssäkerhet, såvida det inte gäller en anläggning där Banverket i egenskap av spårinnehavare själv svarar för projektering och byggnad enligt tidigare tillämpad teknik. Därutöver krävs också godkännande från Elsäkerhetsverket rörande elsäkerhet. Driften av anläggningen måste dessutom skötas i enlighet med arbetsmiljölagens krav. Gränsdragningen mellan å ena sidan Järnvägsinspektionens och å andra sidan Elsäkerhetsverkets och Yrkesinspektionens verksamhet är inte heller här klarlagda men praxis har utvecklats så att Järnvägsinspektionen bedömer sådant som Elsäkerhetsverket och Yrkesinspektionen anser inte faller inom deras respektive områden.

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

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

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

Direktivet förutsätter att det finns en tydlig organisatorisk avgränsning mellan myndighetsuppgifter och en banhållares förvaltande uppgift. Så är inte fallet i den svenska järnvägsanstift-

ningen, där dessa uppgifter finns samlade inom Banverkets regi, om än inom olika enheter. Som nämnts tidigare kommer troligen även det s.k. järnvägspaketet att medföra att ansvarsfördelningen inom järnvägssektorn kommer att påverkas på så sätt att en oberoende myndighetsfunktion måste inrättas som är skild från andra verksamhetsutövare.

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

Järnvägsinspektionen har sedan den inrättades 1988 i samband med uppdelningen av Banverket som infrastrukturförvaltare och SJ som trafikutövare arbetat utifrån ett uttalat motiv att vara ett självständigt organ med ansvar för säkerheten inom järnvägsområdet. Detta slogs fast genom det 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet 1987/88:TU20, rskr. 1987/88:297) och fördes därefter in i förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket. Även i propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 266) och budgetpropositionen för 2000 (prop. 1999/2000:1, volym 12) slog man fast Järnvägsinspektionens oberoende ställning i järnvägssäkerhetsfrågor gentemot Banverket och övriga trafikutövare.

Som nämnts inledningsvis bör kommande TSD:er implementeras i svensk lagstiftning via föreskrifter med tanke på dess huvudsakligt tekniska karaktär. Järnvägsinspektionen har, som tidigare också nämnts, bemyndigande att utfärda föreskrifter med stöd av järnvägssäkerhetslagen och den har även tillsynsansvaret för efterlevnaden av dessa. Järnvägsinspektionen har sedan den inrättades väl fungerande rutiner för inspektionsverksamhet vad avser tillsyn, revisioner m.m. Att därför utse Järnvägsinspektionen

att även i det nu aktuella fallet vara tillsynsmyndighet är att renodla Järnvägsinspektionens roll med avseende på tillsynsverksamhet. Järnvägsinspektionen är förutom Tågtrafikledningen den enda något så när självständiga och i viss mån renodlade myndighetsinstans som redan besitter kompetens om järnvägssektorn. Med tanke på de krav som ställs enligt det aktuella direktivet vad gäller självständighet och opartiskhet gentemot verksamhetsutövare och tillverkare av järnvägsmateriel, finns det idag inte något annat organ inom järnvägssektorn än Järnvägsinspektionen som kan uppfylla dessa krav utan att först göra en större omstrukturering av järnvägssektorn. Ytterligare en anledning till att Järnvägsinspektionen bör ha det självständiga tillsyns- och föreskriftsansvaret är att Banverket inte bör föreskriva vad som skall gälla beträffande kontroll av bl.a. sina egna järnvägsanläggningar.

Det är dock nödvändigt att inom järnvägssektorn finna en mer ändamålsenlig rollfördelning angående ansvar och befogenheter. Detta bör utredas vidare i ett större sammanhang och för att inte föregripa en sådan utredning bör det nu på grund av tidsskäl endast göras det som är nödvändigt med avseende på direktivets införlivande.

8 Kostnader och ikraftträdande m.m.

8.1 Kostnader för tillsyn m.m.

Direktivet föreskriver en skyldighet för medlemsstaterna att se till att kontroll utförs av fordon och infrastruktur som tillsammans utgör järnvägssystemet för höghastighetståg. Detta innebär nya arbetsuppgifter för, såsom föreslås, Järnvägsinspektionen i form av sedvanligt kontroll- och tillsynsarbete samt föreskriftsarbete. Ett ökat resursbehov kan därför troligtvis komma att uppstå så småningom med anledning av den nya lagen. Frågan om storleken därav är dock svår att förutse och torde därför vara en av de frågor som den föranstaltade utredningen bör få ta ställning till. Skulle det visa sig att resurser behöver tillföras i avvaktan på utredningens förslag bör detta tillföras i erforderlig utsträckning.

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

8.2 Ikraftträdande

Direktivet föreskriver att medlemsstaterna senast den 8 april 1999 skall ha antagit och offentliggjort de lagar och andra författningsändringar som är nödvändiga för att genomföra direktivet samt att dessa skall tillämpas från och med den 9 april 1999. Så har, som

nämnts tidigare, inte blivit fallet. Den nya lagstiftningen bör därför träda i kraft så snart som möjligt varför den 1 januari 2001 är ett lämpligt datum.

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

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till Lag om järnvägssystem för höghastighetståg

1 §

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

Genom hänvisningen till dels Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, dels beslutet om utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet framgår att det är vissa särskilt angivna sträckningar inom det europeiska järnvägsnätet som omfattas av direktivet.

2 §

Definitionerna grundar sig på de definitioner som anges i artikel 2 i direktivet. Direktivets terminologi avseende driftskompatibilitetskomponenter har i den svenska lagtexten brutits upp i syfte att göra begreppet mer lättillgängligt. Denna språkliga justering, och övriga sådana, som har gjorts i förhållande till den svenska direktivtexten avser dock inte att innebära några ändringar i sak.

3 §

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

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

4 §

Bestämmelsen genomför artikel 10.1 i direktivet.

5 §

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

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

6 §

Bestämmelsen genomför artikel 16.1 i direktivet.

7 §

Av bestämmelsen framgår att bedömning av överensstämmelse och lämplighet skall ske enligt visst angivet förfarande som framgår av dels lagen, dels de tekniska specifikationer som skall tillämpas. Genom hänvisningen till vad som anges i tillämpliga tekniska specifikationer framgår därigenom att också bedömningsförfarandet kan komma att variera beroende på vilken typ av delsystem som det rör sig om.

8 §

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

9 §

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

10 §

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

11–13 §§

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

14 §

Av bestämmelsen framgår att tillsynsmyndighetens beslut får överklagas hos länsrätt.

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

19 a §

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

20 §

Ändringen avser endast hänvisningen till ellagen.

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

1 a §

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