

# Regeringens proposition

## 2010/11:160



Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll

Prop.  
2010/11:160

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 30 juni 2011

*Jan Björklund*

*Peter Norman*  
(Näringsdepartementet)

### 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 att ta i bruk ett fordon, 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 godsagnar ska krävas att den underhållsansvariga enheten antingen har tillstånd från tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett ackrediterat certifieringsorgan. I de fall ett certifieringsorgan 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.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	5
2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) .....	6
3	Ärendet och dess beredning .....	18
4	Bakgrund .....	18
4.1	Direktivet om driftskompatibilitet .....	18
4.1.1	Syfte .....	18
4.1.2	Närmare om innehållet i direktivet .....	19
4.2	Direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet .....	22
4.2.1	Syfte och innehåll .....	22
5	Godkännanden att ta i bruk delsystem och järnvägsfordon .....	23
5.1	Nuvarande reglering .....	23
5.1.1	Godkännande av delsystem .....	23
5.1.2	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) .....	23
5.1.3	Anmälda organ .....	24
5.1.4	Delsystem som inte omfattas av TSD .....	24
5.2	Förnyat godkännande av delsystem .....	25
5.3	Villkor i beslut om godkännande av delsystem .....	26
5.4	Godkännande av järnvägsfordon .....	27
5.4.1	Första godkännande och kompletterande godkännande .....	27
5.4.2	Järnvägsfordon vars delsystem redan är godkända .....	29
5.4.3	Järnvägsfordon vars delsystem inte är godkända .....	29
5.4.4	Järnvägsfordon som inte överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet .....	30
5.4.5	Kompletterande godkännande – godkännande av fordon som redan godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz .....	31
5.5	Fordonstyper .....	33
5.5.1	Godkännande av fordonstyper .....	33
5.5.2	Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp .....	34
5.6	Märkning av järnvägsfordon .....	35
6	Enheter med ansvar för fordonsunderhåll .....	36
6.1	Bakgrund .....	36
6.1.1	Dagens reglering av fordonsunderhållet .....	37
6.1.2	Säkerhetsstyrningssystem .....	37
6.1.3	Fordonsunderhållet i Sverige .....	38
6.2	För varje fordon ska det finnas en underhållsansvarig enhet .....	38

6.2.1	Undantag från kraven på underhållsansvarig enhet .....	40
6.3	Krav som ställs på den som ska vara underhållsansvarig enhet .....	41
6.3.1	Vem som kan bli underhållsansvarig enhet .....	41
6.3.2	Kraven på underhållsansvariga enheter varierar .....	42
6.3.3	Tillstånd eller ackreditering .....	43
6.3.4	System för underhåll .....	48
6.4	Tillstånd och certifikat till enheter med ansvar för underhåll .....	49
6.5	När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare fullgör uppgift som enhet med ansvar för underhåll .....	50
6.6	Särskilt tillstånd .....	51
7	Register över fordon och infrastruktur .....	52
7.1	Regleringen av registerhållningen i järnvägslagen .....	52
7.2	Rätt att få ut uppgifter ur det nationella fordonsregistret .....	53
7.3	Undantag från krav på registrering .....	60
8	Tillsyn, omprövning och straffansvar .....	62
8.1	Tillsyn över certifierade enheter med ansvar för underhåll .....	62
8.2	Omprövning av godkännandebeslut .....	64
8.3	Återkallelse av godkännanden .....	66
8.4	Sanktioner och straffansvar .....	68
9	Ikraftträdande .....	69
10	Konsekvenser .....	70
10.1	Förslagen med anledning av det nya driftskompatibilitetsdirektivet .....	70
10.1.1	Modernisering och samordning av regler .....	70
10.1.2	Regler för godkännande att ta i bruk fordon .....	70
10.1.3	Fordonsmärkning och register över järnvägsnät och fordon .....	71
10.1.4	Den nya godkännandeprocessen .....	72
10.1.5	De nya reglerna om fordonsmärkning .....	73
10.2	Förslagen med anledning av ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet .....	74
10.2.1	Införande av underhållsansvariga enheter .....	74
10.2.2	Certifiering av enheter med ansvar för underhåll för godsvagnar .....	75
10.2.3	Alternativa lösningar .....	75
10.2.4	Konsekvenser av införande av underhållsansvariga enheter .....	76
10.3	Berörda organisationer, myndigheter och företag .....	78
10.4	Konsekvenser för offentlig sektor .....	80
10.5	Konsekvenser för små företag .....	81

10.6	Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver Sveriges skyldigheter som medlem i EU .....	81
11	Författningskommentar.....	82
11.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	82
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 .....	93
Bilaga 2	Kommissionens direktiv 2009/131/EG av den 16 oktober 2009 .....	138
Bilaga 3	Kommissionens direktiv 2011/18/EU av den 1 mars 2011 .....	140
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG av den 16 december 2008 .....	148
Bilaga 5	Kommissionens förordning nr 445/2011 .....	154
Bilaga 6	Sammanfattning av förslagen i betänkandet Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem (SOU 210:61).....	179
Bilaga 7	Lagförslag SOU 2010:61 .....	185
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanser (Ds 2010:61) .....	196
Bilaga 9	Lagrådsremissens lagförslag.....	197
Bilaga 10	Lagrådets yttrande .....	209
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 juni 2011. ....	212
	Rättsdatablad .....	213

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2010/11:160

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

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

Prop. 2010/11:160

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> 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 §<sup>2</sup>

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 marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93<sup>3</sup>,*

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:694.

<sup>3</sup> 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 delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen<sup>4</sup>,

*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 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 järnvägsfordon<sup>5</sup>,

*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

<sup>4</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1 (Celex 32008L0057).

<sup>5</sup> 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,

*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 järnvägsinfrastruktur<sup>6</sup>,

*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 §<sup>7</sup>

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*

<sup>6</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29, (Celex 32001L0014).

<sup>7</sup> 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, Prop. 2010/11:160  
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.

**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 §<sup>8</sup>**

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

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

<sup>8</sup> 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 §<sup>9</sup>**

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om*

<sup>9</sup> 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.

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.

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

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 653/2007<sup>10</sup>, 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-*

<sup>10</sup> 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 §<sup>11</sup>

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

<sup>11</sup> 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.

Den 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 §<sup>12</sup>

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 §.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2007:452.



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 §.

Regeringen uppdrog den 21 december 2009 åt en särskild utredare att föreslå hur det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG)<sup>1</sup>, direktivet (2009/131/EG)<sup>2</sup> om ändring av driftskompatibilitetsdirektivet samt direktivet (2008/110/EG)<sup>3</sup> om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet skulle genomföras i svensk rätt. Utredningen, som antog namnet Utredningen om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet, överlämnade i augusti 2010 delbetänkandet Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem (SOU 2010:61). I betänkandet föreslås ändringar i järnvägslagen (2004:519) genom vilka de tre EU-direktiven genomförs. Direktiven återfinns i *bilagorna 1, 2 och 4*. En sammanfattning av betänkandet och lagförslaget i betänkandet återfinns i *bilaga 6* respektive *7*.

Utredningens delbetänkande har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2010/6001/TE).

### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 31 maj 2011 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 9*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 10*. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar och regeringen har i allt väsentligt följt förslagen. Synpunkterna behandlas i avsnitt 5.6, 7.2 och 9 samt i författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts.

## 4 Bakgrund

### 4.1 Direktivet om driftskompatibilitet

#### 4.1.1 Syfte

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-

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

och kommunikationssystem. En väl sammanlänkad järnväg ska öka tillgängligheten till det europeiska järnvägsnätet genom att underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstrafiktjänsterna. Dessa förbättrade tjänster ska möjliggöra för medborgare och ekonomiska aktörer att fullt ut utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas.

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

Avslutningsvis anges avsikten vara att skapa en inre marknad för järnvägsmateriel. 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<sup>4</sup> (*nedan kallat driftskompatibilitetsdirektivet*) utgör en omarbetning 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 omarbetning 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.

#### 4.1.2 Närmare om innehållet i direktivet

I *kapitel 1* behandlas syfte, tillämpningsområde och definitioner.

Inledningsvis anges att i direktivet fastställs de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ska kunna genomföras i enlighet med bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Villkoren gäller vid projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna i järnvägssystemet (delsystemen). Järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten ska därvid uppfylla relevanta ”väsentliga krav”.

Tillämpningsområdet anges genom en uppräkningslista av de järnvägsnät och verksamheter som får undantas från direktivets krav. Det gäller t.ex. tunnelbanor och spårvägar (inklusive snabbspårvägssystem), järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och avsedda endast för persontransporter i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa system.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning) (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1, Celex 32008L0057).

*Kapitel 2* i direktivet handlar om s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er). Varje delsystem ska omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov också omfatta flera TSD:er och en TSD får omfatta flera delsystem. Delsystemen ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid deras ibruktagande, ombyggnad eller modernisering.

I artikel 5 anges vad en TSD ska innehålla. Varje TSD ska, i den mån det är nödvändigt för att uppnå syftet med direktivet, ange tillämpningsområdet, de väsentliga kraven och gränssnitt mot andra delsystem, funktionella och tekniska specifikationer, vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning, genomförandestrategi samt de yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet som gäller för personal som ska bedriva drift och underhåll av delsystemen. Vidare anges att om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD:n som s.k. öppna punkter.

Artikel 6 reglerar hur TSD:er antas och offentliggörs. Förslag till TSD:er ska utarbetas av Europeiska järnvägsbyrån (ERA) på uppdrag av EU-kommissionen. De ska utarbetas i enlighet med vissa angivna förfaranden och i samarbete med vissa angivna arbetsgrupper. Europeiska järnvägsbyrån ska också ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD:er. I kapitlet behandlas vidare vad som gäller om det uppdagas brister i TSD:er och hur omfattningen av TSD ska utvidgas samt slutligen bestämmelser om undantag från krav på tillämpning av TSD:er i vissa fall.

*Kapitel 3* handlar om driftskompatibilitetskomponenter. Driftskompatibilitetskomponenter är sådana komponenter som ett delsystem består av i den mån de är nödvändiga för att uppnå driftskompatibilitet. Inledningsvis behandlas vad som gäller för att få släppa ut driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. Medlemsstaterna ska anse att driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med en EG-försäkring om överensstämmelse eller lämplighet för användning, överensstämmer med de väsentliga kraven enligt direktivet. Vidare regleras förfarandet som ska tillämpas vid en EG-försäkring om överensstämmelse eller lämplighet för användning. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud ska tillämpa de bestämmelser som fastställs i tillämpliga TSD:er. Avslutningsvis anges vad som ska gälla om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med en EG-försäkring trots allt inte uppfyller de väsentliga kraven.

*Kapitel 4* behandlar frågor om delsystem. Inledningsvis anges vilket förfarande som ska tillämpas för att få ta i bruk ett delsystem. Det ska ske genom att medlemsstaten beslutar om godkännande av att ta delsystemet i bruk. Det ska vid en sådan prövning säkerställas att delsystemet utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i järnvägssystemet.

Vidare ska det råda fri rörlighet för delsystem, dvs. medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som uppfyller de väsentliga kraven.

Medlemsstaterna ska anse att ett strukturellt delsystem som är försett med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibelt och överensstämmer med de väsentliga kraven. En EG-kontrollförklaring ska utföras av ett s.k. anmält organ. Sökanden väljer vilket anmält organ denne vill vända sig till.

Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem som är försett med en EG-kontrollförklaring trots detta inte uppfyller de väsentliga kraven, får medlemsstaten begära att kompletterande kontroller ska genomföras.

Vid modernisering eller ombyggnad av ett tidigare godkänt delsystem, ska en beskrivning av projektet lämnas in till tillsynsmyndigheten som ska bedöma om det krävs ett nytt godkännande för att ta fordonet i bruk.

*Kapitel 5* handlar om förfarandet som ska tillämpas vid godkännande av att ta i bruk järnvägsfordon. Förfarandet ser olika ut beroende på dels om det är första gången fordonet ska tas i bruk inom gemenskapen eller om det rör ett efterföljande s.k. kompletterande godkännande i en annan medlemsstat, dels om det gäller fordon som överensstämmer med TSD eller inte gör det. Även förhållandet att de delsystem ett fordon består av tidigare, var för sig, godkänts för ibruktagande har betydelse för vilket förfarande som ska tillämpas. Syftet med regleringen är att underlätta rörligheten av fordon mellan länder. Målet är på sikt att det generellt ska räcka med ett godkännande inom unionen, dvs. att kompletterande godkännanden inte ska behövas.

För exempelvis ett fordon som överensstämmer med samtliga relevanta TSD:er, och vars delsystem redan är godkända för ibruktagande, ska godkännande lämnas utan ytterligare kontroller. Om fordonet visserligen överensstämmer med TSD, men dess delsystem inte godkänts, får vissa i direktivet angivna punkter kontrolleras, exempelvis teknisk integrering mellan fordonet och berörd infrastruktur.

Det införs också regler om tyvgodkännanden och anges att medlemsstaterna därutöver även får införa bestämmelser om godkännanden av "en serie" fordon.

I *kapitel 6* behandlas anmälda organ. Utöver annat anges att medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarande för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning av komponenter (EG-försäkran) och kontrollförfarandet för delsystem (EG-kontrollförklaring). Underrättelsen ska innehålla uppgifter om varje organs kompetensområde och identifikationsnummer.

*Kapitel 7* handlar om kommittéförfaranden och arbetsprogram.

*Kapitel 8* rör frågor om register över järnvägsnät och fordon. I varje medlemsstat ska finnas ett fordonsregister och ett register över infrastruktur. Vidare ska Europeiska järnvägsbyrån (ERA) föra ett europeiskt register över godkända fordonstyper. I det nationella fordonsregistret ska varje fordon som godkänns för att tas i bruk i medlemsstaten föras in med ett europeiskt fordonsnummer.

*Kapitel 9* innehåller övergångsbestämmelser. Det ska införas ett referenssystem med sådana tekniska föreskrifter som medlemsstaterna använder för att tillgodose de väsentliga kraven i de fallen det saknas TSD:er. Sedan detta referenssystem antagits ska medlemsstaterna till EU-kommissionen anmäla om de har för avsikt att anta tekniska regler

som avviker från vad som uppgetts i referenssystemet eller utveckla projekt inom sitt territorium som avviker från detta system.

*Kapitel 10* har rubriken slutbestämmelser. Här framgår bl.a. att beslut som fattas enligt direktivet ska motiveras noggrant och delges berörd part med angivande av hur och var beslutet kan överklagas. Vidare anges att de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven och artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet (om godkännande av järnvägsfordon) ska upphävas.

Direktivet innehåller också tio bilagor. I *bilaga 1* behandlas direktivets tillämpningsområde, *bilaga 2* delsystem, *bilaga 3* väsentliga krav, *bilaga 4* EG-försäkran om överensstämmelse och lämplighet för användning av driftskompatibilitetskomponenter, *bilaga 5* EG-kontrollförklaringar avseende delsystem, *bilaga 6* EG-kontrollförfarande avseende delsystem, *bilaga 7*<sup>5</sup> kontrollparametrar av fordon som inte överensstämmer med TSD och klassificeringen i nationella föreskrifter, *bilaga 8* minimikriterier som medlemsstaterna ska beakta när de anmäler organ, *bilaga 9* underlag för begäran om undantag och *bilaga 10* information om vilka direktiv som har upphävts på området och en jämförelsetabell. Direktivets bilagor har ändrats genom direktiv 2009/131/EG och 2011/18/EU (se *bilaga 2* och *3* till denna proposition).

## 4.2 Direktivet om ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet

### 4.2.1 Syfte och innehåll

I 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)<sup>6</sup> anges att det övergripande syftet med direktivet är att säkerheten på gemenskapens järnvägar på systemnivå ska utvecklas och förbättras. Även tillträde till marknaden för spårbundna tjänster ska underlättas. Detta ska uppnås dels genom bestämmelser att verksamhetsutövarna ska inrätta säkerhetsstyrningssystem och inneha säkerhetsintyg, dels genom antagande av gemensamma säkerhetsmetoder och säkerhetsmål som ska införlivas i nationella föreskrifter.

Ett av skälen för att direktivet nu ändras<sup>7</sup> är att tydligare hänföra frågor om driftskompatibilitet till driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) och renodlade säkerhetsfrågor till järnvägssäkerhetsdirektivet. Frågan om godkännande av att ta i bruk fordon ska enbart regleras i driftskompatibilitetsdirektivet och bestämmelser om detta i säkerhetsdirektivet upphävs.

<sup>5</sup> Senast ändrat genom Kommissionens direktiv 2009/131/EG av den 16 oktober 2009 om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet i gemenskapen, (EUT L 273, 17.10.2009, s.12 Celex 32009L0131).

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet), (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44 Celex 32004L0049).

<sup>7</sup> (EUT L 345, 23.12.2008, s. 62, Celex 32008L0110).

Det införs också krav på att innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska en enhet med ansvar för dess underhåll utses och uppgifter om detta föras in i det nationella fordonsregistret.

I direktivet uppställs vidare krav på att en enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad eller ha tillstånd från den nationella säkerhetsmyndigheten.

## 5 Godkännanden att ta i bruk delsystem och järnvägsfordon

### 5.1 Nuvarande reglering

#### 5.1.1 Godkännande av delsystem

Dagens reglering av godkännande att ta i bruk (strukturella) delsystem finns i järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) och i föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen.

Delsystem definieras som ”del av järnvägssystem”. Det gäller infrastruktur, energi, trafikstyrning och signalering eller rullande materiel. I nuvarande reglering i järnvägslagen behandlas järnvägsfordon (rullande materiel) på samma sätt som övriga delsystem, och omnämns inte särskilt. Däremot finns det regler om godkännande av fordon i järnvägsförordningen.

I 2 kap. 13 § järnvägslagen anges att ett delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida något annat inte är särskilt föreskrivet. Detsamma gäller om den övergripande säkerhetsnivån påverkas vid en modernisering eller ombyggnad av ett delsystem enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen. För att tillsynsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, ska kunna utfärda ett godkännande att ta i bruk ett delsystem krävs att det uppfyller, utöver de allmänna säkerhetskraven som anges i 2 kap. 1 § järnvägslagen, föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet, i driftskompatibilitetsdirektiven benämnda som de väsentliga kraven. Delsystem ska i förekommande fall dessutom överensstämma med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). En anpassning till TSD kommer dock ske successivt. Transportstyrelsen har i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg meddelat föreskrifter om det administrativa förfarande som styr godkännandeprocessen. I föreskrifterna finns bestämmelser om vilken dokumentation styrelsen behöver för att kunna behandla ansökan.

#### 5.1.2 Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)

TSD beslutas av kommissionen efter att ha tagits fram inom ramen för det s.k. kommittéförfarandet. TSD konkretiserar och fyller ut de väsentliga kraven. Tanken är att varje delsystem ska omfattas av åtminstone en TSD. TSD genomförs i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter. TSD innehåller dock även s.k. öppna punkter och nationella

specialfall. Det finns inte heller TSD som omfattar alla delsystem. Nationella tekniska krav är, och kommer även fortsättningsvis därför vara, nödvändiga för att tillsynsmyndigheterna ska kunna försäkra sig om att delsystemet är säkert och driftskompatibelt. Transportstyrelsen har bemyndigande i järnvägsförordningen att ta fram sådana nationella tekniska specifikationer.

Av Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet följer att bilagorna till kommissionens beslut om TSD gäller som föreskrifter i Sverige.

### 5.1.3 Anmälda organ

I TSD anges att kontroller av att delsystem uppfyller föreskrivna krav ska ske av s.k. notified bodies. I Sverige utgörs sådana av organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll (anmälda organ). Kontrollen inleds i konstruktionsfasen. Om ett anmält organ efter kontroll finner att ett delsystem uppfyller kraven i 2 kap. 8 § järnvägslagen dvs. de väsentliga kraven och relevanta TSD, utfärdar det ett EG-kontrollintyg för delsystemet. EG-kontrollintyget ingår i den EG-kontrollförklaring som den som tar ett delsystem i bruk, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, ska utfärda. Vad avser komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet ska tillverkaren, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, ha avgett en försäkring om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning, en s.k. EG-försäkring om överensstämmelse. Transportstyrelsen har efter bemyndigande i järnvägsförordningen föreskrivit att den bakomliggande kontrollen även vad gäller komponenter ska vara gjord av ett anmält organ. Transportstyrelsen har även meddelat föreskrifter om EG-kontroll (Järnvägsstyrelsens föreskrifter [JvSFS 2008:13] om EG-kontroll m.m.).

### 5.1.4 Delsystem som inte omfattas av TSD

För delsystem som inte omfattas av TSD, eller endast till viss del, är det den som ansöker om godkännande som måste styrka att delsystemet uppfyller de allmänna säkerhetskraven och övriga föreskrivna nationella tekniska specifikationer. Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om nationella tekniska krav.

I järnvägslagen anges att för delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 ska kraven på att delsystemet ska uppfylla de väsentliga kraven och TSD inte tillämpas. Detsamma gäller vid prövning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon vid sådana fristående järnvägsnät som endast är avsedda för persontrafik eller museitrafik.



**Regeringens förslag:** 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.

Delsystem ska definieras som del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier som framgår av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen har dock föreslagit att det i definitionen av begreppet delsystem hänvisas till fyra delsystem som återfinns i bilaga II till direktiv 2008/57/EG (dvs. de strukturella delsystemen som kräver godkännande för att tas i bruk).

**Remissinstanserna:** *Trafikverket* anser att det föreslagna förfarandet i princip inte utgör någon skillnad mot dagens reglering, men att det innebär att tillsynsmyndigheten på egen hand alltid kommer avgöra vad som kräver ett nytt godkännande eftersom det är svårt för infrastrukturförvaltaren att avgöra vad som negativt påverkar säkerhetsnivån eller är av sådan omfattning att ett nytt godkännande krävs. Det bör därför tydligt anges vad som avses med dessa begrepp.

*Transportstyrelsen* har föreslagit att det i definitionen av begreppet ”delsystem” hänvisas till de sju delsystem som återfinns i bilaga II till direktiv 2008/57/EG, dvs. fyra strukturella delsystem och tre funktionella delsystem, i stället för som utredningen föreslagit enbart till de fyra strukturella delsystemen.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 20 i driftskompatibilitetsdirektivet (2007/58/EG) krävs i vissa fall ett nytt godkännande att ta i bruk ett delsystem efter en modernisering eller ombyggnad. Kravet har funnits sedan tidigare och har genomförts i svensk lagstiftning genom 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519). Bestämmelsen innebär att när ett redan 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 av moderniseringen eller ombyggnationen krävs ett nytt godkännande.

Artikel 20 har nu ändrats något, vilket även bör komma till uttryck i den svenska bestämmelsen. I artikeln anges dels att ett nytt godkännande alltid ska krävas om den övergripande säkerhetsnivån påverkas *negativt*, dels att ett nytt godkännande ska krävas även i de fall arbetet bedöms vara så *omfattande* att ett nytt godkännande behövs utifrån den genomförandestrategi som anges i tillämplig teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD). Bakgrunden till bestämmelsen är att det finns arbeten som i och för sig inte påverkar säkerhetsnivån negativt, men som är så omfattande till sin natur att de bör föranleda ett nytt godkännande. Som exempel kan nämnas installation av ett signalställverk. När installationen av ställverket väl är färdig har, om arbetet utförts på ett korrekt

sätt, den övergripande säkerhetsnivån inte påverkats negativt. Däremot är det ett omfattande arbete som kan ha stor påverkan på säkerheten om det installeras felaktigt och tillsynsmyndigheten bör därför ges insyn i arbetet.

Bestämmelsen i 2 kap. 13 a § föreslås därför ändras på så sätt att det blir tydligt att ett nytt godkännande ska krävas både om säkerhetsnivån bedöms kunna påverkas negativt och om arbetet rent allmänt är av så omfattande karaktär att ett nytt godkännande bör krävas.

*Trafikverket* har framfört att det bör preciseras vad som avses med moderniseringar eller ombyggnationer som påverkar säkerhetsnivån negativt eller är av sådan omfattning att ett nytt godkännande krävs. Redan i nuvarande reglering finns bemyndigande som möjliggör för tillsynsmyndigheten att i föreskrifter precisera vilka typ av arbeten som avses och vilken omfattning dessa arbeten ska ha för att omfattas av krav på förnyat godkännande. Sådana mer detaljerade föreskrifter får således meddelas om det bedöms lämpligt.

Begreppet delsystem definieras för närvarande som ”del av järnvägs-system”. Utredningen har föreslagit att definitionen preciseras för att bättre överensstämma med direktivets reglering. Detta ska, enligt utredningen, ske genom en hänvisning till de fyra strukturella delsystem som förtecknas i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet, dvs. infrastruktur, energi, trafikstyrning och signalering samt rullande materiel. *Transportstyrelsen* har ansett att definitionen bör hänvisa till samtliga sju delsystem, dvs. både de fyra ovan nämnda strukturella delsystemen och de tre funktionella delsystemen drift och trafikledning, underhåll och telematikapplikationer avsedda för person och godstrafik. Regeringen delar denna bedömning. I den senaste ändringen av bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet (2011/18/EU), som beslutats efter remissförfarandet, har dock bilagan utökats med ett delsystem. Delsystemet trafikstyrning och signalering har delats upp i markbaserad respektive fordonsbaserad. Det kan inte uteslutas att ytterligare ändringar kommer att ske. För att inte behöva ändra i lagtexten så snart bilagan ändras i detta avseende, bör antalet delsystem inte preciseras i denna.

Det faktum att det endast är de strukturella delsystemen som kräver godkännande för att tas i bruk framgår av järnvägsförordningen. Dessa bestämmelser har meddelats med stöd av bemyndigande som anger att regeringen får meddela undantag från kravet på godkännande (jfr 2 kap. 25 § 7).

### 5.3 Villkor i beslut om godkännande av delsystem

**Regeringens förslag:** Ett godkännande att ta i bruk ett delsystem 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.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 21.6 i driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) får ett godkännande förenas med villkor för användning och andra begränsningar. Även om det skulle kunna hävdas att detta är något som tillsynsmyndigheten har rätt att göra utan uttryckligt stöd i lagtexten, bör det för att fullt ut genomföra direktivet på denna punkt införas en bestämmelse om detta i järnvägslagen.

Enligt direktivet gäller bestämmelsen enbart vid godkännande av järnvägsfordon. Ett järnvägsfordon kan enligt den nu föreslagna legaldefinitionen bestå av del av, ett eller flera delsystem. Utredningen har dock föreslagit att den svenska bestämmelsen ska gälla vid godkännandet av alla sorters delsystem. Genom en sådan ordning följs den systematik som gäller i järnvägslagen, där det nu visserligen föreslås specialbestämmelser om godkännande av fordon, med där själva godkännandebeslutet alltjämt ska ske enligt 2 kap. 13 § om godkännande av delsystem. Vidare skulle en bestämmelse som enbart avser fordon kunna ge upphov till motsatstolkningen att det inte går att förena godkännanden av övriga delsystem med villkor, vilket inte är avsikten. Bestämmelsen om att godkännandet ska kunna förenas med villkor bör därför gälla alla delsystem.

Om det efter ett godkännande görs sådana förändringar i delsystemet att det kan antas påverka redan meddelade villkor, ska anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Detta rör mindre förändringar av delsystemet än de som kräver en granskning för eventuell förnyad godkännandeprövning enligt 2 kap 13 a § (avsnitt 5.2).

## 5.4 Godkännande av järnvägsfordon

### 5.4.1 Första godkännande och kompletterande godkännande

**Regeringens förslag:** Bestämmelser om godkännande av järnvägsfordon (*första godkännandet*) 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.

**Regeringens bedömning:** Bestämmelser om *kompletterande godkännanden*, dvs. godkännande av ett fordon som redan har godkänts i ett annat land inom EES eller Schweiz, bör föras in i förordning och myndighetsföreskrifter.

**Utredningens förslag och bedömning:** Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* har ifrågasatt om inte regleringen av kompletterande godkännanden av fordon, såvitt avser bestämmelser om att fordon ska *anses* godkända om prövningsmyndigheten inte följer angivna tidsfrister för prövningen, bör föras i lagen i stället för i förordningen (se nedan avsnitt 5.4.5). I övrigt har inte framförts några synpunkter i frågan.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Av 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) framgår att ett delsystem får tas i bruk endast efter ett godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet. Av järnvägsförordningen framgår att det endast är strukturella delsystem som kräver godkännande, medan s.k. funktionella delsystem undantas från detta krav. Till strukturella delsystem hör infrastruktur, energi, trafikstyrning och signalering samt rullande materiel, och till funktionella delsystem hör drift och trafikledning, underhåll samt telematikapplikationer avsedda för person- och gods- trafik.

Enligt kap. IV och V i driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) krävs godkännande för att ta i bruk både strukturella delsystem och järnvägsfordon. I nuvarande reglering i järnvägslagen behandlas endast godkännande av delsystem (13 §), medan specialbestämmelser om godkännande av fordon, som alltid består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem, ansetts omfattas av samma övergripande reglering.

Mot bakgrund av att bestämmelserna om godkännande av fordon nu fått betydligt större utrymme i direktivet och att ett av de bärande motiven för hela regleringen är att underlätta godkännande och förflyttning av järnvägsfordon mellan olika länder inom EU, har utredningen i syfte att lagtekniskt tydliggöra proceduren föreslagit att bestämmelserna om s.k. första godkännande av fordon förs in i järnvägslagen vid sidan av bestämmelserna om godkännande av delsystem. De nya reglerna om fordonsgodkännanden (2 kap. 15–17 §§) kommer att innehålla vissa särregler som ska beaktas vid fordonsgodkännanden. Själva godkännandebeslutet föreslås dock även fortsättningsvis att fattas enligt 2 kap. 13 §. Regleringsmässigt framgår detta av att det i bestämmelserna om fordonsgodkännande hänvisas tillbaka till 2 kap. 13 §. Det gäller dock inte för fordon som omfattas av bestämmelsen i 2 kap. 15 §, av vilken det framgår att det inte ska ske någon ytterligare prövning för att godkänna fordonet. Regleringskonstruktionen innebär också att de generella bestämmelserna rörande delsystem, t.ex. krav på förnyat godkännande (2 kap. 13 a §), villkor i beslut om godkännande (2 kap. 14 §) och återkallelse av godkännande (8 kap. 6 a §) även gäller för godkännande av fordon, vilket ställs krav på i direktiv 2008/57/EG.

Bestämmelserna om efterföljande s.k. kompletterande godkännande föreslås i huvudsak regleras i järnvägsförordningen. I järnvägslagen föreslås endast en bestämmelse om att ett godkännande meddelat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om inte något annat är särskilt föreskrivet samt ett bemyndigande som möjliggör sådana föreskrifter (jfr avsnitt 5.4.5). Det kan konstateras att för närvarande kommer det att krävas kompletterande godkännande för det stora flertalet fordon. Detta förhållande kommer dock att ändras i takt med att den tekniska harmoniseringen av järnvägssystemet fortskrider.

Sammanfattningsvis delar regeringen utredningens förslag och bedömning när det gäller uppdelningen av regleringen i lag och förordning.

**Regeringens förslag:** 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.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) ska proceduren för godkännande av fordon gå till på olika sätt beroende på dels om fordonet omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), dels om det är fråga om det första godkännandet eller ett s.k. kompletterande godkännande. Därtill kommer bestämmelser om godkännande av redan typgodkända fordon.

Enligt artikel 22.2 a ska i de fall ett järnvägsfordon helt överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) och det eller de delsystem fordonet består av redan har godkänts för att tas i bruk, järnvägsfordonet godkännas utan ytterligare kontroller. Tillämpningen av bestämmelsen förutsätter att fordonet överensstämmer med alla tillämpliga TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet. Regeringen föreslår att det i järnvägslagen förs in en bestämmelse av denna innebörd.

I de fall ett järnvägsfordon helt överensstämmer med tillämpliga TSD:er och även ska användas på infrastruktur som helt överensstämmer med tillämpliga TSD:er, kommer det inte att behövas ett kompletterande godkännande i Sverige. Detta kommer att framgå av reglering i järnvägsförordningen.

### 5.4.3 Järnvägsfordon vars delsystem inte är godkända

**Regeringens förslag:** 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, och
3. dokumentation som visar att fordonet uppfyller nationella särkrav om säkerhet och driftskompatibilitet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I artikel 22.2 b i driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) behandlas godkännanden av järnvägsfordon i de fall fordonet överensstämmer med alla relevanta TSD som är i kraft vid tidpunkten för prövningen samt är försett med alla nödvändiga

EG-kontrollförklaringar, dock utan att det eller de delsystem fordonet består av tidigare har varit föremål för godkännande för att tas i bruk (jfr avsnitt 5.4.2).

Enligt artikeln begränsas i dessa fall medlemsstaternas möjligheter att utföra kontroller inför godkännandet. Den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) är i dessa fall endast tillåten att kontrollera

1. teknisk kompatibilitet mellan fordonets berörda delsystem och deras säkra inbördes integrering,
2. teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet,
3. nationella regler som är tillämpliga på öppna punkter,
4. nationella regler som är tillämpliga på specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

Regeringen anser med anledning härav att det i järnvägslagen bör införas en bestämmelse som stadgar att ett fordon som överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, men vars delsystem inte har varit föremål för godkännandeprövning, ska godkännas om sökanden kan visa upp erforderliga EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 9 § järnvägslagen avseende det eller de delsystem fordonet består av, dokumentation som styrker *dels* att de delsystem fordonet består av är sammanfogade på ett ur driftskompatibilitets- och säkerhetssynpunkt tillfredställande sätt och att det råder teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet, *dels* att fordonet uppfyller svenska särkrav i form av nationella tekniska specifikationer. Det sistnämnda gäller endast särkrav som avser reglering av s.k. öppna punkter (dvs. områden som Europeiska unionen ännu inte reglerat och som medlemsstaterna därför får ”fylla ut”) samt specialfall som angetts i relevanta TSD:er.

#### 5.4.4 Järnvägsfordon som inte överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

**Regeringens förslag:** Ett järnvägsfordon som inte, eller endast till viss del, överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska godkännas för att tas i bruk i enlighet med den allmänna bestämmelsen om godkännande av delsystem.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I artikel 24 i driftskompatibilitetsdirektivet föreskrivs vilken prövning som ska ske inför ibruktagande av fordon som inte alls, eller endast till viss del, överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er). Enligt artikeln gäller det dels fordon som inte överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för att fordonets ibruktagande, dels fordon som omfattas av undantag från kraven, och dels fordon för vilka de s.k. väsentliga kraven inte föreskrivs i TSD.

Godkännandet ska prövas av den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) och ska i dessa fall enbart vara giltigt på järnvägsnätet i den medlemsstat som beviljat godkännandet. För det fall

det förekommer tekniska aspekter som överensstämmer med TSD ska proceduren för EG-kontrollförfarande tillämpas. För övriga tekniska aspekter ska nationella bestämmelser som anmälts till EU-kommissionen i enlighet med bestämmelserna i driftskompatibilitetsdirektivet eller järnvägssäkerhetsdirektivet tillämpas. Det innebär att det är samma övergripande prövning som sker inför ibruktagandet av delsystem enligt nuvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519). Vid prövning enligt denna paragraf tillämpas på motsvarande sätt olika materiella bestämmelser beroende på om delsystemet och de tekniska aspekterna omfattas av TSD eller inte.

Regeringen föreslår med anledning härav att det införs en ny bestämmelse i järnvägslagen som innebär att i de fall ett fordon inte, eller endast till viss del, omfattas av TSD ska godkännandet inför ibruktagandet ske enligt 2 kap. 13 §.

#### 5.4.5 Kompletterande godkännande – godkännande av fordon som redan godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz

**Regeringens förslag:** Ett sådant godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon 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 ska få meddela föreskrifter om sådana krav för kompletterande godkännande.

Regeringen meddelar föreskrifter om inom vilken tid tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett ärende som avser kompletterande godkännande. Om tillsynsmyndigheten inte fattar beslut i ett ärende om kompletterande godkännande inom dessa tidsfrister, ska fordonet anses godkänt för att tas i bruk.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i det väsentliga med regeringens förslag. Utredningen föreslår dock att bestämmelsen om att fordon ska anses godkänt om inte angivna tidsfrister för prövningen följs, ska finnas i förordningen i stället för i lagen.

**Remissinstanserna:** *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att ett kompletterande godkännande för fordon som redan godkänts i ett annat EU-land enbart ska innefatta en prövning gentemot svenska särregler, detta för att undvika onödig byråkrati. *Kammarrätten i Sundsvall* ifrågasätter om inte de bestämmelser om automatiskt godkännande av järnvägsfordon – i de fall prövningsmyndigheten inte följer angivna tidsfrister för prövningen – borde föras in i lagen i stället för i förordningen.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 21.5 i driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) följer att ett godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon som beviljats i en medlemsstat enligt huvudregeln ska vara giltigt i övriga medlemsstater. Medlemsstaterna får dock genom att anta specifika nationella bestämmelser föreskriva att det krävs ett kompletterande godkännande. Hur omfattande en prövning för kompletterande godkännande får vara är beroende av om fordonet överensstämmer helt eller delvis med TSD eller om det inte alls överensstämmer med TSD. I de fall hela fordonet omfattas av TSD, de delsystem

som fordonet består av var för sig redan godkänt för i bruktagande och fordonet ska användas på TSD-konform infrastruktur, får ingen ytterligare prövning göras. Avsikten är rent generellt att den kompletterande granskningen, i likhet med vad *Branschföreningen Tågoperatörerna* efterlyst, ska begränsas så långt möjligt.

Endast sådant som inte granskats i den tidigare prövningen, men som ändå bedöms nödvändigt att kontrollera för att uppfylla krav på säkerhet och driftskompatibilitet får kontrolleras. Det kan exempelvis föranledas av att järnvägsinfrastrukturen i Sverige inte är kompatibel med infrastrukturen i andra medlemsländer eller att infrastrukturen, även inom Sverige, är av varierande kvalitet. Dessutom finns tekniska problem som t.ex. gäller strömförsörjningssystemets förmåga att absorbera s.k. spikar eller det faktum att olika normer för hjulsvarvning fortfarande förekommer inom gemenskapen.

I direktivet föreskrivs också vissa tidsfrister inom vilka den nationella säkerhetsmyndigheten måste pröva ärenden om kompletterande godkännande (art. 21.8, 23.7 och 25.5). I exempelvis artikel 23.7 som handlar om kompletterande godkännande av *fordon som överensstämmer med TSD* anges att den nationella säkerhetsmyndigheten ska pröva ansökningar om godkännande så snart som möjligt och senast två månader efter det att viss angiven teknisk dokumentation lämnats in eller, i tillämpliga fall, en månad efter det att kompletterande upplysningar lämnats in eller efter det att resultaten av begärda prover kommit in till myndigheten. Av artikel 21.8 följer att om inte dessa tidsfrister följs, ska fordonet betraktas som godkänt i *den berörda medlemsstaten* efter en period på tre månader räknat från den dag tidsfristen löpte ut. Godkännandets giltighet ska i dessa fall vara begränsat till det land vars myndighet fallerat att pröva ärendet i tid.

För att fullt ut genomföra direktivets reglering om kompletterande godkännanden föreslog utredningen att det i järnvägsförordningen (2004:526) skulle införas bestämmelser om dessa tidsfrister och att fordon ska anses godkända här i landet om de angivna tidsfristerna för prövningen inte följs.

*Kammarrätten i Sundsvall* har ifrågasatt om inte dessa bestämmelser i stället borde föras in i lagen. Regeringen delar kammarrättens bedömning att bestämmelsen om automatiskt godkännande av fordon är av sådan dignitet att den bör finnas i lagen. Mot bakgrund av den omfattande och detaljerade regleringen av dessa prövningar och tidsfrister i olika situationer, bör dock de materiella bestämmelserna om dessa, i likhet med vad utredningen föreslagit, stå i järnvägsförordningen. Detta för att inte tynga lagen med en alltför detaljerad och omfattande reglering.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att det i järnvägslagen förs in en bestämmelse om att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett fordon från behörig myndighet eller organ i ett annat land inom EES eller Schweiz gäller i Sverige om inte något annat är särskilt föreskrivet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på kompletterande godkännande i enlighet med direktivets reglering. Föreskrifterna om tidsfrister kan regeringen meddela med stöd av sin s.k. restkompetens enligt regeringsformen. Det bör därför i lagen tas en upplysning om att regeringen meddelar föreskrifter. Om tillsynsmyndigheten inte följer de i dessa föreskrifter



angivna tidsfristerna för prövningen, ska fordonet anses godkänt för att tas i bruk i Sverige. Att sådana automatiska godkännanden från andra länder inte ska vara giltiga i Sverige, kommer att regleras i föreskrifter meddelade med stöd av bemyndigandet som avser föreskrifter om krav på kompletterande godkännande.

## 5.5 Fordonstyper

### 5.5.1 Godkännande av fordonstyper

**Regeringens förslag:** 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 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.

Fordonstyp ska definieras som fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om godkännande av fordonstyper och om undantag från sådant godkännande samt om godkännande av en serie identiskt lika fordon.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslagen.

**Skälen för regeringens förslag:** I artikel 26 i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG anges inledningsvis att medlemsstaterna får utfärda godkännanden för fordonstyper. Vidare anges att när medlemsstaterna godkänner ett järnvägsfordon ska den samtidigt godkänna fordonstypen. Av direktivet framgår inte annat än att det är samma prövning av fordonet som ska äga rum oavsett om sökanden begärt att få fordonet typgodkänt eller inte. I järnvägslagen bör det föras in en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten, när den godkänner ett fordon, samtidigt ska godkänna fordonstypen. Sökanden ska dock även kunna begära att få en fordonstyp godkänd utan att samtidigt godkänna ett visst fordon. Det kan t.ex. aktualiseras när sökanden vill ha ett typgodkännande i flera länder samtidigt.

Av artikel 26.3 framgår att i de fall det för ett typgodkännande bakomliggande regelverket i form av TSD:er och nationella bestämmelser ändras, ska den nationella säkerhetsmyndigheten besluta om typgodkännandet ska förbli giltigt eller måste förnyas. Regeringen anser mot denna bakgrund att det i järnvägslagen bör införas en bestämmelse som säger att tillsynsmyndigheten i dessa fall får besluta att typgodkännandet måste förnyas för att förbli giltigt. För att tydliggöra detta villkor för sökanden bör det också framgå av beslutet om typgodkännande. De

kriterier som den nationella säkerhetsmyndigheten får kontrollera vid ett förnyat typgodkännande får endast avse förhållanden som påverkas av de ändrade bestämmelserna. En regel som preciserar myndighetens begränsning i detta avseende, bör föras in i järnvägsförordningen.

Enligt artikel 26.7 ska alla typgodkännanden registreras i det europeiska registret över godkända typer av fordon.

Begreppet fordonstyp är inte helt lättdefinierat. Hur stora förändringar i ett fordon i förhållande till en redan godkänd fordonstyp får ske innan det betraktas som en ny fordonstyp? Medlemsstaterna har olika definitioner och den definition som förts in i direktivet är inte helt klar. I järnvägslagen föreslås det införas en definition som innebär att en fordonstyp är fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Vidare föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om godkännande av fordonstyper och om undantag från sådant godkännande. Nu föreslås att typgodkännande blir obligatoriskt när tillsynsmyndigheten prövar ett individuellt fordon för godkännande. Det kan finnas fordon för vilka ett sådant typgodkännande inte bedöms relevant och för vilka det inte heller ställs krav på ett sådant godkännande enligt EU-rätten. Föreskriftsrätten möjliggör undantag från lagens krav i sådana fall. Enligt artikel 21.13 i driftskompatibilitetsdirektivet anges att medlemsstaterna även får meddela föreskrifter om godkännande av *en serie* fordon. I lagen föreslås inte några materiella bestämmelser om seriegodkännanden. Däremot föreslås ett bemyndigande som möjliggör reglering på lägre normnivå än lag om det skulle uppkomma ett behov av sådana föreskrifter.

### 5.5.2 Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp

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

Försäkran om överensstämmelse ska definieras som en sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd typ av järnvägsfordon som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Enligt utredningens förslag ska emellertid bestämmelsen införas i järnvägsförordningen i stället för i järnvägslagen.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 26.3 ska fordon som överensstämmer med ett typgodkänt fordon, godkännas utan ytterligare kontroller om sökanden uppvisar en s.k. förklaring av överensstämmelse. Det gäller emellertid endast typgodkännanden som beviljats i den medlemsstat där den efterföljande godkännandeprovningen ska ske. Det innebär att här i Sverige är det endast typgodkännanden som beviljats av Transportstyrelsen och som förts in i det Europeiska registret över typgodkända fordon som ska beaktas. Regeringen anser till skillnad från

utredningen att bestämmelsen av tydlighetsskäl bör införas i järnvägs-lagen i stället för i järnvägsförordningen.

Hur en försäkran om typöverensstämmelse ska se ut i olika fall framgår av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformning och försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon. Redan av direktivet (art 26.5) framgår dock att för fordon som överensstämmer med TSD, ska typöverensstämmelsen fastställas i enlighet med kontrollförfarandena i relevanta TSD:er. För fordon som inte överensstämmer med TSD ska försäkran om typöverensstämmelse i stället fastställas i enlighet med kontrollförfarandena i modulerna D eller E i rådets beslut av den 22 juli 1993 (93/465/EEG)<sup>8</sup> om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv.

## 5.6 Märkning av järnvägsfordon

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

Tillsynsmyndigheten ska tilldela fordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att det godkänns för att tas i bruk. Den som ansöker om godkännande att ta ett fordon i bruk ska ansvara för att märka fordonet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I nuvarande reglering i järnvägslagen (2 kap. 13 § b) finns en bestämmelse som stadgar att järnvägsfordon ska vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Genom paragrafen genomfördes artikel 11.4 i de båda tidigare driftskompatibilitetsdirektiven enligt deras lydelse i direktiv 2004/50/EG, där det stadgas att när medlemsstaterna godkänner att rullande materiel tas i bruk, ska de ansvara för att se till att varje fordon förses med identifikationskod i alfanumerisk form. Koden ska anbringas på varje fordon och föras in i det nationella fordonsregistret.

Enligt artikel 32 i det nya driftskompatibilitetsdirektivet anges i stället att ett fordon som tas i bruk i gemenskapens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer som ska specificeras i TSD:n Drift och trafikledning (Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseenden delsystemet ”drift och trafikledning” hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg<sup>9</sup>). I bilaga P till TSD:n anges att fordon ska vara försedda med en beteckning för

<sup>8</sup> EGT L 220, 30.8.1993, s. 23 (Celex 31993D0465).

<sup>9</sup> EUT L 359, 18.12.2006, s. 1 (Celex 2006D0920).

fordonsinnehavaren, innehavarbeteckning och en beteckning som anger fordonets tekniska egenskaper och driftskompatibilitet. Identifikationskoden ska därmed bestå av ett tolvstavigt europeiskt fordonnummer, en innehavarbeteckning samt, för godsvagnar, ytterligare en beteckning som anger godsvagnens tekniska egenskaper och driftskompatibilitet. Beteckningarna ska föras in både i det nationella fordonregistret och i det europeiska registret över godkända fordonstyper. För att terminologin i järnvägslagen ska överensstämma med den som anges i EU-regleringen anser regeringen att bestämmelsen i järnvägslagen bör ändras.

Närmare regleringar som rör direktivets krav, som exempelvis att även äldre redan godkända fordon behöver märkas samt hur och när detta ska ske, bör regleras i förordning och myndighetsföreskrifter. Som *Lagrådet* anfört i sitt yttrande över lagförslaget bör sådana föreskrifter som kan förutses i detta avseende utgöra verkställighetsföreskrifter. Det bemyndigande som föreslås i lagrådsremissen bör därför, som *Lagrådet* anfört, utgå i den del som avser själva märkningen. Däremot krävs ett bemyndigande för att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från kravet på märkning i lagen. Det gäller t.ex. föreskrifter som innebär att det endast är för godsvagnar som beteckning om driftskompatibilitet behöver införas. Ett sådant bemyndigande finns redan i nuvarande lydelse av järnvägslagen, 2 kap. 14 § 7 som nu föreslås få beteckningen 2 kap. 25 § 9.

## 6 Enheter med ansvar för fordonsunderhåll

### 6.1 Bakgrund

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 år 2004 uppmärksammades bl.a. i järnvägsbyråförordningen (881/2004)<sup>10</sup> 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.

Tanken med certifiering har varit att stärka kontrollen av att järnvägsfordon underhålls på ett ändamålsenligt och säkert sätt och att därigenom ytterligare förbättra järnvägssäkerheten. En certifiering skulle också kunna bidra till att utjämna skillnader mellan medlemsstaterna och därmed skapa mera jämlika konkurrensförhållanden mellan aktörerna

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå.

### **6.1.1 Dagens reglering av fordonsunderhållet**

Den grundläggande trafiksäkerhetsmässiga regleringen av styrning och utförande av underhåll på järnvägsfordon återfinns i järnvägslagen och järnvägsförordningen. Regelverket kompletteras och konkretiseras genom föreskrifter från Transportstyrelsen. Regler och föreskrifter för fordonsunderhåll förekommer inte fristående utan ingår som delar av större regelkomplex. Fordonsunderhåll utgör sålunda en delmängd av det övergripande järnvägssäkerhetsansvaret.

Regelssystemet innehåller bland annat krav på beskaffenheten hos infrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel som används. Vidare finns föreskrifter om hur järnvägsföretags och infrastrukturförvaltarens verksamhet ska vara organiserad. Personal som utför arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska motsvara krav på yrkeskunnande och utbildning samt i övrigt anses lämplig med hänsyn till hälsotillstånd och personliga förhållanden. Verksamheten ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem som fastställer vilken organisation och vilka förfaranden som ska tillämpas för att trygga säkerheten. Till säkerhetsstyrningssystemet ska också höras de övriga säkerhetsbestämmelser som behövs.

### **6.1.2 Säkerhetsstyrningssystem**

Den som vill utföra järnvägstrafik måste inneha tillstånd utfärdat av Transportstyrelsen. Tillståndet omfattar enligt huvudregeln licens och säkerhetsintyg. För att beviljas säkerhetsintyg måste järnvägsföretaget visa att man uppfyller gällande krav om säkerhetsstyrningssystem, övriga säkerhetskrav, använder fordon som uppfyller kraven samt har erforderliga försäkringar.

Säkerhetsintyg har en del A och en del B. Företagets övergripande rutiner och dokumentation av styrningen av säkerhetsarbetet omfattas av säkerhetsintygets del A. De detaljrutiner som är specifika för det egna landet eller det land där företaget avser att operera omfattas av intygets del B. I Transportstyrelsens vägledning för ansökan om säkerhetstillstånd återfinns en punkt som avser besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon med en förteckning över detaljerade krav på fordonsunderhåll som ska uppfyllas för att man ska kunna erhålla säkerhetsintygets del B. Där nämns bl.a. underhålls- och besiktningintervall, säkerhetsbesiktningar utöver periodiska besiktningar, kontroller och gränsvärden vid säkerhetsbesiktning, åtgärder vid periodiskt underhåll, funktionskontroller, avvikelserapportering, åtgärder vid påtalade brister, dokumentation av säkerhetsbesiktning och underhåll, säkerställande att fordon som används är godkända, besiktade och underhållna enligt företagets krav samt beskrivning av vilka verkstadsresurser som används för underhållet.

I Sverige bedriver flertalet järnvägsföretag inte fordonsunderhåll i egen regi. De dominerande företagen SJ AB och Green Cargo AB skiljdes organisatoriskt från underhållsverksamheten i och med bolagiseringen av det gamla affärsverket SJ. Det tunga underhållet bolagiserades redan år 1991 och det lätta underhållet år 2000. Sedan dess upphandlar både SJ AB och Green Cargo 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. Underhåll upphandlas i regel i anslutning till anbuds- och kontraktsprocessen. Det finns emellertid exempel på trafikoperatörer som utför underhåll i egen organisation, till exempel Roslagståg.

Några trafikhuvudmän har valt att själva svara för upphandlingen av fordonsunderhåll och ställer då underhållna trafikfordon till operatörens förfogande. Ett sådant exempel är X-trafik. Ansvar för trafiksäkerheten inklusive underhållet åvilar emellertid även i den situationen trafikoperatören, dvs. järnvägsföretaget, även om man saknar egna direkta kommersiella relationer med underhållsleverantören. Operatörens styrning av underhållet är i en sådan situation något mer komplicerad än om operatören själv kontrakterat underleverantören. I det aktuella fallet med X-trafik föreligger ett trepartsavtal som ger järnvägsföretaget rätten att revidera och överpröva underhållet.

## 6.2 För varje fordon ska det finnas en underhållsansvarig enhet

**Regeringens förslag:** 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.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om underhållsansvariga enheter.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *A-Train AB* anser att författningsförslaget kunde genomgå vissa språkliga förbättringar för att öka förståelsen och närheten till vanligt svenskt språkbruk. Det gäller bland annat formuleringen ”Järnvägsfordon ska tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll”. Bättre vore att tala om att varje fordon ska ha en ”underhållsansvarig”.

*Nuvarande reglering*

Ansvaret för järnvägssäkerheten ligger på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Detta innefattar ansvar för att de fordon som används i verksamheten uppfyller föreskrivna krav på säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. I det senare ligger kontroll av att fordonen i förekommande fall överensstämmer med TSD. Att ansvara för fordonsunderhåll är emellertid resurskrävande och kräver hög teknisk kompetens även i de fall det konkreta underhållsarbetet läggs ut på ett annat företag. I många fall kan styrningen och kontrollen av underhållsverksamheten ta en inte obetydlig del av järnvägsföretagets ledningskapacitet.

*Direktivet*

Enligt artikel 14 a i 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) ska ett järnvägsfordon innan det tas i bruk eller används i järnvägsnätet tilldelas en enhet med ansvar för underhåll. Enheten ska registreras i det nationella fordonsregistret. När det gäller godsvagnar ska enheten ha certifikat från ett ackrediterat certifieringsorgan eller erkännande från den nationella säkerhetsmyndigheten.

Syftet med att inrätta enheter med ansvar för fordonsunderhåll är att man härigenom ska identifiera särskilda enheter som har den tekniska kompetens som krävs för att underhålla järnvägsfordon. Inrättandet av funktionen innebär att ett gemensamt system för styrning av fordonsunderhållet skapas. Det kan förväntas underlätta för järnvägsföretagen att ta sitt lagstadgade ansvar för järnvägssäkerheten samtidigt som det skapas instrument som kan användas för att ytterligare utveckla säkerhetsarbetet.

En mer detaljerad reglering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar återfinns 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 653/2007, se bilaga 4. Förordningen träder i kraft den tjugonde dagen efter publiceringen i Europeiska unionens officiella tidning (EUT), dvs. den 30 maj 2011. Enligt övergångsbestämmelserna till förordningen ska certifikat eller erkännande senast från och med den 31 maj 2012 utfärdas i enlighet med bestämmelserna i förordningen.

*Överväganden*

För att genomföra direktivets reglering föreslår regeringen att det i järnvägslagen (2004:519) föreskrivs att ett järnvägsfordon får tas i bruk endast om det för fordonet har utsetts en underhållsansvarig enhet. Även om begreppet inte helt överensstämmer med det begrepp som används i direktivet bör det, som *A-Train AB* påpekat, anpassas till svenskt språkbruk för att underlätta förståelsen.

Kravet i direktivet på att uppgifter om enheten även ska ha förts in i det nationella fordonsregistret kommer i den svenska regleringen följa av att en underhållsansvarig enhet enligt 1 kap. 4 § järnvägslagen definieras som den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och är registrerad som sådan i fordonsregistret.

Sammanfattningsvis betyder det att för att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs dels ett godkännande i enlighet med de i avsnitt 5 behandlade bestämmelserna, dels att det 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. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreslås få meddela föreskrifter om när sådana fordon senast ska ha tilldelats en underhållsansvarig enhet (jfr avsnitt 9).

### 6.2.1 Undantag från kraven på underhållsansvarig enhet

**Regeringens förslag:** Kraven på att det ska ha utsetts en enhet med ansvar för fordonsunderhåll gäller inte 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.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 2.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 2008/110/EG får medlemsstaterna från direktivets tillämpningsområde undanta

1. tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem,
2. verksamhet vid järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransporter i lokal-, stads- eller förortstrafik,
3. privatägd järnvägsinfrastruktur som används enbart för infrastrukturförvaltarens egna godstransporter,
4. museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert, samt
5. musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal.

I likhet med tidigare införlivande av EU-rätt på järnvägssäkerhetsområdet bör de undantag som medges i direktivet utnyttjas. Det gäller främst fordon som endast används på lokala nät och där harmonisering med övriga Europa inte är av samma betydelse. Ett utnyttjande av undantagen medför också en viss flexibilitet i regleringen och ger möjlighet att anpassa kravnivåerna utifrån behov och förutsättningar i de aktuella verksamheterna. Det finns inget som hindrar att en verksamhets-



utövare som omfattas av undantagen på frivillig basis ändå väljer att utse enhet med ansvar för fordonsunderhåll för sina fordon.

När det gäller tunnelbanor och spårvägar undantas dessa redan i nuvarande reglering från järnvägslagens tillämpning genom bestämmelsen i 1 kap. 1 § andra stycket. Det bör enligt regeringen inte heller införas krav på enheter med ansvar för underhåll i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. För övriga undantag (p. 2–5 ovan) bör det i likhet med vad utredningen föreslagit införas en särskild undantagsbestämmelse i järnvägslagen. Fordon som kommer att omfattas av undantaget blir då museijärnvägsfordon och fordon som endast används vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §. Det betyder dels fordon som endast används på järnvägsnät som inte förvaltas av staten för transporter av eget gods (industrispår), dels fordon som enbart används vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående från det övriga nätet och enbart avsedda för persontrafik. Som exempel på sådana nät brukar nämnas Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm.

För att ytterligare kunna anpassa regleringen efter de krav och möjligheter till undantag som följer av nuvarande och kommande EU-rätt, bör det därutöver även införas ett bemyndigande i lagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från kravet på underhållsansvarig enhet.

### 6.3 Krav som ställs på den som ska vara underhållsansvarig enhet

#### 6.3.1 Vem som kan bli underhållsansvarig enhet

**Regeringens bedömning:** 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.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* och *Transportstyrelsen* delar utredningens bedömning att inte bara järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, utan alla fysiska och juridiska personer som uppfyller kraven på kompetens och resurser, ska kunna registreras och certifieras som en enhet med ansvar för underhåll. Detta torde, enligt dessa myndigheter, bidra till ett bättre utbud och därmed till en effektivare funktion.

**Skälen för regeringens bedömning:** Av artikel 14 a p. 2 i järnvägs-säkerhetsdirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 2008/110/EG framgår att ett *järnvägsföretag*, en *infrastrukturförvaltare* eller en *fordonsinnehavare* kan vara en enhet med ansvar för underhåll. Bestämmelsen har varit föremål för skilda tolkningar vilka kommit att kallas för den exkluderande respektive inkluderande tolkningen. Den exkluderande tolkningen innebär att endast de företag och organisationer som omnämns i bestämmelsen (järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och fordonsinnehavare) ska ha rätt att vara enhet med ansvar för underhåll, medan den inkluderande tolkningen innebär att alla som uppfyller

kraven på en enhet med ansvar för underhåll kan fylla denna funktion och att skrivningen i direktivet endast utgör exempel på verksamhetsutövare som kan vara det.

Både inom EU-arbetet (t.ex. Europeiska järnvägsbyrån, ERA) och inom den svenska järnvägsbranschen har den inkluderande tolkningen kommit att dominera. Det har också framkommit att det finns intresse för att åta sig uppgiften hos andra företag och organisationer än de som räknas upp i direktivsbestämmelsen. Det gäller t.ex. underhållsleverantörer, fordonstillverkare och teknikkonsulter. En exkluderande tolkning skulle innebära att det infördes etableringshinder av rent formell karaktär för sådana aktörer.

Regeringen gör i likhet med utredningen bedömningen, vilken *Konkurrensverket* och *Transportstyrelsen* delat, att bestämmelsen i järnvägslagen om vem som har rätt att vara enhet med ansvar för underhåll bör utgå ifrån att alla fysiska och juridiska personer som uppfyller kraven i lag och övriga föreskrifter har rätt att vara en enhet med ansvar för underhåll.

För underhållsansvariga enheter som ansvarar för underhållet av godsvagnar kommer även krävas tillstånd av tillsynsmyndigheten eller certifikat utfärdat av ett ackrediterat organ. Dessa enheter ska utöver lagens krav även uppfylla kraven i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar (jfr avsnitt 6.3.3.).

### 6.3.2 Kraven på underhållsansvariga enheter varierar

**Regeringens bedömning:** Kraven på underhållsansvariga enheter bör variera beroende på om det är fråga om underhåll av godsvagnar eller av andra järnvägsfordon.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Branschföreningen Tågoperatörerna* delar utredningens bedömning att kravet på godkänd eller certifierad enhet med ansvar för underhåll enbart ska gälla för godsvagnar.

**Skälen för regeringens bedömning:** Genom ändringarna i järnvägs-säkerhetsdirektivet (2008/110/EG) slås fast att alla järnvägsfordon ska tilldelas en enhet med ansvar för underhåll och att enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierade eller ha tillstånd. Bakgrunden är att behovet av en sådan ordning här ansetts störst. Godsvagnar är ojämförligt vanligast i internationell trafik och det är vanligt att vagnarna i ett godståg har olika innehavare. Ett certifierings- eller tillståndssystem som garanterar att vagnarna underhålls i vederbörlig ordning och är i säkert skick kan i dessa fall förväntas underlätta för järnvägsföretaget att ta sitt lagstadgade ansvar för säkerheten och för myndigheterna att utöva tillsyn och kontroll.

För enheter med ansvar för underhåll som inte certifieras eller tillståndsprövas uppställs i direktivet inte några krav utöver de relativt övergripande villkor som gäller enligt artikel 14 a.3. Där anges att enheten ska ”se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i

säkert skick genom ett system för underhåll”. Detta ska ske genom att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och gällande krav inklusive underhållsregler och bestämmelser om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

Det certifieringssystem och den struktur som Europeiska järnvägsbyrån (ERA) tagit fram för enheter med ansvar för underhåll, och som antagits av EU-kommissionen genom förordningen (EU) nr 445/2011, gäller enbart för godsvagnar. Andra enheter med ansvar för fordonsunderhåll kan emellertid frivilligt ansluta sig till systemet och därigenom erhålla en certifiering eller ett tillstånd.

Enligt förordningen 445/2011 ska en underhållsansvarig enhet omfatta fyra delfunktioner:

1. En ledningsfunktion som styr och samordnar de operativa funktionerna.

2. En funktion för utveckling av underhållet med ansvar för underhållsdokumentation baserad på konstruktionsuppgifter, gångdata, underhållsdata och beprövad erfarenhet.

3. En funktion för styrning av fordonsflottan med ansvar för att fordon sänds till underhåll och återgår i drift efter underhåll.

4. En funktion för utförande av underhåll med ansvar för det operativa underhållet på fordon och komponenter samt för utfärdande av redovisande dokument och underhållsintyg.

Ledningsfunktionen betraktas som avgörande och överordnad de tre operativa funktionerna. Den som ansöker om att få tillstånd eller certifiering som enhet med ansvar för underhåll måste inom den egna organisationen ha den kompetens och de resurser som krävs för att fullgöra ledningsfunktionen. De operativa funktionerna (2–4 i förteckningen ovan) kan helt eller delvis vara utlagda som uppdrag till underentreprenörer. Den sökande måste dock kunna visa att underentreprenörerna utför uppgifterna på ett tillfredsställande sätt.

Sammanfattningsvis innebär det ovan anförda att kraven på enheter med ansvar för fordonsunderhåll kommer att variera beroende på om enheten ansvarar för underhållet av godsvagnar eller andra järnvägsfordon. Det bör, i enlighet med utredningens bedömning vilken *Branschföreningen Tågoperatörerna* delat, inte införas mer långtgående krav på certifiering eller tillstånd än de som uppställs i direktivet. Det ska dock vara fritt för den som inte omfattas av ett obligatoriskt krav att på frivillig basis ansluta sig och skaffa en certifiering eller ett tillstånd för verksamheten.

### 6.3.3 Tillstånd eller ackreditering

**Regeringens förslag:** 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.

**Regeringens bedömning:** På sikt är det att föredra om tillsynsmyndigheten inte utfärdar tillstånd utan att enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar i stället alltid ska ha en certifiering från ett ackrediterat certifieringsorgan.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Stockholms universitet – Institutet för sjö- och transporträtt* anser det angeläget att inte kravet på certifiering av enheter med ansvar för underhåll i praktiken leder till att uppgiften begränsas till ett fåtal företag som har certifikat. Det skulle ytterligare komma att förstärka den oligopolställning som institutet menar i viss mån redan råder på marknaden för järnvägsunderhåll. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att det är bra att Transportstyrelsen får i uppgift att utfärda tillstånd till enheter med ansvar för underhåll och att den godkännandeprocessen kan samordnas med processen när ett järnvägsföretag söker tillstånd hos Transportstyrelsen för sin järnvägsverksamhet. Branschföreningen ser inte att detta hindrar att, som utredaren föreslagit, även Swedac får i uppgift att ackreditera certifieringsorgan som certifierar enheter med ansvar för underhåll. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* avråder från att införa parallella system för att ge tillstånd. Säkerhetsmyndigheten skulle genom en sådan ordning komma att utföra uppgiften i konkurrens med företag på marknaden. Vidare råder olika kravnivåer vad gäller fortlöpande granskning och tillsyn vilket skulle komma att leda till konkurrenssnedvridning till nackdel för ackrediterade certifieringsorgan.

*Konkurrensverket* anser att konkurrensen riskerar att snedvridas och framväxten av en önskvärd ny marknad för ackrediterade certifieringsorgan riskerar att hämmas om även Transportstyrelsen finns på marknaden. I det fall det bedöms osäkert om nya privata certifieringsorgan hinner etableras och man måste försäkra sig om att det finns någon som kan utföra certifieringar när de nya reglerna börjar gälla, kan möjligen accepteras att Transportstyrelsen under en begränsad inledande period tillåts utföra certifieringar.

*Kommerskollegium* anser att det faktum att vissa myndigheter bedriver konkurrensutsatt verksamhet i egen regi kan leda till otillåtet statsstöd, t.ex. i form av korssubventionering.

## Skälen för regeringens förslag

### *Direktivets reglering*

Enligt artikel 14 a.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet (2008/110/EG) ska när det gäller godsvagnar varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras av ett för uppgiften ackrediterat organ eller erkännas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Sverige handhas ackrediteringar av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). Uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet fullgörs av Transportstyrelsen.

Ackrediteringsförfarandet ska ske på grundval av kriterier om oberoende, kompetens och opartiskhet, t.ex. tillämpliga europeiska standarder i EN 45 000-serien. Även ett erkännande ska grundas på kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet. EU-kommissionen har för avsikt att senast den 24 december 2018 se över systemet i syfte att inkludera alla fordon. Förhoppningen uppges dock vara att detta ska ha skett på frivillig basis dessförinnan.

De alternativa regleringsmodeller som erbjuds i direktivet, dvs. att antingen låta Transportstyrelsen meddela tillstånd till enheter med ansvar för underhåll eller att införa ett ackrediterings- och certifieringssystem, innebär att medlemsstaterna kan välja vilken lösning som passar dem bäst. Valet kan lämpligen göras genom att söka svar på ett antal frågor, som t.ex.: Hur får man till stånd ett system som järnvägsbranschen har förtroende för med en väl fungerande tillsyn? Vilka kostnader kan drabba branschen och det allmänna beroende på vilken väg man väljer? Vilken lösning ligger mest i linje med tankarna om regelförenkling och strävan att sänka företagens administrativa kostnader?

Om uppgiften läggs på Transportstyrelsen skulle det innebära fördelar för framför allt de järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som avser att inom ramen för den egna verksamheten ansvara för fordonsunderhållet. Transportstyrelsen ansvarar allmänt för tillståndsgivning och tillsyn inom järnvägsbranschen. Dessa företag skulle då inte behöva vända sig till en ny instans i form av ett certifieringsorgan. Även om avsikten är att Transportstyrelsens verksamhet ska avgiftsfinansieras finns anledning att anta att myndigheten, med de upparbetade kunskaper den har om företagen i branschen, i dessa fall inledningsvis kommer att vara det mer kostnadseffektiva alternativet.

En ackrediteringslösning skulle innebära att Swedac får i uppgift att ackreditera organ som härigenom ges rätt att certifiera enheter med ansvar för underhåll. Det sker i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluförande av produkter. Med ackreditering förstås en förklaring om att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. Verksamheten kommer att regleras i lagen om ackreditering och teknisk kontroll som föreslås träda i kraft den 1 augusti 2011 och då ersätter lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Ackrediteringsförfarandet är den lösning som Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ansett vara huvudalternativet. Det kan också konstateras att Swedac har lång och beprövad erfarenhet av denna typ av verksamhet och är väl förtrogen med de standarder som kan bli aktuella att tillämpa. Genom en ackrediteringslösning finns också möjligheter att skapa en marknad för certifiering och tillsyn på detta område.

Av betänkandet (SOU 2010:61) framgår att lösningarna kommer se olika ut i de olika EES-länderna. Inriktningen tycks dock vara att för enheter med ansvar för underhåll som inte är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare dominerar ackrediteringsalternativet. När det däremot gäller just järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har man dock från utredningens sida kunnat iaktta en tendens att låta ländernas säkerhetsmyndigheter stå för certifiering och tillsyn som en integrerad del av arbetet med säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.

Utredningen har för att utnyttja dels de marknadslösningar som redan finns, dels Transportstyrelsens kunskap och arbete med säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, föreslagit att både Swedac och Transportstyrelsen får uppgiften. Swedac skulle ackreditera certifieringsorgan som certifierar enheter med ansvar för fordonsunderhåll och Transportstyrelsen

utfärda tillstånd till enheter med ansvar för fordonsunderhåll. Genom att även Transportstyrelsen ges möjlighet att utfärda tillstånd säkerställs, enligt utredningen, att det redan vid bestämmelsernas ikraftträdande kommer att finnas möjligheter för den som önskar bli enhet med ansvar för underhåll för godsvagnar att få tillstånd för denna verksamhet. Ackrediteringslösningen bygger på att enskilda företag gör bedömningen att de vill träda in på marknaden för certifiering av underhållsansvariga enheter och därför vänder sig till Swedac för en ackreditering. Några garantier för att detta ska ha skett vid en viss tidpunkt finns inte.

Denna lösning, med två parallella system där den sökande kan välja vart denne vill vända sig, har i remissvaren kritiserats av *Swedac*, *Konkurrensverket* och *Kommerskollegium* som menar att det försvårar för uppkomsten av en fungerande marknad om även en statlig myndighet ges möjligheten att utfärda tillstånd. De privata aktörer som väljer att ansöka om en ackreditering för att fungera som certifieringsorgan ska då ”konkurrera” med en statlig myndighet vilket kan leda till frågor om otillåtet statsstöd, t.ex. i form av korssubventionering.

*Branschföreningen Tågoperatörerna* har däremot förordat den valfrihetsmodell som föreslagits av utredningen. Deras medlemsföretag har redan etablerade kontakter med Transportstyrelsen och i de fallen det rör nyetablerade företag kan tillståndsprocessen samordnas med prövningen av säkerhetsintyg. Branschföreningen framhåller att dagens järnvägsföretag verkar i en omgivning där allt fler regler, inte minst från EU, påverkar verksamheten. Ofta har dessa regler en starkt kostnadsdrivande inverkan. Branschföreningen ser risken för att det håller på att byggas upp ett regelsystem som bara de största aktörerna mäktar med att hantera vilket i sin tur innebär att något av syftet med att skapa en gemensam järnvägsmarknad gått förlorat.

### Överväganden

En stor andel av dem som kommer att ansöka om tillstånd som enhet med ansvar för underhåll kan förväntas vara järnvägsföretag. De behöver redan i dag tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg från tillsynsmyndigheten. Det kan antas innebära fördelar om dessa tillståndsprövningar kan hanteras i ett och samma förfarande som tillståndsprövningen för underhållsansvaret. Enligt direktivets reglering gäller dessutom för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att den nationella säkerhetsmyndigheten ska kontrollera att kraven är uppfyllda och föra in uppgifter om detta i deras säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd, även om ett ackrediterat organ anlitas. För järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skulle därför en reglering som innebär att endast ackrediterat certifieringsorgan får certifiera enheter med ansvar för underhåll innebära krav på att vända sig till två instanser för ett och samma tillstånd och att de därefter blir föremål för tillsyn från två håll, vilket framstår som krångligt och dyrt.

Utöver järnvägsföretag finns det andra företag som kan bedriva underhåll av godsvagnar, t.ex. renodlade underhållsföretag, som redan kan vara certifierade av ackrediterade organ. För dem skulle det i vissa fall endast krävas en komplettering av certifieringen i de avseenden som

krävs för att bli enhet med ansvar för underhåll. En sådan komplettering av en certifiering torde kunna utföras till en relativt begränsad kostnad. Att för sådana företag införa ett krav på tillstånd från Transportstyrelsen framstår också som onödigt krångligt och dyrt.

Sett ur nyttjarnas perspektiv förefaller det enligt regeringen både för järnvägsföretagens och underhållsföretagens utgångspunkter motiverat att införa två system för att bli godkänd enhet med ansvar för underhåll, tillståndsgivning hos Transportstyrelsen eller certifiering via ett ackrediterat organ. Men genom ett införande av parallella system för godkännande av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar åstadkoms inte en fullständig marknadslösning. Det gör att de reella möjligheterna för nya företag att etableras blir mindre än annars och därmed minskar drivkrafterna att utveckla konkurrenskraft i fråga om service och tjänster. Risken för korssubventionering i Transportstyrelsens verksamhet kan även anses ha ökat genom att myndighetens avgifts-inkomster sedan 2011 redovisas brutto på statsbudgeten. Eftersom all offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen finansieras med ett anslag har den direkta kopplingen mellan avgiftsinkomster och kostnader försvagats.

Som *Swedac* i sitt remissvar påpekat har ackrediterade organs verksamhet normalt inte ansetts utgöra myndighetsutövning utan en rent teknisk granskning och kontroll. EU-förordningen om certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar (nr 445/2011) innehåller dock regler om att certifieringsorganet ska utöva kontinuerlig tillsyn, möjligheter för certifieringsorganet att återkalla certifikat och krav på att medlemsländerna ska se till att certifieringsorganets beslut kan bli föremål för överklagande till domstol. Även om certifieringsorganen traditionellt inte ansetts bedriva myndighetsutövning, görs bedömningen att de i det här fallet får anses göra det. Det kan noteras att detsamma gäller för fordonsbesiktningen (jfr prop. 2009/10:32). Den marknad som öppnas genom certifiering har således speciella förtecken som skiljer den från andra marknadslösningar som rör certifiering och kontroll av huruvida vissa standarder eller säkerhetskrav efterlevs. Några hinder ur ett strikt konkurrensrättsligt perspektiv att låta både myndighet och enskilda företag utfärda dessa tillstånd eller certifikat torde därför inte föreligga. Konkurrenslagstiftningen är inte tillämplig på verksamhet som avser myndighetsutövning. Det kan också konstateras att även Transportstyrelsen i sin tillsyn kommer behöva rätta sig efter de regler och tillsynsintervall som framgår av EU-förordningen nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar. Några skillnader i hur omfattande och rigorös den fortsatta kontrollen och tillsynen kommer vara, bör det därför inte bli.

Vid en samlad bedömning framstår, i ett kortare perspektiv, utredningens förslag att låta både säkerhetsmyndigheten och ackrediterade certifieringsorgan få utföra uppgiften som rimlig. Därigenom säkerställs att det finns en instans som med säkerhet kan meddela tillstånd när regleringen träder i kraft samtidigt som en marknad kan börja etablera sig. Regeringen föreslår därför en sådan lösning.

Emellertid finns det anledning att fästa avseende vid de invändningar som framförts mot utredningens förslag i detta avseende från *Swedac*, *Konkurrensverket* och *Kommerskollegium*. Regeringens bedömning är att

en renodlad ackrediteringslösning är att föredra på sikt och avser därför att följa utvecklingen på området och under förutsättning att marknaden utvecklas i en gynnsam riktning återkomma till frågan.

#### 6.3.4 System för underhåll

**Regeringens förslag:** 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 sina uppgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om enheter med ansvar för underhåll och om undantag från kraven på enhet med ansvar för underhåll.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I utredningens förslag uppställdes dock även ett allmänt lämplighetskrav.

**Remissinstanserna:** *Euromaint* anser att det är positivt att grundläggande krav på kompetens, resurser och övrig lämplighet förs in i 2 kap. järnvägslagen.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 14 a.3 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 2008/110/EG ska en enhet med ansvar för underhåll se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Det ska garanteras genom att underhållsenheten inför ett ”system för underhåll”, dvs. ett processororienterat ledningssystem för att skapa och upprätthålla ett systematiskt fordonsunderhåll inom organisationen. Enligt bestämmelsen i direktivet ska genom ledningssystemet säkerställas att fordonen underhålls dels i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon, dels i enlighet med gällande krav inklusive underhållsregler och bestämmelser rörande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Av bestämmelsen framgår vidare att detta ansvar som åläggs underhållsenheterna inte betyder att den grundläggande principen att det är *järnvägsföretag* och *infrastrukturförvaltare* som ansvarar för säkerheten inom järnvägssystemet ska påverkas.

Direktivsbestämmelsen innehåller de grundkrav som gäller för alla enheter med ansvar för underhåll, oavsett om de behöver certifiering (dvs. ansvarar för underhållet av godsvagnar) eller inte. Enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar kommer emellertid även att ha EU-förordningen nr 445/2011 att rätta sig efter.

Det kan konstateras att det kommer råda stora skillnader i regelverket rörande enheter med ansvar för godsvagnar respektive enheter med ansvar för andra fordon, framför allt genom att de underhållsansvariga enheterna i det senare fallet inte behöver tillstånd eller certifikat.

För att en enhet med ansvar för underhåll, som direktivet kräver, ska kunna säkerställa att de fordon man ansvarar för är i säkert skick krävs enligt regeringen emellertid att man inom organisationen har de resurser och den kompetens som behövs för uppgiften.



Även om dessa krav inte uttryckligt anges i direktivet, får det enligt regeringen anses ligga i de grundläggande kraven på de underhålls-ansvariga enheterna. Utredningen har mot bakgrund härav föreslagit att det i järnvägslagen införs en sådan bestämmelse. Regeringen delar bedömningen att sådana krav behövs. Utredningen föreslog dock att det även skulle uppställas ett allmänt lämplighetskrav utöver resurs- och kompetenskravet. I detta skulle t.ex. ligga krav på ekonomisk stabilitet. Regeringen gör dock bedömningen att det är tillräckligt med kompetens- och resurskraven. Skälen härför är dels generellt att man bör vara försiktig med krav som går utöver direktivets reglering, s.k. goldplating bör undvikas. Det skulle även kunna aktualisera anmälningsplikt enligt direktiv 98/34/EG. De flesta regler ökar också kostnaderna och regelbördan för företagen. För att på ett rättssäkert sätt tillämpa regler av denna övergripande karaktär kommer de behöva fyllas ut med mer detaljerade föreskrifter. De företag som inte ansvarar för godsvagnar kommer inte heller vara föremål för tillståndsprövning. Någon initial provning av enheter som vill träda in på marknaden kommer i dessa fall inte att ske. Att det vid allmän löpande tillsyn skulle konstateras att ett företag, som visserligen uppfyller krav på resurser och kompetens, brister i allmän lämplighet framstår också som mindre sannolikt.

Av den föreslagna lydelsen framgår att kravnivåerna får anpassas utifrån vad som bedöms erforderligt för den aktuella verksamheten. Det föreslås också ett bemyndigande varigenom möjliggörs för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om enheter med ansvar för underhåll, t.ex. rörande vilka krav som ska ställas på ledningssystemet för underhåll, kompetens- och resurskrav. Kravnivån kan även därvid anpassas utifrån verksamhetens art och omfattning.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att det i järnvägslagen införs en bestämmelse som innebär att en enhet med ansvar för underhåll ska ha ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de järnvägsfordon enheten ansvarar för är i säkert skick samt tillräcklig kompetens och resurser inom organisationen för att klara uppgiften. Kravnivån får anpassas till verksamhetens art och omfattning.

#### 6.4 Tillstånd och certifikat till enheter med ansvar för underhåll

**Regeringens förslag:** Tillstånd eller certifikat till en underhålls-ansvarig enhet får ges endast till 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 behörig myndighet eller av ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz, ska gälla i Sverige.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I utredningens förslag till lagtext saknades dock referens till den

numera publicerade EU-förordningen om ett system för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* och *Kommerskollegium* har framfört farhågor ur konkurrenssynpunkt att låta både myndighet och privata företag ge tillstånd till enheter med ansvar för underhåll, se ovan avsnitt 6.3.3.

*Branschföreningen Tågoperatörerna* är positiv till utredarens förslag att låta både Transportstyrelsen och ackrediterade certifieringsorgan få certifiera enheter med ansvar för underhåll.

**Skälen för regeringens förslag:** Som framgår av avsnitt 6.3.3 bör den som vill bli en enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar kunna vända sig antingen till Transportstyrelsen för ett tillstånd eller till ett certifieringsorgan ackrediterat av Swedac för ett certifikat. Detsamma gäller sådana underhållsansvariga enheter som på frivillig basis önskar skaffa sig tillstånd eller certifiering. Ett skäl för att frivilligt skaffa sig tillstånd eller certifiering kan vara att man ser det som ett försäljningsargument gentemot presumtiva kunder att ha papper på att organisationen uppfyller de rigorösa kraven och också är föremål för den kontinuerliga tillsyn som är förknippat med detta.

I järnvägslagen regleras tillstånd i 3 kap. Det bör därför i kapitlet införas en ny bestämmelse som avser tillstånd och certifiering av underhållsansvariga enheter. Kraven är desamma – att tillstånd respektive certifikat endast får ges till den som uppfyller de krav som uppställs i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll, järnvägslagen och föreskrifter meddelade med stöd av denna.

Tillstånd kan beviljas till både fysiska och juridiska personer, även om det sistnämnda kan förväntas bli dominerande.

Av artikel 14 a.6 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet (2008/110/EG) följer att tillstånd eller certifieringar som meddelats i enlighet med direktivets regelverk ska vara giltiga inom hela gemenskapen. I järnvägslagen bör därför även införas en bestämmelse om att tillstånd och certifieringar till underhållsansvariga enheter som beviljats av behöriga organ eller myndigheter i annat land inom EES eller i Schweiz, ska gälla i Sverige.

## 6.5 När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare fullgör uppgift som enhet med ansvar för underhåll

**Regeringens förslag:** 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.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i det väsentliga med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att det vore bra om godkännandeprocesserna hos Transportstyrelsen kan samordnas med processen för beviljande av övriga tillstånd i de fallen sökanden är ett järnvägsföretag.

**Skälen för regeringens förslag:** Det grundläggande tillståndet för att bedriva verksamhet som järnvägsföretag kallas säkerhetsintyg och regleras i 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519). Motsvarande tillstånd för infrastrukturförvaltare kallas säkerhetstillstånd och regleras i 3 kap. 7 § järnvägslagen.

Enligt artikel 14 a. 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet enligt dess lydelse enligt ändringsdirektivet 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet ska, i de fall ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare på egen hand ska utföra rollen som enhet med ansvar för underhåll, överensstämelsen med kraven kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, i enlighet med de förfaranden som tillämpas för prövning av säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. Överensstämelsen ska också noteras i dessa grundläggande tillståndshandlingar.

Det bör därför i 3 kap. järnvägslagen införas en bestämmelse som innebär att om en enhet med ansvar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, ska uppgift om ansvaret för underhållet föras in i järnvägsföretagets säkerhetsintyg eller infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd. Som framgår ovan gäller bestämmelsen endast den som har tillstånd eller certifiering, dvs. enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar eller enheter som frivilligt ansöker om tillstånd eller certifiering.

## 6.6 Särskilt tillstånd

**Regeringens förslag:** 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.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anför att en djupare analys av begreppet ”museifordon” och ”museitrafik” är nödvändig. Att få fordon museiklassade och bedriva museitrafik kan innebära konkurrensfördelar eftersom detta kan innebära ett sätt att undgå vissa anpassningar till kraven på modernisering av fordon och infrastruktur.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 2.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet enligt dess lydelse enligt ändringsdirektivet 2008/110/EG utvidgas den krets av verksamhetsutövare som kan undantas från direktivets tillämpningsområde. Det gäller dels museifordon som används på nationella järnvägsnät under förutsättning att de uppfyller nationella säkerhetsbestämmelser, dels musei- och turistjärnvägar som har sina egna järnvägsnät. Detta innebär att dessa verksamheter får undantas från

krav på sådana tillstånd som regleras i järnvägssäkerhetsdirektivet (för järnvägsföretag säkerhetsintyg).

De företag som bedriver järnvägstrafik utan att omfattas av EU-regleringens obligatoriska krav ska i stället ha ett s.k. särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519). Vid prövningen enligt denna bestämmelse görs en bedömning i förhållande till bl.a. den grundläggande säkerhetsregleringen i lagen och i föreskrifter meddelade med stöd av den. Kraven får anpassas till den aktuella verksamheten.

Enligt nuvarande bestämmelse får särskilt tillstånd beviljas den som inom landet utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel. Nu föreslås den utvidgas till att gälla all museitrafik. *Transportstyrelsen* har i sitt remissvar efterlyst djupare analyser av vad som avses med museifordon och museitrafik.

Det kan dock konstateras att det i järnvägslagen och järnvägsförordningen finns bemyndigande med stöd av vilka det i föreskrifter kan preciseras vad som avses med ett museijärnvägsfordon om det behövs. Vidare får kraven enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen anpassas till vad som krävs för att den aktuella verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt. Regeringen anser mot bakgrund härav att bestämmelsen om särskilt tillstånd bör utvidgas på det sätt som utredningen föreslagit.

## 7 Register över fordon och infrastruktur

### 7.1 Regleringen av registerhållningen i järnvägslagen

**Regeringens förslag:** 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.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* ansluter sig till utredningens bedömning att registerbestämmelsen bör delas upp i två paragrafer.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt nuvarande bestämmelse om register i 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) ska tillsynsmyndigheten föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Vidare ska den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen till myndigheten lämna sådana uppgifter som behövs för att föra registret.

I det nya driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG finns två bestämmelser om register, en om nationellt fordonsregister (art. 33) och en om register över järnvägsinfrastruktur (art. 35). Bestämmelserna skiljer sig främst åt vad gäller skyldigheter att lämna ut uppgifter ur registren och offentlighållande av dessa. En skyldighet att offentliggöra registret finns enbart vad gäller infrastrukturregistret, medan det för fordonsregistret preciseras vilka som ska ha rätt att ta del av uppgifter ur detta. Utredningen har med anledning härav föreslagit att den nuvarande

bestämmelsen i järnvägslagen delas upp i två paragrafer, en för det nationella fordonsregistret och en för infrastrukturregistret. Regeringen delar denna bedömning och föreslår att bestämmelserna utformas på det sättet.

## 7.2 Rätt att få ut uppgifter ur det nationella fordonsregistret

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska, utan hinder av sekretess, lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
  2. järnvägssäkerhetsmyndighet, olycksutredande organ eller regleringsorgan i annat land inom EES eller i Schweiz, samt
  3. Europeiska järnvägsbyrån (ERA).
- Skyldigheten för tillsynsmyndigheten att ”ge offentlighet” åt fordonsregistret ska slopas.

**Regeringens bedömning:** Någon särskild bestämmelse om sekretess för uppgifter i fordonsregistret bör inte införas.

**Utredningens förslag och bedömning:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* anser att utredningens förslag om vem som ska ha rätt att få ut uppgifter ur registret är otydligt och möjligen kan tolkas som att utlämnande av uppgifter ur fordonsregistret enbart ska ske till där uppräknade mottagare. Kammarrätten delar emellertid utredningens bedömning att de uppgifter som samlas in för att föra fordonsregistret omfattas av begreppet tillsyn i 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Frågan om uppgifter om vem som är ägare till fordon ska lämnas ut eller inte bör enligt Kammarrättens bedömning lösas i rättspraxis genom tillämpning av tryckfrihetsförordningen och sekretesslagstiftningen. Kammarrätten ansluter sig också till utredningens bedömning att nuvarande bestämmelsen i 8 kap. 8 § järnvägslagen om offentliggörande av registren enbart reglerar annat offentliggörande än det som avses i 2 kap. tryckfrihetsförordningen

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

#### *Bestämmelser om fordonsregistret*

Enligt artikel 33 i det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) ska varje medlemsstat föra register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registret, som ska föras av ett organ som är oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag, ska uppfylla de gemensamma specifikationer som preciserats genom beslut i kommittéförfarande efter förslag från den Europeiska järnvägsbyrån (ERA)<sup>11</sup>. Det rör

<sup>11</sup> Kommissionens beslut 2007/756/EG av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och

t.ex. krav på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning och åtkomst till data. För varje fordon ska registret innehålla

- det europeiska fordonsnumret,
- hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och uppgifter om utfärdande myndighet,
- hänvisningar till det europeiska fordonsregistret över godkända fordonstyper,
- uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare,
- begränsningar i villkoren för fordonets användning, och
- uppgifter om vilken enhet som ansvarar för underhållet.

Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter till det nationella fordonsregistret. Vem som avses med registreringsinnehavaren framgår inte av direktivet. ERA anger i sin vägledning till registret att det ska anses vara fordonsinnehavaren om inte någon annan är särskilt utpekad som sådan. En sådan tolkning överensstämmer också med den svenska regleringen i myndighetsföreskrifter.

Medlemsstaterna ska också, såvitt gäller uppgifter som berör dem, i sitt fordonsregister föra in uppgifter som förts in i en annan medlemsstats fordonsregister.

Även när det gäller fordon som först tas i bruk i ett tredje land och som därefter godkänns för ibruktagande inom ett land inom EES eller i Schweiz ska de ovan angivna uppgifterna registreras. Om det för fordonet inte utsetts någon underhållsansvarig enhet ska denna uppgift ersättas av sådana uppgifter rörande underhållsplaneringen för fordonet som är av betydelse för järnvägssäkerheten.

I artikel 33.1 c regleras vilka som ska ha tillgång till uppgifter i registret. Av bestämmelsen framgår att registret ska vara tillgängligt för nationella säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utsetts i enlighet med artiklarna 16 och 21 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Det gäller således dels Transportstyrelsen och dess motsvarigheter i andra länder inom EES och Schweiz, dels Statens haverikommission och dess motsvarigheter i dessa länder. Vidare ska registret, såvitt gäller legitima förfrågningar, vara tillgängligt för regleringsorgan, Europeiska järnvägsbyrån (ERA), järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt personer och organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.

### *Offentlighet och sekretess*

Som framgår ovan utgår direktivet ifrån att uppgifterna inte ska vara tillgängliga för andra än dem som räknas upp i bestämmelsen. I Sverige blir emellertid utgångspunkten en annan. Här gäller offentlighetsprincipen som innebär bl.a. att var och en har rätt att ta del av allmänna handlingar hos svenska myndigheter om sekretess inte gäller. Det innefattar även uppgifter i register. I nuvarande reglering av fordonsregistret i

14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG och kommissionens beslut 2011/107/EU om ändring av beslut 2007/756/EG om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret.

järnvägslagen framgår att tillsynsmyndigheten ska ”ge offentlighet” åt registret. Regleringen som härrör från EG-direktiv har avsett mer långtgående krav än den allmänna skyldigheten att lämna ut allmänna handlingar. Det har ansetts innebära en skyldighet att tillgängliggöra registret för allmänheten, vilket gjorts genom att möjliggöra sökning via myndighetens hemsida. Mot bakgrund av hur bestämmelsen nu formuleras i driftskompatibilitetsdirektivet anser regeringen att denna skyldighet att tillgängliggöra fordonsregistret bör tas bort. Skyldigheten ska dock kvarstå vad gäller infrastrukturregistret, eftersom kravet i direktivet kvarstår i denna del. Det finns också anledning att ta ställning till om uppgifter i fordonsregistret ska kunna hemlighållas för andra än dem som särskilt omnämns i direktivet.

Rätten att ta del av uppgifter som finns i allmänna handlingar gäller enligt 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen, TF, svenska medborgare. Utländska medborgare är emellertid likställda med svenska medborgare om inte annat följer av TF eller annan lag (14 kap. 5 § TF). Det finns för närvarande inte några bestämmelser som begränsar utländska medborgares rätt att ta del av allmänna handlingar. Även juridiska personer har rätt att ta del av allmänna handlingar (RÅ 2003 ref. 83).

Offentlighetsprincipen får bara inskränkas om det är påkallat med hänsyn till vissa angivna intressen, bl.a. skyddet för enskilds personliga förhållanden. Inskränkningar i offentlighetsprincipen ska noga anges i en särskild lag eller annan lag till vilken den lagen hänvisar (2 kap. 2 § TF). Den särskilda lag som äsyftas är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL.

Sekretess innebär ett förbud att röja en uppgift oavsett om det sker genom utlämnande av allmän handling eller genom att röja uppgiften muntligen eller på något annat sätt (3 kap. 1 § OSL). Sekretessen innebär således dels handlingssekretess, dels tystnadsplikt. Till den del sekretessen innebär tystnadsplikt medför sekretessen en begränsning av yttrandefriheten enligt 2 kap. 1 § regeringsformen. Sekretessen gäller som huvudregel inte bara i förhållande till enskilda utan också mellan myndigheter samt inom en myndighet om där finns verksamhetsgrenar som är att betrakta som självständiga i förhållande till varandra. (8 kap. 1 och 2 §§ OSL).

De flesta sekretessbestämmelser innehåller rekvisit som anger sekretessens styrka, s.k. skaderekvisit. Ett skaderekvisit kan vara antingen rakt eller omvänt. Ett rakt skaderekvisit innebär att huvudregeln är offentlighet och sekretess gäller enbart om det kan antas att en viss skada uppkommer om uppgiften röjs. Det omvända skaderekvisitet har den omvända utgångspunkten, dvs. det uppställer sekretess som huvudregel. Vid ett omvänt skaderekvisit gäller således sekretess om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att viss skada uppstår. En del bestämmelser innehåller ett rakt kvalificerat skaderekvisit, vilket innebär att presumptionen för offentlighet är extra stark. Sekretessen enligt en bestämmelse kan även vara absolut. I ett sådant fall ska de uppgifter som omfattas av bestämmelsen hemlighållas utan någon skadeprovning om uppgifterna begärs ut.

Nuvarande reglering av fordonsregistret i järnvägslagen härrör från äldre versioner av driftskompatibilitetsdirektiven, senast ändringsdirektivet 2004/50/EG. Detta direktiv genomfördes genom propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (2006/07:45). I propositionen (s. 76) konstaterades utifrån vad som därtills framkommit från Europeiska järnvägsbyråns arbetsgrupper om det närmare innehållet i registret, att det inte framkommit att det skulle vara fråga om uppgifter av känslig natur, varken när det gäller personliga förhållanden eller affärsförhållanden. Bedömningen gjordes därför att det i det läget inte fanns skäl att införa någon sekretessbestämmelse för registret.

Nu ändras den grundläggande regleringen om registret i direktivet något. Enligt artikel 33.1 a och 33.2 ska för varje fordon finnas uppgifter om

- det europeiska fordonsnumret,
- hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och vilken myndighet som utfärdat denna,
- hänvisningar till det europeiska registret över tillåtna fordonstyper,
- uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare,
- begränsningar i villkoren för fordonets användning, och
- uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhållet.

Närmare reglering av registret har antagits i gemensamma specifikationer som bl.a. omfattar frågor om innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad och arrangemang för datautbyte och åtkomst till data (Kommissionens beslut 2011/107/EU av den 10 februari 2011 om ändring av beslut 2007/756/EG om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret).

Fråga är om någon av de ovan nämnda uppgifterna kan anses så känsliga för enskilda personliga förhållanden eller affärsförhållanden att regeringens tidigare bedömning bör ändras. Det som varit föremål för diskussion inom EU:s arbetsgrupp på området (RISC) och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) är uppgifterna om fordonets ägare. Det förekommer att företag som står långt ifrån järnvägsverksamheten gör investeringar i fordon. Det kan exempelvis handla om banker och pensionsfonder. Nuvarande järnvägsreglering riktar sig till järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och fordonsinnehavare, dvs. nyttjaren av ett fordon. Det kan vara ägaren men det kan också vara den som hyr eller leasar fordonet, ofta ett järnvägsföretag. En annan uppgift som skulle kunna vara känslig är om exempelvis ett järnvägsföretag vill ha uppgifter om vilken fordonsflotta en viss konkurrent har.

Ett flertal länder har haft invändningar mot att uppgift om ägaren ska registreras. Som grund härför har anförts att det kan vara svårt att veta vem som är ägare till ett visst fordon eftersom detta kan vara ett företag eller en person som tillsynsmyndigheten inte har någon relation till. En annan grund som anförts är att en investerare kanske inte vill att uppgifter om vilka investeringar denne gör ska offentliggöras. Det har också framkommit att de olika språkversionerna av direktivet skiljer sig åt när det gäller vilka uppgifter som ska registreras. Enligt exempelvis



den tyska språkversionen finns inget sådant krav. EU-kommissionen har dock meddelat att den har för avsikt att återkomma i frågan men att deras inriktning är att ägaren bör registreras. Frågan är om det förhållandet att ägaren nu ska registreras bör föranleda en särskild sekretessbestämmelse med hänvisning till enskilda affärsförhållanden i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). ERA har, som framgår ovan, ansett att information om i synnerhet ägaren kan vara känslig och att tillgängligheten till denna information bör begränsas. Det är svårt att se att uppgifter om att man äger järnvägsfordon i normalfallet skulle anses utgöra känslig information för enskilda drifts- eller affärsförhållanden, men som kommer att utvecklas i det följande kan inte uteslutas att det kan vara så i enskilda fall.

*Är någon befintlig sekretessbestämmelse tillämplig på uppgifter i fordonsregistret?*

För register som förs av myndigheter gäller offentlighets- och sekretesslagen. Enligt 30 kap. 23 § första stycket 1 OSL gäller sekretess för statlig myndighets verksamhet som består i bl.a. tillsyn med avseende på transportverksamhet för uppgift om enskilda affärs- eller driftsförhållanden om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs, dvs. bestämmelsen är försedd med ett rakt skaderekvisit. Presumtionen är således att uppgiften är offentlig. En förutsättning är att regeringen meddelat föreskrifter om saken. Regeringen har i 9 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, förkortad OSF) och p. 17 i bilagan till förordningen meddelat föreskrifter med innebörden att sekretess som avses i 30 kap. 23 § OSL gäller i Transportstyrelsens tillsyns- och tillståndsverksamhet. Fråga är om bestämmelsen kan tillämpas på uppgifter som Transportstyrelsen fått för att kunna föra fordonsregistret. Av betydelse för tillämpningen av bestämmelsen är om Transportstyrelsen kan sägas begära in uppgifterna inom ramen för sin tillsynsverksamhet.

När begreppet tillsyn används i offentlighets- och sekretesslagen har det en vidare betydelse än inom förvaltningsrätten. Enligt förarbetena till sekretesslagen (1980:100) åsyftas med begreppet tillsyn det område som vid tiden för den lagens införande beskrevs med ordet kontroll. Ordet tillsyn ska enligt dessa förarbeten inte ges en alltför snäv tolkning utan får anses omfatta alla de fall där en myndighet har en övervakande eller styrande funktion över näringslivet (prop. 1979/80:2 Del A s. 235 och 2008/09:150 s. 355 f).

Från Transportstyrelsen har uppgetts att fordonsregistret har flera syften. Det ger järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, som enligt järnvägslagen ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet, möjlighet att kontrollera om fordon och vagnar är godkända och att en enhet med ansvar för underhåll utsetts. Det ger också medlemsstaternas tillsynsmyndigheter möjlighet att ha kontroll på att fordon som används på medlemsstaternas järnvägsnät är godkända. Registret möjliggör också att snabbt få fram uppgift om vem som är ansvarig för ett fordon som exempelvis behöver flyttas från ett uppställningsspår. Transportstyrelsen har också uppgett att registret kan komma att fylla en funktion i myndig-

hetens regelförenklingsarbete. Uppgifter som återfinns i registret ska verksamhetsutövarna inte behöva lämna in på nytt i andra sammanhang.

Av Europeiska järnvägsbyråns (ERA:s) vägledningsdokument till det nationella fordonsregistret (*Recommendation on the update of the NVR Decision ERA/REC/01–2010/int*) framgår att registret har följande syften: information om vilka fordon som är godkända för ibruktagande, att följa upp administrativa och juridiska krav, information om inspektioner i huvudsak gällande säkerhet och fordonsunderhåll, möjlighet att få ut uppgifter om ägaren och fordonsinnehavaren, ömsesidigt erkännande av säkerhetskrav och uppföljning av en enskild fordonsindivid.

Av denna redogörelse framgår att ett viktigt syfte med registret är som verktyg i myndigheternas tillsynsverksamhet. I likhet med vad utredningen kommit fram till anser regeringen därför att sådana uppgifter som tillsynsmyndigheten begär in för att föra fordonsregistret får anses mottagna i myndighetens tillsynsverksamhet i den mening som avses i 30 kap. 23 § OSL.

Vidare måste ställning tas till om det är fråga om uppgifter om enskilda affärs- eller driftsförhållanden. Mot bakgrund av att ägare till järnvägsfordon kan vara en investerare som utöver detta inte har någon anknytning till järnvägsverksamheten görs bedömningen att det skulle kunna vara fråga om sådana uppgifter.

Det kan därmed konstateras att regeringen i 30 kap. 23 § OSL kan vara tillämplig och i den mån de aktuella uppgifterna rör enskilda affärs- eller driftsförhållanden omfattas av sekretess om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna lämnas ut. Bedömningen görs därför att det inte krävs någon särskild sekretessbestämmelse om fordonsregistret i OSL. Frågan om uppgifter om vem som är ägare till fordon ska lämnas ut eller inte bör, i enlighet med vad *Kammarrätten i Sundsvall* anfört, lösas i rättspraxis genom tillämpning av tryckfrihetsförordningen och sekretesslagstiftningen.

#### *Direktivets krav på tillgänglighet till uppgifter i registret kräver viss reglering*

Som framgår ovan ska enligt artikel 33.1 c det nationella fordonsregistret vara tillgängligt för säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan, samt såvitt avser ”legitima förfrågningar” regleringsorgan, Europeiska järnvägsbyrå, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret. Vilka som med denna utgångspunkt ska tillförsäkras åtkomst till vilka uppgifter i registret har preciserats i bilagan till kommissionens beslut 2011/107/EU (punkt 3.3). I den där införda tabellen har åtkomsten för de olika aktörerna graderats från 0 till 4, där 0 betyder ingen åtkomst alls och 4 betyder obegränsad konsultation och uppdatering. Bestämmelserna är utformade på ett sätt som kan tolkas som att uppgifter ur registret normalt inte ska lämnas ut till andra än de som särskilt anges. Någon uttrycklig bestämmelse med innebörden att sekretess ska gälla uppställs dock inte. Den svenska offentlighetsprincipen innebär också att dessa uppgifter är tillgängliga för envar att få ut, om uppgifterna ingår i en allmän handling och någon sekretess inte gäller.

Som tidigare konstaterats gäller rätten att ta del av allmänna handlingar enligt 2 kap. 1 § TF svenska medborgare. Utländska medborgare är likställda med svenska medborgare i detta avseende. Även juridiska personer har rätt att ta del av allmänna handlingar. Utländska myndigheter har emellertid inte rätt att få ta del av allmänna handlingar direkt med stöd av offentlighetsprincipen. En sådan rätt måste därför särskilt föreskrivas för att genomföra direktivets krav.

I lagrådsremissen föreslogs som en sekretessbrytande bestämmelse att tillsynsmyndigheten skulle lämna ut uppgifter ur registret på begäran av vissa angivna myndigheter. En sådan skyldighet skulle således föreligga när uppgiften begärdes av Statens haverikommission eller en järnvägs-säkerhetsmyndighet eller olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz. En sådan skyldighet skulle också föreligga såvitt avsåg ”legitima förfrågningar” från regleringsorgan, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och personer eller organisationer som registrerar järnvägsfordon eller förekommer i registret, allt i enlighet med vad som anges i direktivet.

*Lagrådet* framförde dock invändningar mot bestämmelsens utformning. Enligt *Lagrådet* framgick det inte att bestämmelsens avsikt var att vara sekretessbrytande. *Lagrådet* ansåg att tanken snarare ledde till uppfattningen att de i bestämmelsen angivna organen, myndigheterna, företagen och personerna hade rätt att få del av uppgifter i registret. Att vissa av de i bestämmelsen uppräknade instanserna måste presentera en ”legitim förfrågan” kunde enligt *Lagrådet*s mening inte heller utan vidare förenas med den avsikten att registret ska omfattas av offentlighetsprincipen. *Lagrådet* ansåg därför att en naturligare ordning synes vara att de bedömningar som tillsynsmyndigheten gör när den får in en begäran om utfående av uppgifter får utföras på vanligt sätt, dvs. i enlighet med bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen utan att det särskilt anges att det måste vara fråga om en legitim förfrågan från vissa angivna organ. Om en sekretessbrytande bestämmelse ändock anses erforderlig förordade *Lagrådet* att lokutionen ”utan hinder av sekretess” används.

Mot bakgrund av vad *Lagrådet* anfört anser regeringen att bestämmelsen om vilka som ska ha rätt att få ut uppgifter från registret bör omformuleras. Som framgått ovan finns ingen rätt för utländska myndigheter att få ut uppgifter med stöd av offentlighetsprincipen. En bestämmelse om att sådana myndigheter (dvs. säkerhetsmyndigheter, olycksutredande organ och regleringsorgan i andra länder inom EES och i Schweiz samt den Europeiska järnvägsbyrån) ska ha rätt att ta del av uppgifter i registret behövs därför oaktat frågan om sekretess. Denna uppgiftsskyldighet måste också utformas så att den får sekretessbrytande effekt eftersom de nämnda myndigheterna och organen har rätt att få del av bl.a. uppgiften om vem som är ägare till ett järnvägsfordon. Den uppgiften kan, som framgår ovan, omfattas av sekretess när den förekommer i registret.

Frågan är om den sekretessbrytande bestämmelsen behöver vidgas till att omfatta fler. Den uppgift som i första hand skulle kunna omfattas av sekretess är som nämnts uppgiften om vem som är ägare till ett fordon. Just beträffande denna uppgift inskränker dock EU-kommissionen genom sitt beslut om gemensam specifikation för registret (2011/107/EU) den krets som ska ges tillgång till uppgiften. Det finns

således inget krav på att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och ”övriga berättigade användare” ska kunna få tillgång till uppgifter om vem som är ägare till ett visst fordon.

Den enda instans som, utöver de utländska myndigheterna, både omfattas av EU-regleringens krav på att få ut uppgifter om vem som är ägare till ett fordon och samtidigt kommer att bli föremål för en sedvanlig sekretessprövning är Statens haverikommission. En bestämmelse som ger Haverikommissionen rätt att få ut uppgifter ur registret även i händelse av att dessa uppgifter skulle anses omfattas av sekretess behövs därför.

Av kommissionsbeslutet framgår vidare att innehavare, fordonsparkförvaltare och ägare ska ha rätt att få ut uppgifter ur registret om sina egna fordon. Sekretess till skydd för enskild gäller dock inte i förhållande till den enskilde själv, om inte annat anges i offentlighets- och sekretesslagen (12 kap. 1 § OSL). Någon särskild reglering om detta behövs därför inte.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det i järnvägslagen bör införas en bestämmelse om att följande myndigheter och organ ska ha rätt att på begäran och utan hinder av sekretess få ut uppgifter ur fordonsregistret; Statens haverikommission, järnvägssäkerhetsmyndighet, olycksutredande organ och regleringsorgan i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån (ERA). I övrigt gäller offentlighetsprincipen och en sedvanlig prövning enligt offentlighets- och sekretesslagen ska därvid ske vid begäran om att få ta del av uppgifterna.

Den nuvarande skyldigheten för tillsynsmyndigheten att ”ge offentlighet” åt fordonsregistret föreslås följaktligen slopas.

### 7.3 Undantag från krav på registrering

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på registrering.

**Utredningens förslag:** Utredningen har inte lämnat förslag av denna innebörd.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig i frågan.

#### Skälen för regeringens förslag

*Uttalanden från riksdagens trafikutskott*

Riksdagens trafikutskott har med anledning av motionsförslag vid behandling av propositionen Behörighet för lokförare 2010/11:122 (trafikutskottets betänkande 2010/11:TU19) tagit upp frågan om möjligheter för undantag från registreringskraven för museijärnvägar och museijärnvägsfordon. Utgångspunkten är att det nuvarande registreringskravet drabbar ideella föreningar som verkar under knappa ekonomiska förhållanden och som därtill bedriver en verksamhet av allmänt intresse.

Utskottet konstaterar att det finns 19 museijärnvägar, inklusive museispårvägar i landet. Tillsammans omsätter dessa 18 miljoner kronor och besöks av ca 130 000 personer årligen. Museijärnvägarna ger därmed, enligt utskottet, en värdefull kunskap om gammal järnvägsteknik, som behålls levande med i huvudsak ideella krafter av stor betydelse såväl kulturellt som turistiskt. Utskottet konstaterar att frågan inte hanteras i propositionen, men att den berör fråga om möjligheter för undantag från EU-direktiv om utvecklingen av den gemensamma järnvägsmarknaden som den aktuella propositionen är en del av.

Fordonsregister och register över järnvägsinfrastruktur behandlas i artikel 33 och 35 i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG. Av artikel 1.3 d i direktivet får medlemsstaterna från direktivets tillämpning undanta järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas utslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål.

Utskottet går inte närmare gå in på vilka bedömningsgrunder som ska tillämpas vid en prövning av undantag från EU-direktivets tillämpningsområde, men föreslår ett tillkännagivande av innebörden att regeringen bör undersöka denna fråga utifrån juridiska, säkerhetsmässiga och andra synvinklar och återkomma till riksdagen med förslag om hur undantag för bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål lämpligen kan regleras.

### *Överväganden*

Regeringen konstaterar, i likhet med trafikutskottet, att möjligheten finns att undanta museijärnvägar och museijärnvägsfordon från driftskompatibilitetsdirektivets tillämpning. Det gäller bland annat krav på registrering som regleras i direktivet. Regeringen delar också inställningen att särskilda hänsyn bör tas till museijärnvägsföreningarna och de knappa ekonomiska omständigheter dessa föreningar ofta verkar under.

Från Transportstyrelsen, som ansvarar för registren, har upplysts att det av hänsyn till järnvägssäkerheten inte är lämpligt att helt generellt undanta museijärnvägsfordon från sådana krav. Det förekommer att dessa fordon är ute på det nationella järnvägsnätet och då kommer i kontakt med den vanliga person- och godstrafiken. Det kan mot bakgrund härav vara viktigt att tillsynsmyndigheten har kontroll över vilka fordon som används och då fyller registreringen en funktion.

För att tillgodose utskottets önskemål och samtidigt ta i beaktande järnvägssäkerhetens krav, görs bedömningen att det lämpligaste sättet att i järnvägslagen reglera frågan är genom ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva om undantag från registreringskraven. Transportstyrelsen har i uppgift att bevaka järnvägssäkerheten och är den instans som är bäst lämpad att avgöra vilka verksamheter och fordon som kan undantas. Bestämmelsen bör inte inskränkas enbart till museijärnvägar och museijärnvägsfordon utan avgränsas genom de möjligheter till undantag som följer av direktivet. Denna regleringsteknik överensstämmer också med den som införts beträffande undantag från krav på märkning av järnvägsfordon enligt den nu föreslagna 2 kap. 22 § och 25 § punkt 9. Möjligheten till undantag bör gälla både för fordons- och infrastrukturregistreret.

Sammanfattningsvis bör normgivningsbemyndigandet i 8 kap. 10 § järnvägslagen kompletteras med en möjlighet att föreskriva om undantag från registreringskraven. Prop. 2010/11:160

## 8 Tillsyn, omprövning och straffansvar

### 8.1 Tillsyn över certifierade enheter med ansvar för underhåll

**Regeringens förslag:** 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.

Ett beslut av ett ackrediterat certifieringsorgan som rör tillsyn över underhållsansvarig enhet, ska få överklagas hos tillsynsmyndigheten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I utredningens förslag fanns ingen särskild överklagandebestämmelse.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* delar utredningens bedömning att de eventuella kontroller och andra tillsynsuppgifter som åvilar ackrediterade organ måste framgå av lag. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* menar att utredningens förslag, som innebär att tillsyn kommer att utövas både av ackrediterade certifieringsorgan och av tillsynsmyndigheten, kommer att leda till konkurrensnedvidning till de ackrediterade certifieringsorganens nackdel.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tillsyn över enheter med ansvar för underhåll*

Som framgår av avsnitt 6.3.3 föreslås att den som önskar bli en certifierad enhet med ansvar för underhåll kan välja att vända sig antingen till ett ackrediterat certifieringsorgan för att ansöka om ett certifikat (3 kap. 12 § järnvägslagen) eller till Transportstyrelsen för att ansöka om tillstånd (3 kap. 11 § järnvägslagen).

I de fall den sökande vänt sig till ett certifieringsorgan för att erhålla ett certifikat anser regeringen, i likhet med utredningen, att detta organ även ska sköta den fortsatta tillsynen över enheten i de avseenden som prövats inför certifieringen. De ackrediterade certifieringsorganen ska därvid ha samma befogenheter som tillsynsmyndigheten har vad gäller tillträde till lokaler och handlingar samt möjligheter att meddela föreläggande och förbud. Detta följer även av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett system för certifiering av enheter med ansvar för underhåll.

Av artikel 7 i EU-förordningen framgår att en certifiering av enheter med ansvar för underhåll ska innefatta ett system för kontinuerlig övervakning av att kraven som uppställs i förordningen även fortsatt uppnås.

Detta ska ske minst en gång om året på ett urval av de platser där enheten bedriver verksamhet. Om certifieringsorganet anser att en enhet med ansvar för underhåll inte längre uppfyller kraven ska det upprättas en förbättringsplan. Certifieringsorganet får även begränsa certifikatets giltighet eller tillfälligt dra tillbaka certifikatet. Om enheten med ansvar för underhåll trots detta under en längre period inte uppfyller kraven kan certifikatet återkallas. Ett sådant beslut ska motiveras och innehålla uppgifter vart man vänder sig för att överklaga. Av artikel 6 framgår vidare att medlemsstaterna ska tillse att certifieringsorganets beslut kan överklagas.

Förslaget innebär att de ackrediterade certifieringsorganen i dessa avseenden kommer att utöva myndighetsutövning. Enligt uppgift från Swedac finns i dag inga motsvarande regleringar. I stället brukar hävdas att ackrediterade och anmälda organ ägnar sig åt rent teknisk verksamhet och inte myndighetsutövning. Deras beslut har därför inte heller ansetts överklagbara.

### *Överväganden*

Även om tillsynsansvaret regleras i EU-förordningen bör det i 8 kap. järnvägslagen, som innehåller bestämmelser om tillsyn, införas en särskild bestämmelse om att privata certifieringsorgan svarar för tillsynen, till skillnad från den allmänna tillsynen enligt järnvägslagen som handhas av Transportstyrelsen. EU-förordningar gäller som lag i Sverige, t.ex. järnvägslagen. Den rätt att utföra förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning som här läggs på privata rättssubjekt bör dock framgå av lagen. Av bestämmelsen bör också framgå att dessa ackrediterade certifieringsorgan har motsvarande befogenheter som Transportstyrelsen har vad gäller tillsynen i form av tillgång till lokaler och handlingar som behövs för tillsynen och meddelande av förelägganden och förbud.

För att tillgodose kraven på medlemsstaterna i artikel 6.3 i EU-förordningen och allmänna rättssäkerhetsaspekter bör det enligt regeringen införas en överklagandebestämmelse som innebär att ackrediterade certifieringsorgans beslut i de avseenden som här åsyftas får överklagas.

Fråga är vem som är bäst lämpad att pröva överklagandena som första instans. De ackrediterade certifieringsorganen kan förväntas vara t.ex. underhållsföretag vars främsta expertis utgörs av kunskaper inom teknik och underhåll. Det framstår därför som lämpligast att deras beslut innan de hamnar i domstol prövas av en myndighet. Även om Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten) kommer att utföra samma uppgift som de ackrediterade certifieringsorganen vad gäller att pröva ansökningar om tillstånd för underhållsansvariga enheter, framstår Transportstyrelsen som den instans som är bäst lämpad att pröva dessa överklaganden som första instans. Transportstyrelsen kommer även direkt enligt EU-förordningen (art 9) att ha en slags generell och övergripande tillsynsfunktion över alla enheter med ansvar för underhåll. I likhet med övriga beslut som Transportstyrelsen fattar i enskilda ärenden, kommer dessa att kunna överklagas vidare till förvaltningsrätt och, efter

prövningstillstånd, även till kammarrätt. EU-förordningens krav på medlemsstaterna att tillse att certifieringsorganens beslut kan överklagas till domstol, får därmed anses uppfyllt.

I de fallen den som ansöker om att få bli enhet med ansvar för underhåll i stället för att vända sig till ackrediterat certifieringsorgan för att få ett certifikat, vänder sig till Transportstyrelsen för att få tillstånd, utövar myndigheten den tillsyn som framgår av EU-förordningen och de allmänna tillsynsbestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen. Någon skillnad i tillsynens omfattning, som Swedac i sitt remissyttrande befarat, torde det därför inte bli fråga om.

## 8.2 Omprövning av godkännandebeslut

**Regeringens förslag:** 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.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* instämmer i utredningens förslag att direktivets förfaranderegler i artikel 21 punkt 7 rörande omprövning bör genomföras genom en särskild bestämmelse. Kammarrätten gör dock bedömningen att det kan vara till fördel om bestämmelsen i större utsträckning utformas i enlighet med direktivtexten, t.ex. att omprövningsmöjligheten enbart gäller negativa beslut. Kammarrätten framhåller vidare att den valmöjlighet som utredningen menar att sökanden ska ha vad gäller att antingen begära omprövning eller direkt överklaga, bör framgå av lagtexten.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Direktivets reglering*

Enligt artikel 21.7 i det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) ska en sökande som får avslag på en ansökan om godkännande av ibruktagande av ett järnvägsfordon kunna få beslutet omprövat av den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten senast en månad efter det att den sökande mottog avslagsbeslutet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska därefter ha två månader på sig räknat från och med mottagandet av begäran om omprövning att antingen fastställa sitt tidigare beslut eller att ändra detta. Om avslagsbeslutet fastställs ska sökande kunna överklaga beslutet till högre instans.

Fråga är om dessa bestämmelser ska anses genomförda genom redan befintliga regler i förvaltningslagen (1986:223) eller om det krävs en specialbestämmelse i järnvägslagen.



Av 11 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) följer att Transportstyrelsens beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Inom vilken tid överklagandet ska ske regleras i 23 § förvaltningslagen (1986:223). Av bestämmelsen framgår att ett överklagande ska ha kommit in till den myndighet som meddelat beslutet senast tre veckor efter det att den klagande fick del av beslutet.

Omprövning av beslut regleras i 27 § förvaltningslagen. Där stadgas att om en myndighet finner att ett beslut som myndigheten meddelat som första instans, är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, ska myndigheten ändra beslutet om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Skyldigheten gäller även om beslutet överklagas, såvida inte klaganden begärt inhibition.

Det förhållandet att omprövning endast ska ske i de fallen beslutet bedöms vara *uppenbart oriktigt*, innebär att myndigheten normalt inte är skyldig att göra någon mer ingående granskning av ett redan avgjort ärende. Vid överklagandet räcker det i allmänhet att myndigheten läser igenom överklagandet och det överklagade beslutet. Endast om denna genomläsning ger vid handen att utgången sannolikt bör vara en annan behöver myndigheten i allmänhet granska ärendet närmare.

En andra förutsättning är att beslutet ska kunna ändras snabbt och enkelt. Det betyder att omprövningsskyldighet normalt inte föreligger om det krävs ytterligare utredning i ärendet. En omprövning ska heller inte leda till att det slutliga avgörandet dröjer längre än annars eller till att förfarandet blir krångligare och dyrare. Ändringarna ska vidare kunna ske utan att nackdel för någon enskild part. Det betyder att myndigheten inte har någon skyldighet att ändra ett uppenbart oriktigt beslut om det skulle innebära att någon part får sin rättsställning försämrad.

### *Överväganden*

Det finns en allmän skyldighet enligt förvaltningslagen för en myndighet att i vissa fall ompröva ett beslut. En myndighet kan heller aldrig undandra sig att pröva en ny framställning om samma sak om sökanden begär det. En sökande kan således ansöka om ett godkännande av att ta ett fordon i bruk ett obegränsat antal gånger i de fall beslutet gått den sökande emot. Transportstyrelsen är inte heller bunden av sina tidigare beslut.

Direktivets bestämmelser om den sökandes rätt att begära omprövning går utöver de begränsningar som följer av den allmänna regleringen i förvaltningslagen och till denna utvecklade praxis. Det bör därför införas en specialregel om sådan omprövning i järnvägslagen.

Genom den föreslagna ordningen kommer att skapas en valmöjlighet för sökanden som fått ett avslagsbeslut att själv bestämma om denne vill begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans. Som *Kammarrätten i Sundsvall* framhållit bör detta framgå av bestämmelsen. Kammarrätten har vidare anfört att bestämmelsen i den svenska lagen ska återspegla direktivets ordalydelse på ett tydligare sätt

än vad utredningen föreslagit. Regeringen delar i princip denna uppfattning. Direktivets krav på omprövning gäller emellertid endast fordon och inte övriga delsystem. Den regleringsteknik som nu föreslås beträffande godkännande av fordon innebär dock att även fordon formellt godkänns i enlighet med den allmänna bestämmelsen om godkännande av delsystem i 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det saknas praktiska skäl för att i dessa avseenden ha olika regler för prövningen av fordon och av övriga delsystem. I likhet med vad utredningen föreslagit bör därför omprövningsmöjligheten gälla alla delsystem som prövas enligt 2 kap. 13 §.

Det bör därför i 11 kap. järnvägslagen föreskrivas att den sökande kan begära att tillsynsmyndigheten omprövar ett beslut att inte godkänna ett delsystem eller ett järnvägsfordon. Begäran om omprövning ska ha kommit in till tillsynsmyndigheten inom en månad efter det att den sökande mottagit avslagsbeslutet. Tillsynsmyndighetens beslut får, i den mån det går den klagande emot, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i 11 kap. 1 § järnvägslagen.

### 8.3 Återkallelse av godkännanden

**Regeringens förslag:** 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.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 21.9 i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG ska en nationell säkerhetsmyndighet som har för avsikt att återkalla ett godkännande att ta i bruk ett järnvägsfordon tillämpa det förfarandet för översyn av säkerhetsintyg som avses i artikel 10.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) eller, i förekommande fall, förfarandet för översyn av säkerhetstillstånd som avses i artikel 11.2 i samma direktiv. Det gäller både återkallelser av godkännanden som beviljats enligt det vanliga förfarandet och godkännanden som beviljats i enlighet med bestämmelserna om att ett fordon ska anses godkänt på grund av att myndigheten inte fattat beslut inom den angivna tidsfristen (jfr ovan avsnitt 8.2).

Ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem är ett gynnande förvaltningsbeslut som endast får återkallas under vissa förutsättningar. Enligt förvaltningsrättslig praxis får återkallelse ske om det finns ett återkallelseförbehåll i författning som ligger till grund för beslutet eller i själva beslutet, av hänsyn till säkerhetsskäl (exempelvis trafikfara) eller om sökanden lämnat vilseledande uppgifter som legat till grund för myndighetens beslut. Det finns i nuvarande järnvägsreglering inte några bestämmelser om när ett beslut om godkännande att ta i bruk ett delsystem eller ett fordon får återkallas. Eftersom direktivet föreskriver att ett visst förfarande ska tillämpas vid återkallelser av godkännanden av

fordon bör det dock införas en uttrycklig bestämmelse om detta i järnvägslagen. Regeringen föreslår att denna bestämmelse, för att inte ge upphov till motsatstolkningar, ska tillämpas även för godkännanden av övriga delsystem.

I direktivsbestämmelsen som ska genomföras hänvisas till de förfaranden som gäller för återkallelse av säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. Enligt dessa bestämmelser ska återkallelse ske om innehavaren inte längre uppfyller villkoren för att beviljas intyget eller tillståndet eller om detta inte utnyttjats inom ett år från utfärdandet. Regleringen har genomförts i svensk rätt genom 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519). Av denna paragraf framgår att återkallelse får ske om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen, eller inte följer angivna tidsfrister för att starta den verksamhet som avses i tillståndet, dvs. att ta tillståndet i bruk. Alla dessa återkallelsegrunder är emellertid inte relevanta när det gäller beslut av godkännanden av fordon och delsystem i stort.

Ett godkännandebeslut gäller fordonets status inför driftsfasen. Efterföljande brister i underhåll eller dylikt ska angripas genom kontroller av säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet. Inte heller de relativt snäva tidsfrister inom vilka tillståndet måste tas i anspråk är ändamålsenliga i dessa fall eftersom fordonen har en mycket lång livslängd.

Återkallelse av godkännandebeslut bör t.ex. kunna aktualiseras om användningen av ett visst fordon ändrats eller om den infrastruktur på vilken fordonet används ändrats på ett sätt som innebär att fordonet inte längre kan framföras på ett säkert sätt. Det är dock viktigt att uppmärksamma den skiljelinje mellan den kontroll och granskning som görs inom ramen för godkännandeprocessen och den kontroll och granskning som därefter görs inom ramen för verksamhetsutövarens säkerhetsintyg eller, för infrastrukturförvaltare, säkerhetstillstånd. Vilka tillsynsåtgärder Transportstyrelsen väljer att vidta i ett enskilt fall blir fråga om lämplighet. Myndigheten kan som alternativ till återkallelse välja att ändra godkännandebeslutet eller att ändra i villkor i detta. Det är dock viktigt att alla verksamhetsutövare behandlas lika givet att förutsättningarna är de samma.

Sammanfattningsvis bör det i kap. 8 järnvägslagen införas en särskild bestämmelse som ger tillsynsmyndigheten möjlighet att återkalla godkännanden av delsystem och järnvägsfordon om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda eller om detta inte längre uppfyller föreskrivna krav från säkerhets- eller driftskompatibilitetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten får även tillfälligt dra tillbaka ett godkännande genom att begränsa beslutet om återkallelsen att gälla för en viss tid.

**Regeringens bedömning:** 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.

**Utredningens förslag:** innebär att det i järnvägslagen införs en straffbestämmelse för den som av uppsåt eller grov oaktsamhet bryter mot bestämmelsen om att det för att få ta i bruk ett järnvägsfordon måste ha utsetts en enhet med ansvar för underhåll för fordonet (jfr 2 kap. 23 §)

**Remissinstanserna:** *Göteborgs tingsrätt* ifrågasätter om det finns tillräcklig grund för att införa en straffbestämmelse och om inte andra sanktioner bör övervägas i första hand. *Rikspolisstyrelsen* noterar att det i förslaget till ändring i järnvägslagen (2004:519) i 2 kap. 13 1 § står att fordonet inte får *brukas*, medan det i förslag till straffbestämmelse står *använder* fordon.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt artikel 32 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om påföljder för överträdelser av nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. De påföljder som föreskrivs ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Denna bestämmelse i grunddirektivet får anses vara tillämplig på de nya materiella bestämmelser som införs genom ändringsdirektivet 2008/110/EG.

Utredningen om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet har övervägt om det i ändringsdirektivet finns någon bestämmelse som är av sådan betydelse att en överträdelse bör leda till straffrättsligt ansvar. Utredningen har funnit att överträdelse av skyldigheten att tilldela ett järnvägsfordon en underhållsansvarig enhet är av denna dignitet och föreslagit att den som av uppsåt eller oaktsamhet använder ett fordon som inte tilldelats en sådan enhet döms till böter eller fängelse högst ett år.

I likhet med *Göteborgs tingsrätt* ifrågasätter dock regeringen om det här finns tillräckliga skäl för införa en ny straffbestämmelse. Redan i nuvarande reglering i järnvägslagen (2004:519) finns en rad sanktionsmöjligheter, både straffrättsliga och administrativa, som omgärdar verksamhetsutövers användning av järnvägsfordon.

Som exempel på nuvarande regleringar rörande användning av järnvägsfordon kan nämnas 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen som stadgar att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven i 2 kap. 1 § samma lag döms till böter eller fängelse i högst ett år och 10 kap. 1 § 4 som stadgar att den som av uppsåt eller oaktsamhet använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 § döms till böter eller fängelse i högst ett år. Därutöver har tillsynsmyndigheten möjlighet att ingripa genom förelägganden eller förbud som även kan förenas med vite samt genom återkallelse av tillstånd, jfr 8 kap. 4 och 5 §§. Vitesförelägganden kan i de här fallen, när det rör sig om verksamhet i företag, ofta vara mer adekvata och effektiva för att uppnå det övergripande syftet, dvs. att få lagens bestämmelser att efterlevas.

Regeringen anser sammanfattningsvis att det redan i dag finns tillräckliga påföljds- och sanktionsbestämmelser i järnvägslagen och att dessa även tillgodoser EU-direktivens krav i detta avseende. Någon ny straffbestämmelse bör därför inte införas.

## 9 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** Ändringarna i järnvägslagen föreslås träda 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.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få 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 §.

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2011.

**Remissinstanserna:** Har inte yttrat sig över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt införlivandebestämmelsen i artikel 38 i driftskompatibilitetsdirektivet skulle direktivet vara genomfört i medlemsstaternas lagstiftning senast den 19 juli 2010. Detsamma gäller direktiv 2009/131/EG som ändrar detta direktiv. Ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet 2008/110/EG skulle på motsvarande sätt ha varit genomförda den 24 december 2010. Genomförandet i svensk lagstiftning är därför försenat och det är angeläget att detta kan ske så snart som möjligt. Bedömningen görs att detta bör kunna ske till den 1 december 2011.

Genom den föreslagna lagstiftningen ska alla järnvägsfordon ha en underhållsansvarig enhet som ska vara registrerad i fordonsregistret. Att få detta på plats kan förväntas ta viss tid. Det kommer att kräva insatser från verksamhetsutövarna och tillsynsmyndigheten, som ansvarar för fordonsregistret.

Det är svårt att i dag göra bedömningen när detta arbete kan vara slutfört. Det föreslås därför en övergångsbestämmelse i form av ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att besluta när fordon, som omfattas av regleringen, och som vid lagens ikraftträdande redan är tagna i bruk senast ska ha tilldelats en enhet med ansvar för underhåll.

*Lagrådet* konstaterar att det i övergångsbestämmelserna till lagförslaget i lagrådsremissen inte närmare redovisas vad som t.ex. ska gälla för sådana delsystem som godkänts enligt äldre föreskrifter eller vilka bestämmelser som ska gälla för pågående mål och ärenden enligt järnvägslagen där handläggningen skulle kunna påverkas av att berörda bestämmelser nu ändras. Lagrådet anser därför att det kan finnas anled-

ning att närmare belysa olika övergångsfrågor och i förekommande fall även komplettera övergångsbestämmelserna i lagförslaget.

Regeringen anser mot bakgrund härav och vid närmare övervägande att det finns anledning att dels föreslå en övergångsbestämmelse som innebär att godkännande av delsystem och järnvägsfordon som beviljats före lagens ikraftträdande även fortsatt ska gälla, dels en övergångsbestämmelse om att äldre föreskrifter ska tillämpas vid prövning av mål eller ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande.

## 10 Konsekvenser

### 10.1 Förslagen med anledning av det nya driftskompatibilitetsdirektivet

#### 10.1.1 Modernisering och samordning av regler

De två äldre driftskompatibilitetsdirektiven för höghastighetståg respektive konventionella tåg slopas och innehållet i dessa slås samman i ett sammanhållet nytt driftskompatibilitetsdirektiv (2008/57/EG). Det skapas också 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 järnvägsektorns utveckling. Svensk lagstiftning påverkas på ett antal punkter av de nya direktiven. Påverkan på den operativa järnvägsverksamheten omfattar främst fordonsgodkännanden och fordonsmärkning.

#### 10.1.2 Regler för godkännande att ta i bruk fordon

Ett av syftena bakom det nya driftskompatibilitetsdirektivet är att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon. Erfarenheterna har visat att godkännandeförfarandet på nationell nivå ofta är komplicerat och underkastat olika nationella krav som kan medföra att samma granskningar och kontroller utförs inte bara vid ett utan flera tillfällen. Detta har bedömts vara ett onödigt och kostnadsdrivande dubbelarbete. Medlemsstaterna bör därför, som huvudregel, införa principen att ett godkännande ska vara tillräckligt och giltigt inom hela unionen. Detta är emellertid i dagsläget endast möjligt för fordon som helt överensstämmer med relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och som endast ska framföras på TSD-konform infrastruktur. Då det kommer att dröja länge innan detta blir en dominerande verklighet måste även principen om ömsesidigt erkännande tillämpas så långt det är möjligt redan i dag. Det betyder att när ett fordon tagits i bruk i en medlemsstat bör andra medlemsstater inte åberopa nationella särbestämmelser eller införa ytterligare krav och kontroller om dessa inte är absolut nödvändiga. Den kontroll och prövning som krävs för att bevilja ett kompletterande godkännande ska begränsas så långt

möjligt. Den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, ska endast granska faktorer som tidigare inte varit föremål för granskning eller som är specifika för det egna landet. Det nya driftskompatibilitetsdirektivet innehåller även regler för godkännande av fordonstyper och godkännande av fordon som ingår i en serie. Även dessa regler är avsedda att förenkla godkännandeprocessen. De författningsändringar som föreslås med anledning av direktivet innebär att godkännandeprocessen förändras för både tillsynsmyndigheten och den som ansöker om ett fordonsgodkännande. Principen att ett fordon som godkänts i en medlemsstat ska kunna brukas i hela gemenskapen förs in i lagen. Fordon som redan är godkända i ett land ska för att bli godkända för trafik i Sverige endast prövas i de delar där det finns nationella krav. På liknande sätt ska fordon som tillhör en redan godkänd fordonstyp hanteras genom ett enkelt förfarande. TSD-kompatibla fordon som ska trafikera TSD-konform infrastruktur ska inte behöva ett kompletterande godkännande alls.

Direktivets möjlighet att helt avstå från kompletterande godkännanden har emellertid inte utnyttjats i förslaget till genomförande. Det beror dels på att infrastrukturen i Sverige inte i alla delar är kompatibel med infrastrukturen i andra medlemsstater, dels på att den är av varierande kvalitet. Dessutom finns tekniska problem som ännu inte är lösta som begränsar möjligheterna att tillåta fordon att köra på den svenska infrastrukturen utan kontroll av vissa funktioner. Det kan t.ex. gälla strömförsörjningssystemets förmåga att absorbera s.k. spikar eller det faktum att olika normer för hjulsvarning fortfarande förekommer inom gemenskapen. Det finns även nationella krav på funktionsförmåga under vintertid att ta hänsyn till.

Sammanfattningsvis innebär de förändringar som föreslås att godkännandeprocessen blir mer gemenskapsanpassad och att det dubbelarbete som kan förekomma i nuvarande system kan förväntas minska. Godkännandeprovning ska endast göras en gång och ett kompletterande godkännande ska endast omfatta nationella bestämmelser och inte sådana förhållanden som redan prövats av säkerhetsmyndigheten i ett annat medlemsland. I denna del kan arbetet både för den sökande och tillsynsmyndigheten förenklas.

Samtidigt föreslås regler om omprovning och återkallelse av godkännanden, som kan medföra en viss ökad arbetsbörda för tillsynsmyndigheten. Även de högre ambitionerna vad gäller framtagande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som lyfts fram i direktivet kan förväntas leda till en ökad arbetsbörda för tillsynsmyndigheten.

### **10.1.3 Fordonsmärkning och register över järnvägsnät och fordon**

Enligt driftskompatibilitetsdirektivet ska järnvägsfordon märkas med ett europeiskt fordonnummer och godsvagnar ska därutöver även märkas med en beteckning för driftskompatibilitet. Vidare ska vissa förändringar införas om hur register över järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska hanteras. Regler för fordonsmärkning finns redan i svensk rätt genom

bestämmelser i järnvägslagen samt genom dåvarande Järnvägsstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon (JvSFS 2007:7). Regleringen är baserad på de äldre driftskompatibilitetsdirektiven och, såvitt gäller fordon, även på EU-kommissionens beslut (2006/920/EG) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Drift och trafikledning”. Det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) som nu ska genomföras innehåller skrivningar som till viss del skiljer sig från skrivningarna i de äldre direktiven. De författningsändringar som föreslås får dock inga direkta konsekvenser förrän bestämmelserna i TSD:n drift och trafikledning genomförs. Den tidigare identifikationskoden kommer då att ersättas av ett europeiskt fordonnummer. Vidare ska godsvagnar förses med en ny beteckning för driftskompatibilitet. Ändringarna kommer beträffande fordon som måste märkas om leda till kostnader av engångskaraktär. Sannolikt kommer dock det nya regelverket att utformas på ett sätt som innebär att redan märkta fordon som är i drift inte kommer att behöva märkas om.

Ansvar för fordonsmärkningen läggs på den som först ansöker om godkännande för att ta fordonet i drift. Sökande kan vara en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag, en fordonsinnehavare, en fordonstillverkare eller en koncessionsinnehavare med uppdrag att genomföra ett projekt. Tidigare ansvarade alltid fordonsinnehavaren för märkningen. Förändringarna i registerhållningen innebär att Transportstyrelsen i framtiden fortsatt ska föra register över fordon som är godkända för trafik i Sverige samt över den svenska järnvägsinfrastrukturen. Enligt direktivet ställs enbart krav på att hålla registren offentliga och tillgängliga beträffande fordonsregistret. Detta förhållande påverkar emellertid inte den svenska offentlighetsprincipen att den som önskar få ut uppgifter ur registret har rätt till detta om de inte är sekretessbelagda.

#### **10.1.4 Den nya godkännandeprocessen**

Avsikten med förslagen till ändringar i processen för fordonsgodkännande är att förenkla och eliminera dubbelarbete. Men inom ramen för den nya processen införs också en del nya regler som inte funnits tidigare och som kan komma att innebära merarbete för tillsynsmyndigheten. Förändringarna i godkännandeprocessen omfattar följande punkter.

- Möjlighet skapas för den sökande att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut om fordonsgodkännande.
- Tillsynsmyndigheten ska fatta godkännandebeslut inom vissa tidsfrister. I annat fall ska fordonet anses godkänt.
- Tillsynsmyndigheten får en i lagen fastslagen rätt att återkalla ett godkännandebeslut.
- Ändringar av fordon som förändrar förutsättningarna för ett godkännande ska rapporteras till tillsynsmyndigheten.
- Tillsynsmyndigheten får möjlighet att fatta godkännandebeslut för fordonstyper och serietillverkade fordon.
- Krav som redan granskats av annan stat inom EES eller i Schweiz ska inte granskas av tillsynsmyndigheten.
- Tillsynsmyndigheten får förena ett godkännandebeslut med villkor.



• Regel om kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD.

Transportstyrelsen utfärdar årligen ungefär etthundra fordonsgodkännanden. Dessa kan grovt indelas i följande tre grupper.

1. Godkännande av helt nya fordonstyper
2. Delgodkännande där en variant av ett redan godkänt fordon godkänns i de delar som avviker från grundgodkännandet.
3. Godkännande av eftermontage av säkerhetsviktiga komponenter i fordon. Vanliga exempel på sådana godkännanden är montage av ATC- eller ETCS-utrustning.

Tillsynsmyndighetens arbetsbörda kommer sannolikt att öka något till följd av de nya reglerna. Det arbete som avses är dock uppgifter som ligger inom ramen för myndighetens normala verksamhet och konsekvenserna bör hanteras genom verksamhetsplanering och den årliga budgetdialogen. Från den 1 januari 2011 är tillsynsmyndighetens arbete inom ramen för godkännandeprocessen avgiftsfinansierat med en löpande timtaxa uppgående till 1 400 kr/tim.

När det gäller de sökandes kostnader utöver avgiften till Transportstyrelsen är dessa svårbedömda. För en normal tvåaxlig godsvagn bedöms kostnaderna uppgå till ungefär 250 000 kr, medan kostnaden för att få ett avancerat snabbtåg godkänt kan uppgå till 10 miljoner kr. I sökandens kostnader ingår det arbete som utförs av anmälda organ (EG-kontrollförklaring), spårkrafts- och bullermätningar samt mätningar av magnetfält. I vissa fall krävs även tester i klimatkammare vilka för närvarande endast kan utföras i Österrike. I sökandes kostnader ingår också verifierande provkörningar och erfarenhetsdrift. Sökande har dessutom ofta betydande kostnader för insatser av egen personal.

### 10.1.5 De nya reglerna om fordonsmärkning

De nya reglerna om fordonsmärkning innebär att alla fordon ska ges ett europeiskt fordonsnummer som ersätter den nationella identifikationskoden. Godsvagnar ska dessutom förses med en märkning för driftskompatibilitet. De fordon för vilka det kan komma att innebära en ytterligare kostnad jämfört med nuvarande reglering är de som redan är driftsatta och försedda med den äldre märkningen. För dessa kommer märkningen i vissa delar att behöva göras om. De nya märkningsreglerna kommer dels leda till visst administrativt arbete, dels visst arbete med att rent fysiskt märka om fordonen. Det administrativa arbetet omfattar arbete både hos Transportstyrelsen och hos fordonsinnehavarna. För fordonsinnehavarnas del beror naturligtvis tidsåtgången på antalet fordon som ska märkas om. Märkningen torde vanligtvis kunna samordnas med planerade verkstadsbesök, men verkstadsföretagen kommer att debitera tid för arbetet. Tidsåtgången kan uppskattas till 30 till 60 minuter per fordon. De dekalerna som sannolikt kommer att användas vid märkningen kan förväntas kosta 150 till 250 kr styck. Märkningen i sin helhet kommer därmed innebära en engångskostnad om ca 1 000 kr för godsvagnar och ungefär 500 kr styck för övriga fordon. Det totala antalet järnvägsfordon i Sverige uppgår till ca 18 000 – 19 000 fordon. Av dessa

utgör det stora flertalet godsvagnar, år 2008 15 623 st medan antalet personvagnar detta år endast uppgick till 552 st.

Om samtliga fordon ska märkas om innebär det med ovan angivna antaganden en total kostnad för innehavarna av godsvagnar på drygt 15 miljoner kr och för övriga fordonsinnehavare totalt 1,5 miljoner.

## 10.2 Förslagen med anledning av ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet

De ändringar som införs i järnvägslagen med anledning av ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet avser främst införande av underhållsansvariga enheter och certifiering eller tillstånd för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar.

### 10.2.1 Införande av underhållsansvariga enheter

Enligt de ändringar i järnvägssäkerhetsdirektivet som nu ska införlivas i den svenska lagen ska varje järnvägsfordon tilldelas en underhållsansvarig enhet. Fordon som inte har tilldelats en underhållsansvarig enhet får inte framföras (brukas) på järnvägsnätet. De fordon som det enligt direktivet finns möjlighet att undanta från kraven ska dock undantas från kraven i den svenska lagen. Vidare föreslås att alla fysiska och juridiska personer som har kompetens och resurser att uppfylla kraven på att vara underhållsansvarig enhet ska få bli en sådan (jfr avsnitt 6.3.1). Införandet av enheter med ansvar för underhåll bör inte innebära några nya administrativa eller ekonomiska konsekvenser för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. De delfunktioner som en underhållsansvarig enhet består av har på ett eller annat sätt hanterats redan tidigare. Den nu föreslagna ordningen innebär dock att en mer stringent struktur införs. I praktiken kan detta komma att tvinga vissa företag att lägga ner mer arbete på underhållsstyrning vilket kan medföra ökade kostnader. Omfattningen av en sådan ökning torde variera från företag till företag. För företag som redan i dag dedikerat resurser för att styra underhållsfrågorna på det sätt man är skyldig att göra torde merkostnaderna bli ringa eller inga alls. Företag som i dag inte har avsatt tillräckliga resurser för detta ändamål kan däremot hamna i en situation där resurser måste omdisponeras, bemanning utökas eller en extern enhet med ansvar för underhåll anlitas.

För företag som väljer att anlita en extern enhet med ansvar för underhåll för sina fordon kommer en kostnad att uppkomma. Ett leverantörsavtal mellan det företag som åtar sig att vara enhet med ansvar för underhåll för de aktuella fordonen och järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller den berörde fordonsinnehavaren kommer förhandlas fram. Priset på tjänsten kommer att bero på flera kommersiella faktorer som uppdragets omfattning, andra kommersiella relationer mellan leverantör och uppdragsgivare och konkurrensen på marknaden. En sådan tillkommande kostnad bör dock i normalfallet mötas av en kostnadsminskning hos det aktuella företaget eftersom de funktioner som tas över av den underhållsansvariga enheten tidigare hanterats inom ramen för

den egna verksamheten. Förslaget som innebär att alla som har tillräcklig kompetens och resurser att vara underhållsansvarig enhet ska kunna utses till sådan öppnar en marknad som tidigare inte funnits. Det kan förväntas gynna järnvägsbranschen på flera sätt, bland annat genom ökat marknadsinflytande och genom att ett nytt konkurrenselement tillkommer.

### **10.2.2 Certifiering av enheter med ansvar för underhåll för godsvagnar**

Järnvägssäkerhetsdirektivet föreskriver att de enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierade genom ett ackrediterat certifieringsorgan eller genom den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen). Certifieringen ska följas upp och kontrolleras genom årliga granskningar och revisioner. I denna proposition föreslås att det i järnvägslagen införs en bestämmelse av innebörden att sökanden kan vända sig antingen till ett ackrediterat organ för certifiering eller till Transportstyrelsen för ett tillstånd. Certifiering av en underhållsansvarig enhet med ansvar för godsvagnar kommer att innebära kostnader för berörda fordonsinnehavare. Detta gäller både den som väljer att vända sig till ett privat certifieringsorgan och den som väljer Transportstyrelsen, eftersom även deras verksamhet ska avgiftsfinansieras.

### **10.2.3 Alternativa lösningar**

I propositionen har de undantagsmöjligheter som erbjuds i direktivet utnyttjats vilket innebär att järnvägsfordon som används i museitrafik och vagnar som enbart används på avskild infrastruktur för godsvagnsväxling inte ska omfattas av kravet på enheter med ansvar för underhåll. Det har emellertid övervägts huruvida även sådana fordon skulle omfattas av kravet. I fallet museijärnvägsfordon skulle säkerhetsintresset kunna motivera ett införande av bestämmelserna, i vart fall när det gäller museijärnvägsfordon som framförs på det nationella järnvägsnätet och där kommer i kontakt med den kommersiella gods- och persontrafiken. Mot bakgrund av museijärnvägsföreningarnas relativt svaga tekniska och ekonomiska förmåga skulle ett sådant krav riskera medföra att dessa föreningars existens äventyras. De säkerhetsregler som gäller för verksamheten i dag har också bedömts tillräckliga. Motsvarande överväganden har gjorts för trafik vid fristående järnvägsnät för industri- och växling. Ett obligatorium avseende underhållsansvariga enheter för dessa skulle riskera att leda till att godset flyttas över till andra trafikslag.

Det föreslås även att tunnelbana, spårvagnar och fordon i lokalbanetrafik undantas från kravet. Även i det här fallet har övervägts huruvida undantagsmöjligheten för sådan trafik bör tillämpas eller inte. Det kan konstateras att den tunnelbane-, spårvägs och lokalbanetrafik som bedrivs i Sverige säkerhetsmässigt eller kommersiellt inte skiljer sig från vanlig persontrafik på det nationella järnvägsnätet. Varje dag transporteras dessutom betydligt fler passagerare i dessa system än på järnväg. De

företag som organiserar tunnelbane-, spårvägs- och lokalbanetrafik är stora och besitter de resurser som krävs för att snabbt kunna etablera ett system med underhållsansvariga enheter. Det undantag som här föreslås motiveras främst av att syftet med bestämmelserna om underhållsansvariga enheter i järnvägssäkerhetsdirektivet är att öka säkerheten och utveckla marknaden för internationell järnvägstrafik. Avskilda system som tunnelbana, spårväg och lokalbanetrafik är således inte måltavla för denna reglering.

Det har i beredningen också övervägts huruvida certifieringskravet för de underhållsansvariga enheter som ansvarar för godsvagnar bör utsträckas till att omfatta alla underhållsansvariga enheter. Övervägandena har gjorts i perspektivet av att det i direktivet anges att EU-kommissionen senast till utgången av 2018 ska bestämma om ett obligatorium ska införas för alla. Att som enskild medlemsstat i god tid dessförinnan införa certifieringskrav för alla skulle skapa god beredskap och framförhållning och kanske även konkurrensfördelar för svenska företag. Valet att avstå från att föreslå en sådan reglering grundar sig dock främst i det fortfarande delvis oklara beslutsläget som gäller på Europainivå, dels ett motstånd från branschföreträdare i Sverige, samt dels på det mer generella riktlinjerna att s.k. goldplating ska undvikas, dvs. att man ska inte göra mer än vad som krävs i direktiven. Det finns heller inget som hindrar en underhållsansvarig enhet som inte omfattas av krav på certifiering eller tillstånd att på frivillig basis ansöka om detta.

Det har också förkommit omfattande överväganden av förslaget att både privata ackrediterade företag och Transportstyrelsen ska kunna certifiera respektive bevilja tillstånd till underhållsansvariga enheter. Som alternativa lösningar har övervägts att antingen låta enbart ackrediterade organ certifiera enheter med ansvar för underhåll eller att förbehålla Transportstyrelsen detta. Övervägandena har dock resulterat i att bäst effekt uppnås genom att, åtminstone i ett övergångsskede, tillåta båda alternativen. Det anknuter till existerande system och rutiner inom såväl tillståndsgivningsverksamheten som certifieringsverksamheten och skapar kostnadsreducerande konkurrens mellan olika lösningar och leverantörer. Avsikten är dock att följa utvecklingen av marknaden och om det bedöms möjligt och lämpligt återkomma med förslag på en reglering med inriktning på en renodlad marknadslösning. Detta förutsätter dock att marknaden utvecklas gynnsamt.

#### **10.2.4 Konsekvenser av införande av underhållsansvariga enheter**

Enligt förslagen i denna proposition ska det för alla järnvägsfordon utses en underhållsansvarig enhet, med de undantag som medges i järnvägssäkerhetsdirektivet, t.ex. för museijärnvägsfordon.

Bedömningen görs dock att de nya kraven rent generellt inte kommer att leda till ökade administrativa och ekonomiska bördor för fordonsinnehavarna annat än just vid själva systemskiftet.

Förslagen innebär att det ställs vissa allmänna krav på den som ska vara underhållsansvarig enhet. En enhet med ansvar för underhåll ska dels ha ett ledningssystem för underhåll som säkerställer att de fordon

man ansvarar för är i säkert skick, dels kompetens och resurser för att kunna utföra uppgiften. Kravet på innehav av ett ledningssystem är avgörande för att kunna klara uppgiften.

Enheter med ansvar för underhåller av godsvagnar kommer dock att omfattas av förordning från EU-kommissionen utarbetad av Europeiska järnvägsbyrån (nr 445/2011).

#### *Företag som vill bli underhållsansvarig enhet för godsvagnar*

Företag som vill bli enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar kommer att underkastas krav på obligatorisk certifiering eller tillståndsprövning.

Enligt förslagen i propositionen kommer de sökande att kunna välja om de vill vända sig till tillsynsmyndigheten för tillstånd eller till ett ackrediterat certifieringsorgan för certifiering. Vad avgifterna för tillsynsmyndighetens prövning kommer att uppgå till är inte fastlagt ännu. Som en jämförelse kan nämnas att taxan för att få ett järnvägsfordon godkänt för att tas i bruk uppgår till 1 400 kr/tim.

Kostnaderna för att vända sig till ett ackrediterat organ kommer bestämmas av marknaden, dvs. det pris som certifieringsorganet begär för att utföra certifieringen. Det går därför inte heller för detta förfarande i nuläget ange vad kostnaderna kommer att uppgå till. För en jämförande uppskattning kan dock tas dagens kostnader för en normal ISO-certifiering. Priset för en ISO-certifiering uppgår i dag till 75 000–100 000 kr för företag med en omsättning på ca 300 miljoner kr per år och vars verksamhet omfattar både järnvägstrafik och fordonsunderhåll. Den årliga revisionen kostar ca 25 000 kr. Det troliga är att det endast kommer att krävas vissa tilläggsbedömningar för att bli certifierad som enhet med ansvar för underhåll. För en enhet med ansvar för underhåll som redan har en ISO-certifiering kan kostnaden därför förväntas bli betydligt lägre.

De ovan angivna kostnaderna avser endast företagets externa kostnader som sammanhänger med certifieringsorganets granskning. Därutöver tillkommer interna kostnader för att införa och upprätthålla ledningssystem för kvalitet och säkerhet. Sådana åtgärder kan dock förväntas effektivisera verksamheten på ett sätt som skapar möjligheter till besparingar.

#### *Företag som vill bli underhållsansvarig enhet för andra fordon än godsvagnar*

Av företag som vill vara enhet med ansvar för underhåll för andra fordon än godsvagnar krävs ingen certifiering. Några ekonomiska konsekvenser bör därför inte uppkomma för dessa företag. De måste dock uppfylla de mycket allmänt hållna kraven som uppställs i lagen. Det företag som väljer att frivilligt ansöka om tillstånd eller certifiera sig och därmed inordna sig under de av EU-kommissionen antagna bestämmelserna får dock räkna med samma kostnader som gäller för enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar enligt ovan.

Företag som inte önskar att vara sin egen enhet med ansvar för underhåll utan som väljer att köpa tjänsten av en extern leverantör kommer att sluta ett avtal på kommersiell grund med leverantören. Avtalet kan omfatta hela eller delar av den underhållsansvariga enhetens uppgifter. Det är svårt att uppskatta vad kostnaderna för detta kan komma att uppgå till. Det beror på konkurrensförhållanden, avtalets omfattning, vilka övriga kommersiella relationer köpare och leverantör har osv. Generellt kan dock förväntas gälla att den som väljer att köpa tjänsten gör det därför att det skulle vara dyrare att vara sin egen enhet med ansvar för underhåll. De ekonomiska konsekvenserna för företag som väljer att köpa dessa tjänster kommer således vara positiva och de merkostnader som uppstår kompenseras av motsvarande eller högre ”mindrekostnader”.

I detta sammanhang bör små företags situation uppmärksammas. De köper ofta begagnade fordon för vilka underhållsprogrammen inte sällan måste anpassas efter status på fordonen och beräknad återstående teknisk och ekonomisk livslängd. Externa enheter med ansvar för underhåll kan få ett starkt övertag gentemot små järnvägsföretag och, i synnerhet när det gäller det tunga underhållet, förorda generella underhållslösningar i stället för mera selektiva och individanpassade som bättre passar det lilla företaget med begränsade ekonomiska resurser. I dessa avseenden är det svårt att utforma något regelverk, men det är viktigt att sådana underhållsansvariga enheter är lyhörda och inser problematiken. Järnvägsföretaget kan naturligtvis också alltid byta ut en underhållsansvarig enhet man inte är nöjd med.

### 10.3 Berörda organisationer, myndigheter och företag

År 1988 inleddes med bildandet av Banverket (som dessförinnan var en del av SJ) den horisontella och vertikala uppdelningen av järnvägsverksamheten i Sverige. I dag består marknaden av ett stort antal företag med olika inriktning och verksamhet. Strukturuomvandlingen pågår alltjämt och såväl ytterligare uppdelningar som återkoncentration inom vissa marknadssegment kan förväntas. År 2008 bestod järnvägsmarknaden i Sverige enligt mätningar utförda av Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÄ, av följande typer av aktörer: 3 myndigheter, 22 auktoriserade organisationer av trafik (t.ex. trafikhuvudmän) 6 större infrastrukturförvaltare, 16 järnvägsföretag som bedriver gods- trafik och 13 järnvägsföretag som bedriver persontrafik. Antalet järnvägsföretag kan dock beräknas på olika sätt. Räkner man antalet tillståndshavare blir siffran betydligt högre än den ovan uppgivna. I april 2010 hade Transportstyrelsen utfärdat 104 tillstånd till järnvägsföretag. Även antalet infrastrukturförvaltare är betydligt större än den siffra som nämns ovan. Förutom de sex stora finns 250 små eller mycket små förvaltare.

Järnvägsmarknaden består också av flera typer av aktörer än de som SIKÄ redovisat. Några av dessa är av särskilt intresse för förslagen i denna proposition om enheter med ansvar för fordonsunderhåll. Det gäller fordonsunderhållsföretag (11 st), fordonsinnehavare (104 st),

fordonsuthyrare (4 st) och fordonstillverkare (4 st). Till gruppen fordonssinnehavare hör förutom de stora järnvägsföretagen även en mängd små och mycket små järnvägsföretag. Med fordonssuthyrare avses här endast de företag som har fordonssuthyrning som sin huvudverksamhet. Därutöver förekommer fordonssuthyrning mellan järnvägsföretag för längre eller kortare tid. Till gruppen fordonstillverkare har endast räknats de för närvarande största aktörerna på den svenska marknaden. På den internationella marknaden finns betydligt fler och de agerar till och från också på den svenska marknaden, bland annat genom anbudsgivningingar vid fordonssupphandlingar. Samtliga ovan nämnda aktörer kommer på ett eller annat sätt beröras av förslagen i denna proposition. Samtliga, förutom de statliga myndigheterna (utom Trafikverket) skulle kunna bli enheter med ansvar för underhåll.

Av dessa är ett litet antal att räkna till kategorin småföretag enligt den gängse definitionen av småföretag med 10–49 anställda eller en årsomsättning understigande 10 miljoner euro. Övriga företag är medelstora eller stora. Dock återfinns i gruppen fordonssinnehavare ett stort antal ideella eller ekonomiska föreningar som sysslar med museitrafik och som i de flesta fall är mycket små.

Ett annat sätt att beskriva järnvägsmarknaden är att undersöka giltiga tillstånd för järnvägsföretag. Järnvägsföretag är företag som på något sätt och i någon omfattning bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik i Sverige. En del av dessa företag är kommersiella trafikoperatörer inom gods- eller persontransportområdet, en stor del är industriföretag som bedriver växlingsverksamhet på egen infrastruktur inom avgränsat industriområde. Även andra typer av företag och organisationer förekommer i statistiken över dem som har tillstånd att bedriva järnvägstrafik som järnvägsföretag.

Enligt statistik från Transportstyrelsen 2010 utgörs 21,2 procent av kommersiella tågoperatörer, 30,8 procent av företag som bedriver intern industriväxling, 10,5 procent av underhållsföretag och fordonsverkstäder, 4,8 procent av underhållsföretag på infrastrukturens sida, 29,8 procent av ideella och ekonomiska föreningar som bedriver museibanor och 2,9 procent av ”övriga”.

Av dessa siffror kan noteras att endast drygt 20 procent av alla tillstånd innehas av tågoperatörer som bedriver kommersiell gods- eller passagerartrafik på det nationella bannätet. Drygt 30 procent av tillstånden tillhör företag som bedriver industriväxling inne på sina fabriksområden som en del av den interna logistikkedjan medan huvudverksamheten är någon-ting helt annat, t.ex. tillverkning av pappersmassa eller bearbetning av stålprodukter. I denna grupp är en dominerande majoritet stora eller mycket stora företag.

De två huvudtyperna av underhållsföretag som är verksamma inom den svenska järnvägsmarknaden; fordonsunderhållare och företag som underhåller infrastruktur utgör tillsammans drygt 15 procent av dem som har tillstånd som järnvägsföretag. För dem är trafikutövertillståndet i huvudsak förenat med antingen fordonsförflyttningar inom eget verkstadsområde eller framförande av specialfordon som används i den egna produktionen, t.ex. spårbyteståg, spårriktmaskiner och ballastplogar.

Nära 30 procent av tillstånden att bedriva järnvägstrafik innehas av olika föreningar som är engagerade i någon form av museiverksamhet antingen på eget nät eller på det nationella järnvägsnätet. Dessa föreningar bedrivs i regel som ideella eller ekonomiska föreningar och har i likhet med andra liknande organisationer oftast en mycket smal finansiell bas och överlever i regel tack vare ideellt arbete som utförs av föreningsmedlemmarna. Dessa föreningar är normalt mycket känsliga för nya ekonomiska pålagor. Bland annat mot bakgrund härav har de undantag som kan göras för denna typen av organisationer med stöd av direktivet utnyttjats, vilket innebär att inga ytterligare kostnader kommer att drabba dessa aktörer med anledning av de förslag som lämnas i propositionen.

#### 10.4 Konsekvenser för offentlig sektor

Sammanlagt förväntas förslagen i denna proposition innebära ökade kostnader i Transportstyrelsen på 6,5 miljoner kronor per år. Kostnadsökningen hänförs i allt väsentligt till tillståndsgivning för underhållsansvariga enheter, men även de nya reglerna rörande fordonsgodkännande och registerhållning kommer innebära vissa ökade kostnader för myndigheten.

Enligt uppskattning kommer kostnaderna för ett tillstånd till enhet med ansvar för underhåll uppgå till ca 100 000 kr och antalet tillstånd per år uppgå till ca 50, dvs. totalt 5 miljoner kronor. Därtill kommer kostnader för den specialistkompetens myndigheten kommer att behöva förstärkas med för att klara de uppgifter som åläggs myndigheten enligt EU-förordningen (nr 445/2011) om certifiering av enheter med ansvar för underhåll. Om alla företag väljer att vända sig till myndigheten för tillstånd kommer det innebära 1 till 1,5 tjänster vilket motsvarar en kostnad uppgående till 1 till 1,5 miljoner kronor per år.

Både den aktuella tillståndsgivningen, fordonsgodkännandena och registerhållningen kommer att finansieras med avgifter, vilket överensstämmer med de av riksdagen fastlagda principerna för Transportstyrelsens finansiering. Eftersom Transportstyrelsens offentligrättsliga avgifter redovisas brutto behöver utrymme på statsbudgeten skapas för de aktuella verksamheterna. Nödvändigt utrymme skapas av Transportstyrelsen genom omprioriteringar inom ramen för Transportstyrelsens övriga avgiftsfinansierade verksamhet.

Genom bestämmelserna om tillstånd och certifiering av underhållsansvariga enheter kommer även de allmänna förvaltningsdomstolarna att tillföras en ny typ av mål. Det saknas emellertid anledning att befara att förslagen skulle leda till någon nämnvärd ökad måltillströmning. Överklagande enligt nuvarande regelverk har skett i ytterst begränsad omfattning. De nya bestämmelserna torde inte innebära någon förändring av betydelse för detta förhållande. Regeringens bedömning är därför att detta kan hanteras inom ramen för Sveriges Domstolars befintliga resurser. Regeringen kommer dock att följa utvecklingen hos berörda domstolar och vid behov återkomma med nödvändiga åtgärder.



Antalet företag som definitionsmässigt är småföretag är litet inom den i dag etablerade kommersiella järnvägsmarknaden. Redan på grund härav är konsekvenserna för små företag till följd av förslagen begränsade. Museiverksamhet och industriväxling eller motsvarande undantas också från ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet (bestämmelserna om underhållsansvariga enheter). Föreningar och småföretag som finns inom dessa verksamheter kommer därför inte att vidkännas några konsekvenser till följd av dessa förslag.

Förslagen om förfaranden för fordonsgodkännanden och införande av funktionen enhet med ansvar för underhåll kan komma att skapa möjligheter för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att på ett enklare sätt kunna ta sitt säkerhetsansvar. Detta gynnar särskilt små företag med begränsade administrativa och tekniska resurser.

## 10.6 Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver Sveriges skyldigheter som medlem i EU

Förslagen i propositionen överensstämmer i allt väsentligt med de krav som ställs i direktivet. Utgångspunkten har varit att bibehålla och utnyttja redan etablerade nationella system och rutiner.

På en punkt går emellertid förslagen något längre än den miniminivå som stadgas i direktiven. Det gäller sådana enheter med ansvar för underhåll som *inte* ska certifieras eller tillståndsprövas. I artikel 14 a 3 i direktiv 2008/110/EG anges som ett generellt krav på enheter med ansvar för underhåll att de ska se till att fordon för vilka de ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. Enheten ska därvid se till att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och med gällande krav, inklusive underhållsregler och bestämmelser om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Bestämmelsen som föreslås i denna proposition innebär att en enhet med ansvar för underhåll enligt 2 kap. 23 § första och andra stycket ska ha

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

2. tillräcklig kompetens inom organisationen och resurser för att klara sina arbetsuppgifter.

Punkten 1 är direkt hämtad från direktivet, medan punkten 2 kan sägas gå utöver minimikraven. Bedömningen har dock gjorts att för att en enhet med ansvar för underhåll ska kunna klara sina uppgifter och för att hela systemet ska få trovärdighet måste dessa generella krav vara uppfyllda.

11.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen  
(2004:519)*1 kap. 4 §*

Paragrafen innehåller definitioner av begrepp som används i lagen.

Begreppet *ackrediterat organ* är nytt i lagen. För att införliva artikel 14 a. p. 4 och 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 2008/110/EG införs bestämmelser om att underhållsansvariga enheter med ansvar för godsvagnar antingen ska ha ett tillstånd från tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ackrediterat organ. Certifikat utfärdade av ackrediterade organ i andra länder inom EES och Schweiz ska vara giltiga i Sverige. Begreppet används i 2 kap. 23 § andra stycket och 3 kap. 13 §. I definitionen hänvisas till organ som ackrediterats i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll. Förordningen kommer i Sverige kompletteras av en ny lag om ackreditering och teknisk kontroll som föreslås träda i kraft den 1 augusti 2011 (jfr prop. 2010/11:80).

Definitionen av begreppet *delsystem* ändras för att bättre överensstämma med användningen av begreppet i EU-regleringen. Definitionen kompletteras men en hänvisning till de kategorier av delsystem som räknas upp i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG. Bilagan har senast ändrats genom ändringsdirektivet 2011/18/EU. Det gäller för närvarande dels fem strukturella delsystem; infrastruktur, energi, markbaserad trafikstyrning och signalering, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt rullande materiel, dels tre funktionella delsystem; drift och trafikledning, underhåll och telematikapplikationer avsedda för person- eller godstrafik.

Definitionen av begreppet *fordonsinnehavare* omfattar den som äger eller nyttjar ett fordon antingen för att i egen regi utföra trafik eller för att upplåta fordonet (leasa eller hyra ut fordonet). Definitionen kompletteras med ett krav på att det också krävs en registrering i det nationella fordonsregistret.

Nytt i lagen är att det införs möjligheter till godkännanden av fordons typer (2 kap. 20 §). En *fordonstyp* definieras som fordon med identisk teknisk konstruktion. För att omfattas av begreppet i lagen krävs dock även att fordonstypen är registrerad i det europeiska registret över godkända fordonstyper. För att ett fordon som överensstämmer med en tidigare godkänd fordonstyp ska godkännas krävs att sökanden uppvisar en *försäkran om överensstämmelse* (2 kap. 21 §). EU-kommissionen har i bilaga till förordningen EU nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon bestämt hur en sådan försäkran ska vara utformad för att ligga till grund för ett godkännande.

Definitionen av *järnvägsfordon* ändras för att överensstämma med begreppen i de direktiv som nu genomförs. Det tydliggörs i definitionen att det både handlar om drivfordon och annan rullande materiel som kan

framföras på järnvägsspår. Vidare görs tillägget att ett järnvägsfordon kan utgöra *ett* delsystem, *flera* delsystem eller *delar* av ett delsystem.

Definitionen av *järnvägsinfrastruktur* ändras inte i sak utan endast språkligt vad gäller ordföljden.

Det införs en definition av begreppet *regleringsorgan*. Enligt 8 kap. 8 a § andra stycket 3 genom vilken artikel 33.1 c i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EU genomförs, ska tillsynsmyndigheten lämna ut uppgifter ur fordonsregistret till s.k. regleringsorgan i andra länder inom EES eller i Schweiz. Att de länder som omfattas av gemenskapslagstiftningen rörande järnvägar har en skyldighet att införa sådana organ framgår av artikel 30 i direktiv 2001/14/EG. I Sverige fullgör Transportstyrelsen uppgiften som regleringsorgan.

Begreppet *underhållsansvarig enhet* introduceras i lagen (2 kap. 23 och 24 §§ och 3 kap. 11 och 12 §§). Av definitionen framgår att det krävs registrering i fordonsregistret för att lagens krav på en underhållsansvarig enhet ska vara uppfyllda. Den som har för avsikt att byta underhållsansvarig enhet bör därför anmäla detta till tillsynsmyndigheten, som ansvarar för fordonsregistret, i så god tid att registreringen hinner ändras innan själva bytet sker.

#### 2 kap. 13 a §

Genom ändringen av paragrafen genomförs den nya lydelsen av artikel 20 i direktiv 2008/57/EG som handlar om att ta i bruk delsystem efter modernisering eller ombyggnad.

Av paragrafen framgår att den som avser att modernisera eller bygga om ett delsystem ska lämna in en beskrivning av arbetet till tillsynsmyndigheten för att denna ska kunna avgöra om det ska krävas ett nytt godkännande av delsystemet.

Nu görs två tillägg i paragrafens *andra stycke* genom vilka det preciseras vilka ändringar som kräver nytt godkännande. Det är dels när arbetet påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt, dels om arbetet är av så stor omfattning att en ny godkännandeprovning är befogad redan på grund av detta. Det finns arbeten som i och för sig inte kan sägas påverka säkerhetsnivån negativt, men som är så omfattande till sin natur att de bör kräva ett nytt godkännande innan de tas i bruk. Det kan t.ex. gälla installation av ett signalställverk. När installationen väl är utförd på ett korrekt sätt har inte säkerhetsnivån påverkats negativt. Däremot handlar det om ett omfattande arbete som kan ha stor inverkan på säkerheten om det inte utförs på ett korrekt sätt. Tillsynsmyndigheten bör därför ges insyn i arbetet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.2.

#### 2 kap. 14 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 21.6 i direktiv 2008/57/EG. I artikeln anges att ett godkännande att ta i bruk ett fordon får förenas med villkor för användning och andra begränsningar. Den nu föreslagna bestämmelsen omfattar dock inte enbart fordon utan alla delsystem som prövas för godkännande enligt 2 kap. 13 §.

Enligt paragrafens *andra stycke* ska sådana förändringar av delsystemet som kan påverka förhållanden som reglerats i villkor anmälas till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten har därvid

möjlighet att avgöra om förändringarna av delsystemet bör föranleda ändringar av villkoren. Om förändringarna av delsystemet är så stora att de kan anses utgöra en modernisering eller en ombyggnation och att därmed en helt ny godkännandeprövning kan bli aktuell, gäller i stället anmälningsskyldigheten enligt 2 kap. 13 a §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.3.

#### *2 kap. 15 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 22.2 a i direktiv 2008/57/EG.

Bestämmelsen reglerar det första godkännandet av fordon som överensstämmer med alla tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som är i kraft när fordonet tas i bruk. I de fallen det eller de strukturella delsystem (eller del av delsystem) fordonet består av redan har godkänts för att tas i bruk var för sig, ska fordonet godkännas för att tas i bruk utan ytterligare kontroller.

Det godkännande som regleras i paragrafen ska skiljas från ”kompletterande godkännande” som får krävas av en stat inom EES eller Schweiz där fordonet efter det första godkännandet ska tas i bruk. Bestämmelser om kompletterande godkännande kommer att meddelas av regeringen i förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.2.

#### *2 kap. 16 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 22.2 b i direktiv 2008/57/EG.

Bestämmelsen reglerar första godkännandet av fordon som, i likhet med vad som gäller för fordon som ska prövas enligt 2 kap. 15 §, överensstämmer med alla tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som är i kraft när fordonet ska tas i bruk. Skillnaden här är att det eller de delsystem (eller del av delsystem) fordonet består av inte tidigare godkänts för att tas i bruk var för sig. Däremot ska de vara försedda med EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 9 §.

I de här fallen får tillsynsmyndigheten – till skillnad från vad som gäller enligt 2 kap. 15 § – kräva ytterligare kontroller för att godkänna fordonet för att tas i bruk, dock endast i de avseenden som anges i paragrafen. Det gäller dels att de delsystem fordonet består av är säkert och driftskompatibelt integrerade med varandra, dels att de kan användas på ett säkert och tekniskt acceptabelt sätt på den aktuella järnvägsinfrastrukturen. Tillsynsmyndigheten kommer, såvitt avser nationella särkrav, endast att få ställa krav på att fordonet uppfyller krav som avser att reglera s.k. öppna punkter eller specialfall. Myndighetens begränsningar i detta avseenden kommer att regleras i förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.3.

#### *2 kap. 17 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 24 i direktiv 2008/57/EG.

Bestämmelsen reglerar vilket förfarande som ska tillämpas vid ett första godkännande av ett fordon som inte, eller endast till viss del, omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD).

Bestämmelsen i artikeln finns inte i de tidigare driftskompatibilitetsdirektiven, men innebörden har i allt väsentligt ändå varit densamma som nu. För de delar av ett fordon som eventuellt omfattas av TSD ska EG-kontrollförfarandet tillämpas och för övriga delar ska nationella regler tillämpas. Det motsvarar den prövning som i dag görs av delsystem enligt 2 kap. 13 § och en hänvisning görs till denna paragraf.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.4.

#### 2 kap. 18 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 21.5 i direktiv 2008/57/EG.

Av *första stycket* följer att ett godkännande att ta i bruk ett fordon som beviljats av behörig instans (dvs. den nationella säkerhetsmyndigheten) i annan stat inom EES eller Schweiz ska vara giltigt i Sverige om det inte meddelats särskilda föreskrifter om att det krävs kompletterande godkännande.

*Andra stycket* innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kompletterande godkännande. Avsikten är att övergripande föreskrifter om kompletterande godkännande som följer av direktiv 2008/57/EG ska föras in i järnvägsförordningen (2004:526), medan mer detaljerade föreskrifter ska meddelas på myndighetsnivå.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.5.

#### 2 kap. 19 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delvis artikel 21.8 i driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG.

*Första stycket* innehåller en upplysning om att regeringen meddelar föreskrifter om vilka tidsfrister som ska gälla för prövningen av ett kompletterande godkännande som avses i 18 §. Tidsfristerna, som framgår av artikel 23.7 och 25.5 i driftskompatibilitetsdirektivet, kommer att genomföras genom föreskrifter i järnvägsförordningen (2004:526).

Av *andra stycket* framgår att ett fordon ska anses godkänt om tillsynsmyndigheten inte följer de tidsfrister för prövningen som följer av föreskrifterna i järnvägsförordningen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.5.

#### 2 kap. 20 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 26 i direktiv 2008/57/EG.

Inledningsvis anges att tillsynsmyndigheten, när den godkänner ett fordon, samtidigt ska godkänna fordonstypen. Ett godkännande för att ta i bruk fordon kan ske enligt 2 kap. 13 eller 15 § och enligt bestämmelser om s.k. kompletterande godkännande i förordning och myndighetsföreskrifter.

Det är också möjligt för en sökande att begära att tillsynsmyndigheten ska godkänna en fordonstyp utan att en särskild fordonsindivid godkänns. Det kan exempelvis aktualiseras när en sökande begär ett typgodkännande i flera medlemsstater samtidigt i enlighet med artikel 26.6.

I *andra stycket* anges att typgodkännanden ska registreras i det europeiska registret över typgodkända fordon. Detta register ska enligt artikel 34 i direktiv 2008/57/EG föras av den Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

I *tredje stycket* anges att tillsynsmyndigheten, om de föreskrifter som legat till grund för ett typgodkännande ändras, får besluta att typgodkännandet ska förnyas för att förbli giltigt. Det får enligt artikel 26.3 endast ske när det bakomliggande regelverket i form av relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) eller nationella bestämmelser ändrats på ett sådant sätt att typgodkännandet inte längre kan vara giltigt. Begränsningar i tillsynsmyndighetens möjligheter att kräva förnyat typgodkännande kommer att preciseras i järnvägsförordningen (2004:526).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.1.

### 2 kap. 21 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 26.3 i direktiv 2008/57/EG.

Ett järnvägsfordon som överensstämmer med en fordonstyp som redan godkänts, ska godkännas utan ytterligare kontroller om sökanden kan uppvisa en försäkran om överensstämmelse. Hur en sådan försäkran ska utformas beslutas av EU-kommissionen, se artikel 26.4 och 26.5 i direktiv 2008/57/EG. EU-kommissionen har i bilaga till förordningen 201/2011 fastställt hur en sådan försäkran ska vara utformad för att ligga till grund för ett godkännande.

Även om alla typgodkännanden ska föras in i ett europeiskt register över godkända fordonstyper är det enbart typgodkännanden som beviljats i Sverige som här kan ligga till grund för ett godkännande enligt denna paragraf. Det följer av regleringen i artikel 26.3 första meningen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.2.

### 2 kap. 22 §

Bestämmelsen om märkning av järnvägsfordon fanns tidigare i 2 kap. 13 b §.

Genom paragrafen genomförs artikel 32 i direktiv 2008/57/EG och bestämmelser om fordonsmärkning i bilaga P till den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet (TSD:n) Drift och Trafikledning<sup>12</sup>.

Av artikel 32 framgår att fordon ska vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer. Numret ska tilldelas i samband med att fordonet godkänns för att tas i bruk första gången. Det är den som ansöker om godkännandet att ta fordonet i bruk som ska ansvara för att fordonet märks med koden.

Av TSD:n Drift och trafikledning, vari bestämmelserna om fordonsmärkning specificeras, framgår vidare att fordon ska vara försedda med en beteckning för fordonsinnehavaren och en beteckning som anger fordonets tekniska egenskaper och driftskompatibilitet. Paragrafen inne-

<sup>12</sup> Europeiska gemenskapernas kommissions beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”drift och trafikledning” hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 359, 18.12.2006, s. 1 Celex 32006D0920).

håller därför krav på att fordonet ska märkas med sådana beteckningar. EU-kommissionen har genom beslut<sup>13</sup> även antagit en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret. Av beslutet framgår att även fordon som redan är godkända ska vara försedda med dessa nummer och beteckningar. Bestämmelser om detta ska föras in i järnvägsförordningen och i myndighetsföreskrifter. Transportstyrelsen har ett bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från krav på märkning, se 2 kap. 25 § 9. Närmare krav om märkningen utgör, som *Lagrådet* påpekat, verkställighetsföreskrifter och kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer direkt med stöd av bestämmelserna i 8 kap. 13 § regeringsformen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.6.

### 2 kap. 23§

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 14 a. 1 och 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet enligt dess lydelse enligt direktiv 2008/110/EG.

Av *första stycket* framgår att för att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Uppgifter om vilken enhet som utsetts för fordonet ska finnas i fordonsregistret. Kravet på registrering genomförs genom definitionen av begreppet underhållsansvarig enhet i 1 kap. 4 §.

Av paragrafens *andra stycke* framgår att en enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska ha antingen ett tillstånd utfärdat av tillsynsmyndigheten eller ett certifikat utfärdat av ett för uppgiften ackrediterat organ. Vad som avses med ett ackrediterat organ definieras i 1 kap. 4 §. Av definitionen framgår att ett ackrediterat organ ska vara ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008. En certifiering eller tillstånd ska vara giltigt inom EES och Schweiz. Att tillstånd och certifieringar som meddelats i annat land inom EES eller Schweiz gäller här i Sverige framgår av 3 kap 13 §.

*Tredje stycket* innehåller bestämmelse om vilka fordon som undantas från kraven på underhållsansvarig enhet. Bestämmelsen grundar sig på artikel 2.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG i dess lydelse enligt direktiv 2008/110/EG. Det gäller museijärnvägsfordon, fordon som endast används på järnvägsinfrastruktur som inte förvaltas av staten och som enbart används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (i huvudsak industrispår) och fordon som enbart används på fristående järnvägsnät avsedda för persontrafik. Som exempel på sådana fristående nät kan nämnas Lidingöbanan, Saltsjöbanan och Roslagsbanan.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2, 6.2.1 och 6.3.3.

<sup>13</sup> Kommissionens beslut av den 9 november 2007 om antagande av gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret som föreskrivs i artikel 14.4 och 14.5 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.

## 2 kap. 24 §

Genom paragrafen genomförs artikel 14 a 3 i järnvägssäkerhetsdirektivet enligt dess lydelse enligt direktiv 2008/110/EG.

Av bestämmelsen framgår minimikraven för underhållsansvariga enheter. De ska dels ha ett system för underhåll varigenom det säkerställs att de fordon för vilka man ansvarar är i säkert skick, dels tillräcklig kompetens och erforderliga resurser inom organisationen för att klara uppgifterna. Avsikten är att kraven ska preciseras i järnvägsförordningen (2004:526) och i myndighetsföreskrifter.

När det gäller enheter som ska ansvara för underhållet av godsvagnar, för vilka det också uppställs ett certifierings- eller tillståndskrav enligt 2 kap. 23 § andra stycket, finns det även bestämmelser i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll. Preciserande krav i förordning och föreskrifter begränsas i dessa fall till förhållanden som inte regleras i EU-förordningen eller där det i förordningen särskilt anges att medlemsstaterna ska meddela kompletterande föreskrifter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.4.

## 2 kap. 25 §

Paragrafen, som innehåller normgivningsbemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (första stycket) och för regeringen (andra stycket), betecknades tidigare 2 kap. 14 §.

Bestämmelsen kompletteras med bemyndiganden gällande godkännande av fordon och fordonstyper samt om undantag från krav på godkännande (p. 8). Föreskrifter om undantag från krav på godkännande gäller t.ex. bestämmelser som genomför artikel 21.12 i driftskompatibilitetsdirektivet om fordon som godkänts före den 19 juli 2008 med stöd av internationella avtal.

Det införs även bemyndigande att föreskriva om godkännande av en serie fordon (p.8). Av artikel 21.13 i direktiv 2008/57/EG framgår att medlemsstaterna *får* utfärda godkännanden för en serie fordon och att den nationella säkerhetsmyndigheten ska informera den sökande vilket förfarande som då ska följas. Saken kommer i lagen endast att regleras genom detta bemyndigande som gör det möjligt att meddela föreskrifter på lägre nivå än lag.

Även bemyndigandet avseende undantaget från kravet på märkning av järnvägsfordon ändras för att anpassas till den nya lydelsen av den materiella bestämmelsen i 2 kap. 22 § (p. 9). I lagrådsremissen föreslogs att bemyndigandet även skulle omfatta krav på själva märkningen. *Lagrådet* ifrågasatte dock om ett sådant generellt bemyndigande var erforderligt då de föreskrifter som kunde förutses i detta avseende torde utgöra verkställighetsföreskrifter. I likhet med vad som gällde tidigare omfattar bemyndigandet därför endast möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från kravet på märkning. Bemyndigandet kan tillämpas för att undanta sådana järnvägsfordon som får undantas från driftskompatibilitetsdirektivets (2008/57/EG) tillämpning enligt artikel 1.3, t.ex. museijärnvägsfordon.

Vidare införs bemyndigande vad gäller krav på enheter med ansvar för underhåll och om undantag från sådana krav (p. 10). Detta möjliggör dels föreskrifter som differentierar kraven utifrån art och omfattning av



verksamheten hos en underhållsansvarig enhet, dels föreskrifter om undantag från kravet på att ha en underhållsansvarig enhet. Undantagen avser i första hand de fordon som avses i artikel 14 a.8 i direktiv 2008/110/EG, t.ex. fordon som är registrerade i ett tredje land (dvs. utanför EES och Schweiz) och som underhålls i enlighet med lagstiftning i sådant land, men även andra fordon kan komma att bli föremål för undantag.

### *3 kap. 4 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 2.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt direktiv 2008/110/EG.

Enligt huvudregeln i 3 kap. järnvägslagen krävs för att utföra järnvägstrafik en licens och ett säkerhetsintyg. Genom dessa bestämmelser genomförs bland annat bestämmelser i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG).

I paragrafen regleras de järnvägsföretag som inte behöver ha licens och säkerhetsintyg, och för vilka det räcker med ett s.k. särskilt tillstånd. De verksamhetsutövare som omfattas av bestämmelsen är sådana som får undantas från EU-regleringen. Genom ändringen av järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG) utvidgas undantagsmöjligheterna till att omfatta all trafik med museijärnvägsfordon. Den tidigare begränsningen som innebar att sådan trafik måste vara av obetydlig omfattning för att bestämmelsen om särskilt tillstånd ska vara tillämpligt, tas därför bort.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.6.

### *3 kap. 11 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs del av artikel 14 a.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet i dess lydelse enligt direktiv 2008/110/EG.

Enligt artikeln ska en enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar vara certifierad antingen av ett certifieringsorgan som ackrediterats för uppgiften eller av den nationella säkerhetsmyndigheten. Tillstånd eller certifiering får ges till den juridiska eller fysiska person som uppfyller de krav på underhållsansvariga enheter som följer av EU-kommissionens förordning nr 445/2011, järnvägslagen och föreskrifter meddelade med stöd av den. I järnvägslagen uppställs de övergripande och grundläggande kraven för enheter med ansvar för underhåll i 2 kap. 24 §. EU-förordningen innehåller betydligt mer omfattande och detaljerade krav.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

### *3 kap. 12 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs del av artikel 14 a.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet enligt dess lydelse enligt direktiv 2008/110/EG.

Av den ovan nämnda artikeln följer att i de fall en tillstånds- eller certifieringspliktig underhållsansvarig enhet är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, ska den nationella säkerhetsmyndigheten kontrollera att tillstånds- eller certifieringskraven är uppfyllda i enlighet med de förfaranden som gäller för säkerhetsintyg enligt artikel 10 i järnvägssäkerhetsdirektivet (3 kap. 3 § järnvägslagen) såvitt avser järnvägsföretag och i enlighet med förfarandet för säkerhetstillstånd enligt artikel 11 (3 kap. 7 § järnvägslagen) såvitt avser infrastrukturförvaltare. Uppgifter om överensstämmelse med kraven ska också bekräftas i dessa

tillstånd. Bestämmelser om när sådana uppgifter senast måste föras in i säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter.

För järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ansöker om tillstånd som underhållsansvarig enhet hos tillsynsmyndigheten kommer detta förfarande att ske i samband med tillståndsprövningen. Bestämmelsen får därför främst betydelse för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som vänt sig till ett ackrediterat certifieringsorgan för ett certifikat för verksamheten som underhållsansvarig enhet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.5.

### 3 kap. 13 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 14.a.6 i direktiv 2008/110/EG.

Av bestämmelsen följer att certifikat eller tillstånd för enheter som ansvarar för underhåll som utfärdas av för uppgiften ackrediterat organ eller för uppgiften behörig myndighet inom EES och Schweiz gäller i Sverige.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

### 8 kap. 1 a §

Paragrafen är ny. I de fall en enhet med ansvar för underhåll certifierats av ett ackrediterat organ, ska detta organ utöva den löpande tillsynen över enheten i de avseenden som omfattas av certifieringen. Certifieringsorganet ska därvid ha samma befogenheter som tillsynsmyndigheten har enligt 8 kap. 1, 3 och 4 §§. Mer detaljerad reglering av uppgifter och befogenheter för det ackrediterade organet framgår av EU-kommissionens förordning nr 445/2011. Det handlar t.ex. om årliga revisioner och återkallelser av certifikat i vissa fall.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.

### 8 kap. 6 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 21.6 i direktiv 2008/57/EG.

Bestämmelsen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att återkalla ett godkännande att ta i bruk ett delsystem eller ett järnvägsfordon. En prövning för godkännande avser förhållandena inför driftfasen, dvs. en granskning av att järnvägsfordonet då uppfyller de väsentliga kraven. Även återkallelse av ett godkännande ska i första hand avse brister i de förhållanden som låg till grund för godkännandet, exempelvis att det lämnats felaktiga uppgifter eller om de uppgifter som lämnats feltolkats. Om bristerna i järnvägsfordonet i stället beror på därefter uppkomna försämringar på grund av exempelvis bristfälligt underhåll, ska andra åtgärder väljas inom ramen för järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem (2 kap. 5 §).

I paragrafens *andra stycke* anges att en återkallelse får begränsas att gälla för viss tid.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.3.

*8 kap. 8 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 35 i direktiv 2008/57/EG.

Paragrafen har tidigare avsett register över både infrastruktur och fordon. Nu föreslås bestämmelserna om fordonsregister flyttas över i en ny paragraf, 8 kap. 8 a §.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen är enligt paragrafens *andra stycke* skyldig att anmäla sådana förändringar av verksamheten som föranleder ändringar i registret.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.1.

*8 kap. 8 a §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 33 i direktiv 2008/57/EG.

Enligt direktivet ska varje medlemsstat föra register över de järnvägsfordon som är godkända för att brukas inom statens territorium (nationellt fordonsregister). Registret ska föras och uppdateras av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag. Av *första stycket* i paragrafen framgår att uppgiften i Sverige läggs på tillsynsmyndigheten. Registret ska föras i enlighet med inom EU särskilt framtagna specifikationer (kommissionens beslut 2007/756/EG, senast ändrat genom kommissionens beslut 2011/107/EG).

Genom bestämmelsen i *andra stycket* åläggs den som omfattas av regleringen i järnvägslagen att lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna föra registret. Skyldigheten omfattar även att rapportera ändringar i verksamheten som kan föranleda ändringar i registret.

Genom paragrafens *tredje stycke* genomförs artikel 33.1 c där det anges vilka som ska ha rätt att ta del av uppgifterna i registret. Registret omfattas i Sverige av offentlighetsprincipen, vilket betyder att envar har rätt att få ut uppgifter ur detta om uppgiften inte omfattas av sekretess. Skyldigheten för tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) att lämna ut uppgifter enligt offentlighetsprincipen omfattar dock inte utländska myndigheter. En särskild bestämmelse om dessa myndigheters rätt att ta del av uppgifter i registret har därför ansetts erforderlig. Dessa myndigheter ska dock även ha rätt att ta del av uppgifter som kan komma att omfattas av sekretess. På sätt *Lagrådet* föreslagit bör detta uttryckligt framgå av bestämmelsen genom att lokutionen ”utan hinder av sekretess” förs in i bestämmelsen. Denna rätt att ta del av uppgifter även om de omfattas av sekretess gäller även för Statens haverikommission. Den sekretessbrytande bestämmelsen bör därför även omfatta denna myndighet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.

*8 kap. 10 §*

Genom ändringen av paragrafen genomförs delvis artikel 1.3 i direktiv 2008/57/EG.

Bestämmelsen innehåller ett normgivningsbemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det införs nu en möjlighet att meddela föreskrifter på lägre nivå än lag om undantag från de krav på registrering av infrastruktur och fordon som anges i 8 kap. 8 och 8 a §§. Genom tillägget utnyttjas möjligheterna till undantag från

direktivets tillämpning som följer av artikel 1.3. Undantagsmöjligheten gäller bland annat järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål. Utöver denna ändring i sak ändras bestämmelsen även redaktionellt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.3.

#### *11 kap. 1 §*

Genom bestämmelsen genomförs artikel 21.7 och 21.8 i direktiv 2008/57/EG.

En sökande som får avslag på sin ansökan om att få ett delsystem godkänt av tillsynsmyndigheten ska inom en månad från det att han mottar beslutet, i stället för att överklaga, kunna välja att begära att myndigheten omprövar beslutet. Om även omprövningsbeslutet innebär ett avslag, ska detta kunna överklagas i enlighet med den allmänna överklaganderegeln i 2 § (tidigare 1 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

#### *11 kap. 3 §*

Enligt artikel 6.3 i kommissionens förordning om enheter med ansvar för underhåll (nr 445/2011) ska medlemsstaterna tillse att certifieringsorganens beslut rörande enheter med ansvar för underhåll får överklagas till domstol. I paragrafen föreskrivs därför att beslut som ackrediterade organ fattar med stöd av 8 kap. 1 a § eller med stöd av den nämnda förordningen ska kunna överklagas till tillsynsmyndigheten. Enligt den allmänna bestämmelsen om överklagande i 11 kap. 2 § (tidigare 1 §), kommer tillsynsmyndighetens beslut i dessa ärenden att kunna överklagas vidare till förvaltningsrätt och, efter prövningstillstånd, till kammarrätt och Högsta förvaltningsdomstolen.

På beslut som fattas av certifieringsorgan blir bestämmelserna i lagen (1986:1142) om överklagande av beslut av enskilda organ med offentliga förvaltningsuppgifter tillämpliga i fråga om rättidsprövning m.m.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/57/EG

av den 17 juni 2008

om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 156,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kom-  
mitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om  
driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssys-  
temet för höghastighetståg <sup>(3)</sup> och Europaparlamentets och  
rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om  
driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventio-  
nella tåg <sup>(4)</sup> ändrades väsentligt genom Europaparlamentets

och rådets direktiv 2004/50/EG <sup>(5)</sup>. Eftersom nya ändringar  
nu införs bör de direktiven omarbetas av tydlighetsskäl, och  
bestämmelserna i direktiven bör i förenklingssyfte samlas i  
en enda rättsakt.

(2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska  
aktörer samt regionala och lokala myndigheter att i full  
utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett  
område utan inre gränser skapas bör framför allt samman-  
länkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella  
järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa järnvägsnät  
förbättras genom att de åtgärder som kan visa sig  
nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genom-  
förs, såsom föreskrivs i artikel 155 i fördraget.

(3) Genom undertecknandet av det protokoll som antogs i  
Kyoto den 12 december 1997 har Europeiska unionen  
åtagit sig att minska sina utsläpp av växthusgaser. Dessa  
målsättningar kräver att balansen mellan olika transportsätt  
ändras och således att konkurrenskraften för järnvägstrans-  
porterna ökar.

(4) Gemenskapens strategi för en integrering av miljöfrågorna  
och en hållbar utveckling i gemenskapens transportpolitik  
framhäver behovet av insatser för att minska miljöpåverkan  
från transporterna.

(5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april  
2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompati-  
ibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastig-  
hetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om  
driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för  
konventionella tåg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114. Rättat i EUT  
L 220, 21.6.2004, s. 40).

<sup>(1)</sup> EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 december 2007 och  
rådets beslut av den 14 maj 2008.

<sup>(3)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom  
kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

<sup>(4)</sup> EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv  
2007/32/EG.

- (5) Kommersiell drift av tåg längs järnvägsnätet förutsätter framför allt en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturernas och fordonens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltningarna och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, vilket är fallet framför allt för driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet.
- (6) Medlemsstaterna ansvarar för att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnät i allmänhet följs vid projektering, uppbyggnad, och ibruktagande samt under drift.
- (7) Det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifterna och mellan interna regler samt tekniska specifikationer som järnvägarna tillämpar på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de innehåller föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta innebär att tåg inte kan framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen.
- (8) Denna situation har under årens lopp medfört att den nationella järnvägsindustrin och de nationella järnvägarnas knutnits mycket nära samman, vilket har utgjort ett hinder för ett verkligt öppnande av marknaderna. För att öka dessa industriernas konkurrenskraft på världsmarknaden måste de ha tillgång till en europeisk marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
- (9) Det är sålunda lämpligt att för hela gemenskapen fastställa grundläggande väsentliga krav för dess järnvägssystem.
- (10) Rådet vidtog den 23 juli 1996 en första åtgärd för att uppnå dessa målsättningar genom att anta direktiv 96/48/EG. Därefter har Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 2001/16/EG.
- (11) Ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(1)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag <sup>(2)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturskapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg <sup>(3)</sup> påverkar även införandet av driftskompatibilitet. En utvidgning av tillträdesrätten måste, liksom för övriga transportsätt, ske parallellt

<sup>(1)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

<sup>(3)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

med att nödvändiga harmoniseringsåtgärder genomförs. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom en gradvis utvidgning av det territoriella tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG. Det är också nödvändigt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att även omfatta artikel 71 i fördraget, som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.

- (12) Utvecklingen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har visat behovet av att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven och TSD:er och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som måste göras obligatoriska för att målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de "harmoniserade" standarder som har växt fram i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering.
- (13) I allmänhet utvecklas europeiska specifikationer i linje med den nya strategin för teknisk harmonisering och standardisering. Det kan därför förmodas att överensstämmelse med vissa väsentliga krav i detta direktiv föreligger, särskilt när det gäller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. Dessa europeiska specifikationer eller tillämpliga delar av dem är inte obligatoriska, och ingen uttrycklig hänvisning till specifikationerna får göras i TSD:erna. Hänvisningar till dessa europeiska specifikationer offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, och medlemsstaterna offentliggör hänvisningar till nationella standarder som införlivar europeiska standarder.
- (14) I vissa fall, när det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD:er. En sådan uttrycklig hänvisning får konsekvenser som måste klargöras, framför allt att dessa europeiska standarder eller specifikationer blir obligatoriska från och med den dag då TSD:erna ska tillämpas.
- (15) I en TSD fastställs alla villkor som ska uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som ska följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också anges att alla komponenter måste underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD:erna och åtföljas av motsvarande intyg.
- (16) Vid utvecklingen av nya TSD:er bör målet alltid vara att säkerställa kompatibilitet med befintliga godkända system. Detta kommer att bidra till att främja järnvägstransporternas konkurrenskraft och förhindra onödiga ytterligare kostnader genom kravet på ombyggnad eller modernisering av befintliga godkända delsystem för att säkerställa

kompatibilitet bakåt. I de undantagsfall där det inte är möjligt att säkerställa kompatibilitet får i TSD:er fastställas den nödvändiga ram som behövs för att besluta om befintliga delsystem eventuellt behöver godkännas på nytt och tillhörande tidsfrister.

- (17) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att kräva att medlemsstaterna förser varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett nationellt fordonregister. Registren måste vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom gemenskapen. Uppgifterna i registren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.
- (18) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem vilket ännu inte omfattas av uttömmande specifikationer i motsvarande TSD ska hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara de anmälda organ som avses i artikel 20 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.
- (19) Skillnaden mellan ett järnvägssystem för höghastighets- trafik och ett järnvägssystem för konventionell trafik rättfärdig inte existensen av två olika direktiv. Förfarandena för utarbetande av TSD:er är identiska för de två systemen, och detsamma gäller förfarandena för certifiering av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. De väsentliga kraven är praktiskt taget identiska, och detsamma gäller indelningen av systemet i delsystem för vilka tekniska specifikationer måste utarbetas. Eftersom tågen måste kunna passera fritt från höghastighetsjärnvägsnätet till det konventionella järnvägsnätet överlappar dessutom de tekniska specifikationerna för de två systemen varandra i stor utsträckning. Arbetet med utarbetande av TSD:er har visat att det för vissa delsystem går att använda en enda TSD för båda systemen. Därför är det lämpligt att kombinera direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.
- (20) Enligt direktiv 2004/50/EG skulle tillämpningsområdet för direktiv 2001/16/EG utvidgas gradvis allteftersom nya TSD:er antas eller befintliga TSD:er ses över. När det här direktivet träder i kraft kommer dess tillämpningsområde att omfatta europeiska konventionella järnvägsnät och höghastighetsjärnvägsnät enligt definitionen av dessa termer i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>(1)</sup>, samt de fordon som kan komma att framföras på dessa järnvägsnät. Tillämpningsområdet kommer att utvidgas gradvis till att omfatta hela järnvägsnätet och alla fordon under förutsättning att en konsekvensanalys påvisar den ekonomiska nyttan av detta.
- (21) Med hänsyn till att ett stegvis tillvägagångssätt tillämpas för att undanröja hinder för driftskompatibilitet inom järnvägssystemet och den tid som därför behövs för att anta TSD:er bör åtgärder vidtas för att undvika att medlemsstaterna antar nya nationella regler eller inleder projekt som skulle öka olikheterna i det befintliga systemet.
- (22) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot de särskilda behov som hänger samman med driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, vilket kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och gamla fordon som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas, och man bör särskilt se till att inte järnvägen bestraffas ekonomiskt i förhållande till andra transportsätt.
- (23) I sina lagstiftningsresolutioner av den 10 mars 1999 om järnvägspaketet begärde Europaparlamentet att den successiva öppningen av järnvägssektorn ska åtföljas av åtgärder för teknisk harmonisering som är så snabba och effektiva som möjligt.
- (24) Rådet uppmanade vid mötet den 6 oktober 1999 kommissionen att lägga fram ett förslag till en strategi för att förbättra järnvägstransporternas driftskompatibilitet och minska flaskhalsarna så att de tekniska, administrativa och ekonomiska hindren för järnvägsnätens driftskompatibilitet snabbt kan undanröjas, samtidigt som en hög säkerhetsnivå garanteras och den berörda personalens utbildning och kompetens.
- (25) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar<sup>(2)</sup> måste järnvägsföretagen få ökad tillgång till medlemsstaternas järnvägsnät, vilket förutsätter driftskompatibilitet mellan infrastrukturer, utrustning, rullande materiel och system för förvaltning och drift, inbegripet de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hygien och säkerhet för personalen vilka krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses samt för genomförandet av varje TSD. Detta direktiv syftar dock inte till att direkt eller indirekt harmonisera arbetsförhållandena inom järnvägssektorn.
- (26) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos järnvägssystemet har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp systemet i följande delsystem: Infrastruktur, Trafikstyrning och signalering, Energiförsörjning, Rullande materiel, Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. För varje sådant delsystem måste väsentliga krav definieras för hela gemenskapen och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt. Järnvägssystemet indelas i anläggningstillgångar och rörliga delar vilka å ena sidan omfattar järnvägsnätet, som består av linjer, stationer, terminaler

<sup>(1)</sup> EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

<sup>(2)</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG.

och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande system, och å andra sidan alla fordon som rör sig inom järnvägsnätet. I detta direktiv består "fordon" därför av ett delsystem ("Rullande materiel") och i tillämpliga fall en eller flera delar av andra delsystem (huvudsakligen den fordonsbaserade delen av delsystemet "Trafikstyrning och signalering" och den fordonsbaserade delen av delsystemet "Energiförsörjning").

- (27) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet bör inte leda till att det uppstår oskäliga hinder, vad beträffar kostnader och nytta, som gör det svårt för varje enskild medlemsstat att bibehålla sitt befintliga järnvägsnät, samtidigt som ansträngningar måste göras för att målet att nå driftskompatibilitet bibehålls.
- (28) TSD:erna påverkar även villkoren för användarna av järnvägstransporter, och det är följaktligen nödvändigt att rådfråga dem om de aspekter som rör dem.
- (29) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att i vissa fall fråga tillämpningen av vissa TSD:er, förutsatt att det finns förfaranden för att säkerställa att sådana undantag är berättigade. Enligt artikel 155 i fördraget krävs att gemenskapens åtgärder i fråga om driftskompatibilitet vidtas med beaktande av projektens potentiella ekonomiska livskraft.
- (30) Utarbetandet av TSD:er och deras tillämpning på järnvägssystemet bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen vilken bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.
- (31) Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet bör utnyttjas för att förbättra villkoren för kompatibilitet mellan de olika transportsätten, särskilt när det gäller godstransport.
- (32) För att iakttä tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG<sup>(1)</sup>, bör de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänförs till varje kontrakt. Det är därför nödvändigt att utarbeta en uppsättning europeiska specifikationer som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.
- (33) Det ligger i gemenskapens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de gemenskapspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganen måste

följaktligen fortsätta sitt samarbete med de internationella standardiseringsorganen.

- (34) De upphandlande enheterna måste definiera de tilläggskrav som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder. Dessa specifikationer bör uppfylla de väsentliga krav som har harmoniserats på gemenskapsnivå och som järnvägssystemet måste uppfylla.
- (35) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet bör grunda sig på utnyttjandet av de moduler som omfattas av rådets beslut 93/465/EEG<sup>(2)</sup>. För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.
- (36) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara till deras fria rörlighet på gemenskapsmarknaden. Bedömningen av lämpligheten för användning bör göras för användningen av de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av bestämmelserna i detta direktiv. På grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning, bör tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.
- (37) Tillverkarna är likvärdigt skyldiga att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med andra gemenskapsbestämmelser som de omfattas av.
- (38) När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En övergångsperiod bör medges så att komponenterna kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med denna TSD.
- (39) De delsystem som utgör järnvägssystemet bör underkastas ett kontrollförfarande. Denna kontroll måste ge de myndigheter som ansvarar för godkännande att ta i bruk möjlighet att försäkra sig om att resultatet i projekterings-, uppbyggnads- och ibruktagestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet måste även göra det möjligt för tillverkarna att kunna räkna med likabehandling oavsett vilket land det rör sig om. Det är således nödvändigt att utforma en eller flera moduler som fastställer principerna och villkoren för en EG-kontroll av delsystemen.
- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 213/2008 (EUT L 74, 15.3.2008, s. 1).
- (2) Rådets beslut 93/465/EEG av den 22 juli 1993 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av CE-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv (EGT L 220, 30.8.1993, s. 23).



- (40) Efter det att ett delsystem har tagits i bruk bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerheten på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) <sup>(1)</sup> åligger ansvaret för att dessa krav uppfylls infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget, som var och en ansvarar för sina egna delsystem. Medlemsstaterna kan kontrollera att dessa krav uppfylls i samband med beviljandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- (41) Vad gäller fordon bör förfarandet för att ta dem i bruk klargöras med beaktande av definitionen av "fordon" som består av ett eller flera delsystem. Eftersom direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG berör nya och ombyggda delsystem och direktiv 2004/49/EG berör fordon i bruk, bör även alla bestämmelser om godkännande att ta fordon i bruk integreras i detta direktiv. Vidare bör ett förfarande för godkännande av fordonstyper läggas till, för att underlätta ibruktagandet av fordon och för att minska den administrativa bördan. I syfte att förenkla detta förfarande och göra det lättare att identifiera fordonstyper bör ett europeiskt register över godkända fordonstyper upprättas och förvaltas av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*).
- (42) Erfarenheterna har visat att genomförandet av ett sådant förfarande på nationell nivå ofta är komplicerat och underkastat olika nationella krav som bryter i öppenhet eller som till och med medför dubblering. Detta förfarande utgör således ett betydande hinder för inrättandet av nya järnvägsföretag, särskilt inom godssektorn. Åtgärder bör därför vidtas för att klargöra och förenkla förfarandet för godkännande av fordon. För det första bör man införa den allmänna principen om att ett godkännande är tillräckligt för hela gemenskapens järnvägsnät. För det andra bör förfarandet för godkännande av fordon som överensstämmer med TSD vara enklare och snabbare än förfarandet för godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. För det tredje bör principen om ömsesidigt erkännande tillämpas så långt det är möjligt: när ett fordon redan tagits i bruk i en medlemsstat bör andra medlemsstater inte åberopa nationella bestämmelser för att införa onödiga krav och överflödiga kontroller om dessa inte är absolut nödvändiga för att kontrollera fordonets tekniska kompatibilitet med det berörda järnvägsnätet. I detta syfte bör nationella bestämmelser klassificeras och jämföras enligt en kontrollista för att fastställa i vilken utsträckning nationella bestämmelser kan anses överensstämma när det gäller krav, prestanda och säkerhet. För det fjärde bör principen om rättssäkerhet i fråga om resultatet av förfarandet följas. I detta syfte bör en sökande om en nationell säkerhetsmyndighet inte fattat ett beslut inom de föreskrivna tidsfristerna, ges tillåtelse att ta ett fordon i bruk. Ett sådant godkännande skulle endast vara möjligt om fordonet redan godkänts i en annan medlemsstat.
- Vidare skulle ett sådant fordon endast få användas av ett järnvägsföretag eller av en infrastrukturförvaltare som vederbörligen godkänts i enlighet med direktiv 2004/49/EG, och på deras fulla ansvar.
- (43) Förfarandet för godkännande av fordon som överensstämmer med TSD skiljer sig från förfarandet för godkännande av fordon som inte överensstämmer med TSD. I vissa fall är valet av förfarande inte helt enkelt. De fordon som klassificeras som överensstämmande med TSD bör vara sådana fordon för vilkas del alla relevanta TSD:er har trätt i kraft, inbegripet åtminstone TSD "Rullande materiel". Detta skulle innebära att en betydande del av de väsentliga kraven har fastställts. Som exempel kan anges att innan konventionella TSD:er för lok har trätt i kraft faller lok inom ramen för fordon som inte överensstämmer med TSD, även om loken uppfyller kraven i andra relevanta TSD:er som är i kraft när de tas i bruk.
- (44) Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett explicit sätt kan omfattas av en TSD, anges dessa aspekter som öppna punkter i en bilaga till TSD. Om ett fordon som överensstämmer med TSD redan godkänts i en medlemsstat, bör ytterligare godkännande endast avse de öppna punkter som hänför sig till teknisk kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet.
- (45) Förteckningen över de parametrar som ska kontrolleras i anslutning till att fordon som inte överensstämmer med TSD tas i bruk är en väsentlig faktor för att uppnå driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem, särskilt i fråga om befintliga fordon. I denna förteckning beaktas erfarenheter från ett begränsat antal järnvägsnätverk. Därför är det nödvändigt att byrån ser över parametrarna i bilaga VII och lämnar de rekommendationer som den anser lämpliga till kommissionen.
- (46) Förfarandet för EG-kontroll bör grunda sig på TSD:erna. Dessa TSD:er omfattas av bestämmelserna i artikel 18 i direktiv 93/38/EEG. De anmälda organ som har till uppgift att granska förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse och lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen måste, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.
- (47) De anmälda organen bör struktureras så att de uppfyller de kriterier som gäller för denna typ av organ inom alla sektorer som omfattas av den nya strategin för teknisk harmonisering och kontroll av överensstämmelse, särskilt kriterier som rör oberoende och behörighet.

<sup>(1)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

(48) TSD:erna kommer regelbundet att ses över. När allvarliga fel uppträcks bör ett tillfälligt snabbförfarande utformas så att ett provisoriskt corrigendum först godkänns i en kommitté och sedan offentliggörs av byrån. Härigenom kan alla berörda parter, inbegripet industrin, anmälda organ och myndigheter, snabbare använda detta corrigendum i avvaktan på kommissionens formella översyn av TSD:n. För att undvika förväxling med kommissionens officiella corrigendum kommer termen "tekniskt utlåtande" att användas. Detta förfarande överensstämmer med det mandat som kommissionen antog genom sitt beslut av den 13 juli 2007 om ett rammandat för Europeiska järnvägsbyrån för genomförandet av vissa åtgärder inom ramen för direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Om en TSD emellertid måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, bör ett översynsförfarande tillämpas.

(49) Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i 1999 års fördrag om internationell järnvägstrafik (Cotif) som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, exempelvis ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som leasing fordon till ett järnvägsföretag, ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet i syfte att använda det som ett transportmedel av järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. För att undvika att det uppstår tvivel bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregistret.

(50) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.

(51) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta och uppdatera TSD:erna. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

(52) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iaktta de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för antagande av åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv och komplettera det med TSD:er eller ändringar av TSD:er.

(53) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom hela gemenskapen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna eftersom ingen enskild medlemsstat kan vidta de åtgärder som krävs för att uppnå denna driftskompatibilitet och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(54) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet Bättre lagstiftning <sup>(2)</sup> uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

(55) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör bara gälla de bestämmelser som har ändrats i väsentlig grad jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade föreligger enligt de tidigare direktiven.

(56) Artikel 14 i direktiv 2004/49/EG samt direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv 2004/49/EG. Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.

2. Strävandena för att uppnå detta mål måste leda till att en optimal nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att

a) underlätta, förbättra och utveckla de internationella järnvägstrafiktjänsterna inom Europeiska unionen och med tredjeländer,

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

<sup>(2)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) bidra till att stegvis förverkliga den inre marknaden för utrustning och tjänster för att bygga upp, modernisera, bygga om och driva järnvägssystemet inom gemenskapen,
- c) bidra till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från de bestämmelser som de inför vid genomförande av detta direktiv:

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

4. Räckvidden för TSD:erna ska i enlighet med artikel 8 gradvis utvidgas till att omfatta hela järnvägssystemet, inbegripet spårförbindelser till terminaler och de huvudfunktioner i hamnar som betjäna eller kan betjäna mer än en användare, utan att det påverkar de undantag från tillämpningen av TSD:er som anges i artikel 9.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I detta direktiv avses med:

- a) *det transeuropeiska järnvägssystemet*: de transeuropeiska järnvägssystemen för konventionell trafik och för höghastighetstrafik enligt bilaga I, punkt 1 och 2,
- b) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls; denna egenskap är beroende av alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som ska iaktas för att de väsentliga kraven ska uppfyllas,
- c) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem,
- d) *järnvägsnät*: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande järnvägssystem,

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

f) *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet "komponent" omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,

g) *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,

h) *europisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som införlivar en europeisk standard, såsom de definieras i bilaga XXI till direktiv 2004/17/EG,

i) *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en specifikation som antagits i enlighet med detta direktiv, som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet säkerställas,

j) *anmälda organ*: de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystemen,

k) *grundparametrar*: regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:n,

l) *specialfall*: del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i TSD:er av skal som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet; detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av gemenskapen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer,

m) *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,

- n) *modernisering*: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
- o) *befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga systemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,
- p) *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
- q) *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift,
- r) *upphandlande enhet*: varje offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Detta organ kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare, eller också en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt,
- s) *fordonsinnehavare*: Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma och som registrerats som sådan i det nationella fordonsregister som avses i artikel 33,
- t) *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna skulle vara oacceptabel för den berörda medlemsstaten; ett sådant hinder kan vara av rättslig, avtalsmässig, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste styrkas på vederbörligt sätt,
- u) *harmoniserad standard*: europeisk standard som antagits av ett av de europeiska standardiseringsorgan som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster <sup>(1)</sup> inom ramen för ett uppdrag från kommissionen som fastställts i enlighet med det förfarande som anges i artikel 6.3 i det direktivet och som utgör, ensam eller tillsammans med andra standarder, en lösning som gör det möjligt att uppfylla en lagbestämmelse,
- v) *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3 g i direktiv 2004/49/EG,
- w) *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande projekteringskännetecknen för fordonet som omfattas av det enhetliga typkontrollintyg som beskrivs i modul B i beslut 93/465/EEG,

<sup>(1)</sup> EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81).

- x) *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ,
- y) *byrå*: Europeiska järnvägsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) <sup>(2)</sup>,
- z) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret.

Artikel 3

**Allmän kompatibilitet**

1. Detta direktiv avser, för varje delsystem, de bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos järnvägssystemet som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.
2. Bestämmelserna i detta direktiv ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av andra relevanta gemenskapsbestämmelser. När det gäller driftskompatibilitetskomponenter, inbegripet gränssnitt, kan emellertid uppfyllandet av de väsentliga kraven i detta direktiv innebära att särskilda, för ändamålet fastställda europeiska specifikationer måste tillämpas.

Artikel 4

**Väsentliga krav**

1. Järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inbegripet gränssnitten, ska uppfylla relevanta väsentliga krav.
2. Sådana kompletterande tekniska specifikationer som avses i artikel 34 i direktiv 2004/17/EG och som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom gemenskapen får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

**TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)**

Artikel 5

**TSD:ers innehåll**

1. Varje delsystem ska omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem. Beslutet om att utarbeta eller se över en TSD och valet av dess tekniska och geografiska tillämpningsområde kräver ett uppdrag i enlighet med artikel 6.1.

<sup>(2)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

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

3. Varje TSD ska, i den mån det är nödvändigt för att uppnå det mål som avses i artikel 1,

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det järnvägsnät eller de fordon som anges i bilaga I; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),

b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem; om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon enligt bilaga I,

d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden ska grunda sig på de moduler som anges i beslut 93/465/EEG,

f) ange strategin för att genomföra TSD:erna; det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:erna ska utgöra gällande norm,

g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses ovan samt för genomförandet av TSD:erna.

4. Varje TSD ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett mål för delsystemet som kan uppnås successivt inom en rimlig tid. Genom att TSD:erna antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

5. TSD:er ska på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem. I detta syfte kan specialfall anges

för varje TSD, både i fråga om järnvägsnät och fordon; särskild uppmärksamhet måste ägnas åt lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och fordon som kommer från eller ska till tredjeländer. För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter för de TSD:er som avses i punkt 3 c-g.

6. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD som "öppna punkter". För dessa aspekter ska artikel 17.3 tillämpas.

7. TSD:er får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av fordon som inte omfattas av TSD:erna.

8. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målet i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska eller internationella standarder eller specifikationer eller tekniska dokument som offentliggjorts av byrån göras i TSD:erna. I detta fall ska dessa standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) eller tekniska dokument anses utgöra bilagor till den berörda TSD:n och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om sådana standarder eller specifikationer eller tekniska dokument saknas får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar, och det ska då vara frågan om lätt tillgängliga, offentliga handlingar.

#### Artikel 6

#### Antagande, översyn och offentliggörande av TSD:er

1. Förslag till TSD:er och senare förslag till ändringar i TSD:er ska utarbetas av byrån på uppdrag av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 29.3 i detta direktiv. De ska utarbetas i enlighet med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 och i samarbete med de arbetsgrupper som nämns i dessa artiklar.

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det med TSD:er eller ändringar därav, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4.

När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 29.5.

2. Byrån ska ansvara för att förbereda översyn och uppdatering av TSD:er och förse kommissionen med rekommendationer för att den tekniska utvecklingen eller förändringar i de samhälleliga kraven ska kunna beaktas. Kommissionen ska underrätta den kommitté som avses i artikel 29 om sådana rekommendationer.

3. Ett förslag till TSD ska utarbetas i två steg.

Under det första steget ska byrån fastställa grundparametrarna för TSD:n samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som kan vara nödvändigt. För varje grundparameter och gränssnitt ska de bästa alternativa lösningarna läggas fram och motiveras ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

Under andra steget ska byrån med utgångspunkt i dessa grundparametrar utarbeta ett förslag till TSD. Byrån ska också i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning. En övergripande bedömning av de beräknade kostnaderna för och fördelarna med genomförandet av TSD:erna ska bifogas förslaget till TSD; i bedömningen ska den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

4. Vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) ska hänsyn tas till de kostnader och nyttor som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan hittas och genomföras. Medlemsstaterna ska medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

5. Den kommitté som avses i artikel 29 ska regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD:erna. Kommissionen får under detta arbete, på begäran av kommittén, ge uppdrag eller utfärda relevanta rekommendationer om utformningen av TSD:erna och om kostnadsnyttoanalysen. Kommissionen får särskilt, på begäran av en medlemsstat, begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.

6. När en TSD antas ska dagen för dess ikraftträdande fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4. Om olika delsystem ska tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten ska dagen för ikraftträdande för motsvarande TSD:er vara densamma.

7. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska användarnas synpunkter beaktas beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka de använder delsystemen. Byrån ska i detta syfte samråda med sammanslutningar och organ som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD:er. Den ska till förslaget till TSD bifoga en rapport med resultatet av detta samråd.

Kommissionen ska, efter att ha hört kommittén i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2, utarbeta förteckningen över de sammanslutningar och organ med vilka samråd ska ske, och den kan ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ.

8. Vid utarbetande, antagande och översyn av TSD:er ska hänsyn tas till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande de villkor som avses i artikel 5.3 g.

I detta syfte ska arbetsmarknadens parter höras innan förslag till TSD läggs fram för antagande eller översyn inför den kommitté som avses i artikel 29.

Arbetsmarknadens parter ska höras inom ramen för den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå<sup>(1)</sup>. Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader.

9. När översynen av TSD leder till ändrade krav, ska den nya versionen av TSD säkerställa kompatibilitet med de delsystem som tagits i bruk i enlighet med tidigare versioner av TSD:er.

Om ett nytt godkännande för en modernisering eller en ombyggnad av dessa delsystem behövs av vederbörligt motiverade säkerhetsrelaterade skäl eller för driftkompatibiliteten, ska motsvarande tidsfrist för detta fastställas antingen i TSD:er eller, då så är lämpligt, av medlemsstaterna.

10. Kommissionen ska offentliggöra TSD:er i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 7

**Brister hos TSD:er**

1. Om det efter antagandet av en TSD visar sig att den inte helt uppfyller de väsentliga kraven kan den kommitté rådfrågas som avses i artikel 29 på begäran av en medlemsstat eller på initiativ av kommissionen.

Kommissionen kan begära ett tekniskt utlåtande från byrån. Kommissionen ska under medverkan av kommittén gå igenom det tekniska utlåtandet.

2. Om en TSD behöver ändras på grund av ett mindre fel, och detta inte motiverar en omedelbar översyn, får kommissionen rekommendera att det tekniska utlåtandet används i avvaktan på att en översyn av TSD:n genomförs i enlighet med artikel 6.1. Om detta är fallet ska byrån offentliggöra det tekniska utlåtandet.

3. Om en TSD måste ändras på grund av ett stort eller allvarligt fel, ska det förfarande som avses i artikel 6.1 tillämpas omedelbart.

<sup>(1)</sup> EGT L 225, 12.8.1998, s. 27. Beslutet senast ändrat genom förordning (EG) nr 1792/2006 (EUT L 362, 20.12.2006, s. 1).

Artikel 8

**Utvidgning av omfattningen av TSD:er**

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

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

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

- a) godkännande att ta i bruk
    - avseende delsystem för fordon och fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, som åtminstone delvis ska användas på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:erna, för denna del av järnvägsnätet,
    - avseende delsystem för infrastruktur, energiförsörjning och markbaserad trafikstyrning och signalering på den del av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av TSD:er,
- beviljas i enlighet med de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, eller, i tillämpliga fall, artikel 17.3 i detta direktiv.

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

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

Artikel 9

**Undantag**

1. I avsaknad av relevanta specialfall behöver inte en medlemsstat tillämpa en eller flera TSD:er enligt denna artikel i följande fall:

- a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller för en sådan del som avses i artikel 1.1 och som, vid den tidpunkt då TSD:erna offentliggörs, är långt framskriden eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.
- b) För ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD:er är inkompatibla med vad som gäller för det befintliga delsystemet.
- c) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en föreslagen modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem på en medlemsstats territorium om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet eller som en följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen.
- d) När det gäller föreslagna modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om tillämpningen av dessa TSD:er skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.
- e) Om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätverken efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof inte, tekniskt eller ekonomiskt, medger att man helt eller delvis tillämpar relevanta TSD:er.
- f) För fordon till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för gemenskapens huvudjärnvägsnät.

2. I de fall som avses i punkt 1 ska den berörda medlemsstaten överlämna ett underlag till kommissionen med de uppgifter som anges i bilaga IX. Kommissionen ska analysera de åtgärder som medlemsstaten föreslår och informera den kommitté som avses i artikel 29.

3. I det fall som avses i punkt 1 a ska medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet av varje TSD till kommissionen överlämna en förteckning över projekt som genomförs inom dess territorium och som befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium.

4. I de fall som avses i punkt 1 a, c och e ska kommissionen kontrollera att underlaget är överensstämmande och informera medlemsstaten om resultaten av sin analys. Vid behov ska en rekommendation utfärdas om vilka specifikationer som ska följas. Medlemsstaten får utan dröjsmål tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i bilaga IX.

5. I de fall som avses i punkt 1 b, d och f ska kommissionen besluta, enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3, huruvida begäran om undantag ska godtas. I det fall som avses i punkt 1 b ska kommissionens beslut inte avse lastprofilen eller spårvidden. Kommissionen ska fatta beslut inom sex månader efter det att begäran, åtföljd av fullständigt underlag, lämnats in. Om ett sådant beslut uteblir ska det anses att begäran har godtagits. I avvaktan på kommissionens beslut får en medlemsstat i det fall som avses i punkt 1 f tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i bilaga IX.

6. Alla medlemsstater ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkterna 4 och 5.

### KAPITEL III

#### DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

##### Artikel 10

#### Utläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenterna

- a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,
- b) används inom avsett användningsområde och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

Dessa bestämmelser utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar.

2. Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och på grundval av detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i järnvägssystemet om de uppfyller bestämmelserna i detta direktiv. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, närmare beskrivet i bilaga IV.

##### Artikel 11

#### Överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Medlemsstaterna ska anse att driftskompatibilitetskomponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning, överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv.

2. Varje driftskompatibilitetskomponent ska underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i relevant TSD och åtföljas av motsvarande intyg.

3. Medlemsstaterna ska anse att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla dessa villkor.

4. Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande som avses i punkt 2.

5. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska uppfylla kraven i artikel 10.1.

##### Artikel 12

#### Europeiska specifikationers icke-överensstämmelse med väsentliga krav

När en medlemsstat eller kommissionen anser att europeiska specifikationer som direkt eller indirekt används för att uppnå målen för detta direktiv inte uppfyller de väsentliga kraven, ska den kommitté som avses i artikel 29 informeras om detta, och kommissionen ska anta den lämpligaste åtgärden, dvs.

- a) helt eller delvis återkalla de berörda specifikationerna från de publikationer där de är införda, eller ändra dem, efter samråd, när det gäller europeiska standarder, med den kommitté som inrättats genom direktiv 98/34/EG, eller
- b) se över TSD:n i enlighet med artikel 7.

##### Artikel 13

#### Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud ska vid utfärdandet av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent tillämpa de bestämmelser som fastställs i relevanta TSD:er.

2. När en motsvarande TSD så kräver ska bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud har ansökt om bedömning.

3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra gemenskapsdirektiv som behandlar andra aspekter ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning att komponenten också uppfyller de krav som uppställs i dessa andra direktiv.



4. Om varken tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud har uppfyllt skyldigheterna i punkterna 1 och 3, ska dessa skyldigheter åläggas varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. När det gäller detta direktiv ålägger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14 gäller följande:

- a) Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkrans överensstämmelse har utfärdats på ett otillbörligt sätt, är tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud skyldig att vid behov, bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse och se till att otillbörligheten upphör på de villkor som medlemsstaten fastställer.
- b) Om överensstämmelsen fortfarande brister, ska medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda driftskompatibilitetskomponentens utsläppande på marknaden eller se till att den dras tillbaka från marknaden enligt de förfaranden som anges i artikel 14.

#### Artikel 14

#### Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkrans överensstämmelse eller lämplighet för användning och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt troligen inte uppfyller de väsentliga kraven, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet, samt särskilt ange om avvikelser beror på

- a) att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- b) att de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, i den mån det görs gällande att dessa specifikationer tillämpats,
- c) att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

2. Kommissionen ska så snart som möjligt samråda med de berörda parterna. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden är motiverad ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och övriga medlemsstater om detta. Om kommissionen efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad ska den genast underrätta den medlemsstat som har tagit initiativet och tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud om detta. Om det

beslut som avses i punkt 1 motiverats med att de europeiska specifikationerna är otillräckliga ska det förfarande som anges i artikel 12 tillämpas.

3. Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkrans överensstämmelse inte uppfyller kraven om överensstämmelse, ska den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den som utfärdat försäkrans samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Kommissionen ska försäkra sig om att medlemsstaterna hålls informerade om förfarandets förlopp och resultat.

#### KAPITEL IV

#### DELSYSTEM

#### Artikel 15

#### Förfarande för att ta i bruk

1. Utan att det påverkar tillämpningen av kapitel V ska varje medlemsstat besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är belägna eller används på dess territorium.

För detta ändamål ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att dessa delsystem kan tas i bruk endast om det har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga kraven när det integreras i järnvägssystemet. De ska särskilt kontrollera

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

2. Det åligger varje medlemsstat att kontrollera att dessa delsystem innan de tas i bruk, i tillämpliga fall, är förenliga med relevanta TSD-föreskrifter om drift och underhåll.

3. Efter det att delsystemen tagits i bruk ska denna kontroll genomföras enligt följande:

- a) För infrastrukturer, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetsstillstånd i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
- b) För fordon, inom ramen för beviljandet och övervakning av säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.

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

Artikel 16

**Fri rörlighet för delsystem**

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 15.1 får en medlemsstat inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven. En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts

- antingen inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, vilket beskrivs närmare i bilaga V,
- eller i andra medlemsstater, före eller efter detta direktivs ikraftträdande, i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav i identiska driftsförhållanden.

Artikel 17

**Överensstämmelse med TSD:er och nationella bestämmelser**

1. Medlemsstaterna ska anse att de strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som är försedda med en EG-kontrollförklaring är driftskompatibla och överensstämmer med de väsentliga kraven.

2. Driftskompatibiliteten hos ett strukturellt delsystem som ingår i järnvägssystemet ska med beaktande av de väsentliga kraven kontrolleras på grundval av TSD:er, när sådana finns.

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

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

Denna förteckning ska överlämnas antingen

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

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

Kommissionen ska överlämna dessa uppgifter till byrån, som ska offentliggöra dem.

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

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

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

Artikel 18

**Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring**

1. Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring ska sökanden låta det anmälda organ som denna utser för ändamålet handlägga det förfarande för EG-kontroll som avses i bilaga VI. Sökanden får vara den upphandlande enheten eller konstruktören, eller deras i gemenskapen etablerade behöriga ombud.

2. Uppdraget för det anmälda organ som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja på projekteringskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna 34 och 35.

3. Det anmälda organet ska ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag ska innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det bör också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

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

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

#### Artikel 19

##### Delysystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delysystem, för vilket en EG-kontrollförklaring åtföljt av det tekniska underlaget har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i detta direktiv och i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs.

2. En medlemsstat som gör en sådan begäran ska omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen ska samråda med berörda parter.

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

- Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD. I detta fall ska kommissionen omedelbart underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.
- En brist i en TSD. I detta fall ska det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel 7 gälla.

#### Artikel 20

##### Ibruktagande av befintliga delysystem efter modernisering eller ombyggnad

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

Ett sådant nytt godkännande att ta i bruk ska krävas så snart den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delysystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet. Om det behövs ett nytt godkännande ska medlemsstaten besluta om i vilken utsträckning TSD:erna behöver tillämpas på projektet.

Medlemsstaten ska fatta beslut senast fyra månader efter sökandens ingivande av den fullständiga beskrivningen.

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

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

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

#### KAPITEL V

#### FORDON

#### Artikel 21

##### Godkännande att ta fordon i bruk

1. Innan ett fordon används i ett järnvägsnät ska den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för järnvägsnätet lämna godkännande att ta fordonet i bruk om inte annat föreskrivs i detta kapitel.

2. För ett fordon som överensstämmer med TSD ska godkännande lämnas enligt artiklarna 22 eller 23.

3. För ett fordon som inte överensstämmer med TSD ska godkännande lämnas enligt artiklarna 24 eller 25.

4. För ett fordon som överensstämmer med en godkänd typ ska godkännande lämnas enligt artikel 26.

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

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

7. Varje beslut om avslag som den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten fattar om i bruktagande av ett fordon ska vara vederbörligen motiverat. Den sökande ska ha rätt att, på

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

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

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

10. Vid ett överklagandeförfarande får den behöriga överklagandeinstans som avses i punkt 7 begära ett utlåtande från byrån, vilket i så fall ska avges inom en månad efter att ansökan inlämnats och översändas till sökanden, den behöriga överklagandeinstansen och den behöriga nationella säkerhetsmyndighet som vägrat att bevilja godkännande.

11. Om det rör sig om fordon i trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland i ett järnvägsnät vars spårvidd är en annan än huvudjärnvägsnätet i gemenskapen och som får omfattas av ett undantag enligt artikel 9.5 eller som omfattas av specialfall, får de nationella bestämmelser som avses i artiklarna 22 och 24 omfatta internationella överenskommelser som är förenliga med gemenskapslagstiftningen.

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

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

14. Godkännanden att ta i bruk som beviljats i enlighet med denna artikel ska inte påverka tillämpningen av andra villkor som ålagts järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för drift av sådana fordon inom det relevanta järnvägsnätet i enlighet med artiklarna 9, 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG.

Artikel 22

**Första godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD**

1. Denna artikel ska gälla fordon som överensstämmer med alla relevanta TSD:er som är i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet, förutsatt att det i dessa TSD:er föreskrivs en betydande del av de väsentliga kraven och att den relevanta TSD: n "Rullande materiel" har trätt i kraft och är tillämplig.

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

- a) Om ett fordonets alla strukturella delsystem har godkänts i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel IV ska godkännande beviljas utan ytterligare kontroll.
- b) När det gäller fordon som är försedda med alla nödvändiga EG-kontrollförklaringar enligt artikel 18 får de kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera för utfärdandet av ett godkännande att ta i bruk endast avse följande aspekter:

- Teknisk kompatibilitet mellan fordonets berörda delsystem och deras säkra integrering i enlighet med artikel 15.1.
- Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet.
- Nationella regler som är tillämpliga på öppna punkter.
- Nationella regler som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

Artikel 23

**Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som överensstämmer med TSD**

1. För fordon som helt överensstämmer med TSD:er och som täcker alla aspekter av de relevanta delsystemen utan specialfall och utan öppna punkter som uteslutande hänförs till teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsnät, ska det inte krävas något kompletterande godkännande att ta i bruk så länge som de är i drift på TSD-förenliga järnvägsnät i de övriga medlemsstaterna eller uppfyller de villkor som fastställs i motsvarande TSD:er.

2. När det gäller fordon som tagits i bruk i enlighet med artikel 22, men som inte omfattas av punkt 1, ska medlemsstaterna besluta om kompletterande godkännanden ska krävas på deras territorium. I detta fall ska punkterna 3–7 tillämpas.

3. Den sökande ska till den nationella säkerhetsmyndigheten lämna in dokumentation om fordonet eller typen av fordon med uppgift om avsedd användning på järnvägsnätet. Dokumentationen ska innehålla följande information:

- a) Dokumentation som styrker att järnvägsfordonet har erhållit godkännande i en annan medlemsstat i enlighet med artikel 22.
- b) En kopia av de tekniska uppgifterna i enlighet med bilaga VI. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska information om förfarandet för insamling av uppgifter anges, vilket ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering, så länge som denna information inte harmoniseras av motsvarande TSD.
- c) Registerposter som visar hur fordonet tidigare har underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter godkännandet.
- d) Belägg för tekniska och funktionella kännetecken som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna, inbegripet klimatförhållandena, systemet för kraftförsörjning, trafikledning och signalering, spårvidd och infrastrukturprofil, högsta tillåtna axellast och andra begränsningar hos järnvägsnätet.

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

- Teknisk kompatibilitet mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet, inbegripet de nationella bestämmelser som är tillämpliga på de öppna punkter som behövs för att säkerställa denna kompatibilitet.
- De nationella bestämmelser som är tillämpliga på de specialfall som är vederbörligen angivna i relevanta TSD:er.

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

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

säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras.

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

- a) två månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i punkt 3 har lämnats in,
- b) i tillämpliga fall en månad efter det att de kompletterande upplysningar som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt har lämnats in,
- c) i tillämpliga fall en månad efter det att resultaten av de prover som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt har lämnats in.

#### Artikel 24

#### Första godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

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

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

- För de tekniska aspekter som täcks av en TSD, om detta förekommer, ska EG-kontrollförfarandet tillämpas.
- För övriga tekniska aspekter ska nationella bestämmelser som anmälts enligt artikel 17.3 i detta direktiv och enligt artikel 8 i direktiv 2004/49/EG tillämpas.

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

#### Artikel 25

#### Kompletterande godkännande att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med TSD

1. När det gäller fordon för vilka godkännande att ta i bruk beviljats i en medlemsstat i enlighet med artikel 21.12 eller artikel 24 kan andra medlemsstater besluta i enlighet med denna artikel huruvida kompletterande godkännande att ta i bruk krävs på deras territorium.

2. Sökanden ska till den nationella säkerhetsmyndigheten överlämna ett dokument med tekniska uppgifter om fordonet eller fordonstypen tillsammans med detaljer om planerad användning på järnvägsnätet. Dokumentet med tekniska uppgifter ska innehålla följande information:

- a) Dokumentation som styrker att inbruktagandet av fordonet har godkänts i en annan medlemsstat tillsammans med

dokumentation om det förfarande som följts för att visa att fordonet uppfyller gällande säkerhetsbestämmelser, inbegripet, i förekommande fall, information om undantag som innehas eller har beviljats i enlighet med artikel 9.

b) Tekniska data, underhållsprogram och funktionella kännetecken. För fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska detta inbegripa information om förfarandet för insamling av uppgifter vilken ska ge möjlighet till avläsning och utvärdering i enlighet med artikel 20.2 c i direktiv 2004/49/EG.

c) Registerposter över fordonets driftshistoria, underhåll och, i förekommande fall, de tekniska ändringar som genomförts efter godkännandet.

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

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

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten får begära att ytterligare information ska lämnas, att riskanalyser ska genomföras enligt artikel 6.3 a i direktiv 2004/49/EG eller att järnvägsnätet ska testas för att få bekräftelse på att den information som avses i punkt 2 c och d i denna artikel uppfyller de gällande nationella bestämmelser som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv 2004/49/EG eller med artikel 17 i detta direktiv. Efter antagandet av det referensdokument som avses i artikel 27 i detta direktiv får den nationella säkerhetsmyndigheten dock endast genomföra sådan kontroll på grundval av de nationella bestämmelser som hänför sig till grupp B eller C som förtecknas i det dokumentet.

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

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

a) fyra månader efter det att det dokument med tekniska uppgifter som avses i punkt 2 har lämnats in,

b) i tillämpliga fall två månader efter det att de kompletterande upplysningar eller de riskanalyser som den nationella säkerhetsmyndigheten begärt enligt punkt 4 har lämnats in,

c) i tillämpliga fall två månader efter det att resultaten av de tester som den nationella säkerhetsmyndigheten har begärt enligt punkt 4 har lämnats in.

#### Artikel 26

#### Godkännande för fordonstyper

1. Medlemsstaterna får utfärda godkännanden för fordonstyper.

2. Om medlemsstaterna godkänner ett fordon, ska de dock samtidigt godkänna fordonstypen.

3. Ett fordon som överensstämmer med en typ som redan godkänts i en medlemsstat ska utan ytterligare kontroll godkännas av denna medlemsstat på grundval av en förklaring om överensstämmelse med denna typ inlämnad av sökanden. Vid ändring av de relevanta bestämmelserna i TSD:er och nationella bestämmelser på grundval av vilka en fordonstyp godkänts ska medlemsstaterna dock besluta om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga eller måste förnyas. De kriterier som en nationell säkerhetsmyndighet får kontrollera vid förnyat typgodkännande får endast avse de ändrade bestämmelserna. Förnyandet av typgodkännandet påverkar inte fordonsgodkännanden som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

4. Utformningen av försäkran om typöverensstämmelse ska antas av kommissionen senast den 19 juli 2009 på grundval av ett förslag från byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

5. Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med följande:

a) För fordon som överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i relevant TSD:er.

b) För fordon som inte överensstämmer med TSD i enlighet med kontrollförfarandena i modulerna D eller E i beslut 93/465/EEG. I förekommande fall får kommissionen anta ett ad hoc-kontrollförfarande i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

6. Sökanden får begära typgodkännande i flera medlemsstater samtidigt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska i detta fall samarbeta för att underlätta förfarandet och minimera den administrativa insatsen.

7. Typgodkännanden ska registreras i det europeiska registret för godkända typer av fordon som avses i artikel 34. Det ska av registret framgå i vilken eller vilka medlemsstater som ett fordon är godkänt.

#### Artikel 27

#### Klassificering av de nationella bestämmelserna

1. I syfte att underlätta förfarandet för godkännande att ta i bruk fordon som avses i artikel 25 ska de nationella bestämmelserna klassificeras i enlighet med bilaga VII.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30.3 ska byrån senast den 19 januari 2009 se över parametrarna i avsnitt 1 i bilaga VII och utfärda de rekommendationer till kommissionen som den anser lämpliga.

3. Byrån ska utarbeta en rekommendation till referensdokument med uppgifter om samtliga nationella bestämmelser som medlemsstaterna tillämpar i fråga om ibruktagande av fordon. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om denna uppgift.

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

#### KAPITEL VI

#### ANMÄLDA ORGAN

#### Artikel 28

#### Anmälda organ

1. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om vilka organ som har fått i uppgift att genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som avses i artikel 13 och kontrollförfarandet som avses i artikel 18 samt ange varje organs kompetensområde, och de identifikationsnummer som de i förväg har erhållit från kommissionen. Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra en förteckning över dessa organ med identifikationsnummer och kompetensområde samt tillse att förteckningen uppdateras.

2. Medlemsstaterna ska vid bedömningen av de organ som ska anmälas tillämpa de kriterier som anges i bilaga VIII. De organ som uppfyller bedömningskriterierna enligt relevanta europeiska standarder ska anses uppfylla dessa kriterier.

3. En medlemsstat ska upphäva godkännandet av ett organ om det inte längre uppfyller de kriterier som anges i bilaga VIII. Medlemsstaten ska omedelbart informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

4. Om en medlemsstat eller kommissionen anser att ett organ som anmälts av en annan medlemsstat inte uppfyller kriterierna som anges i bilaga VIII, ska kommissionen samråda med de berörda parterna. Kommissionen ska informera den sistnämnda medlemsstaten om vilka ändringar som är nödvändiga för att det anmälda organet ska kunna behålla den ställning som det tilldelats.

5. Kommissionen ska inrätta en samordningsgrupp för anmälda organ (nedan kallad *samordningsgruppen*), som ska diskutera alla frågor som gäller tillämpningen av förfarandena för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som avses i artikel 13 och av kontrollförfarandet som avses i artikel 18 eller avseende tillämpningen av relevanta TSD:er. Företrädare för medlemsstaterna får delta i samordningsgruppens överläggningar som observatörer.

Kommissionen och observatorerna ska informera den kommitté som avses i artikel 29 om samordningsgruppens arbete. Kommissionen ska när så är lämpligt, föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa problemen. Vid behov ska samordningen med de anmälda organen genomföras i enlighet med artikel 30.4.

6. Den första av de rapporter som avses i artikel 39 ska även innehålla en utvärdering av genomförandet av de kriterier som anges i bilaga VIII och vid behov förslag till lämpliga åtgärder.

#### KAPITEL VII

#### KOMMITTÉ OCH ARBETSPROGRAM

#### Artikel 29

#### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG (nedan kallad *kommittén*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 3 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tidsfrist som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 30

**Kompletterande uppgifter**

1. Kommissionen får förelägga kommittén alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Om så är nödvändigt, ska kommissionen anta en rekommendation om genomförande i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2.
2. Kommittén får diskutera alla frågor som rör driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, inbegripet frågor som hänger samman med driftskompatibiliteten mellan järnvägssystemet i gemenskapen och järnvägssystemet i tredjeländer.
3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, avseende antagande av bilagorna II-IX, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4.
4. Kommittén får vid behov tillsätta arbetsgrupper som ska bistå kommittén vid fullgörandet av dess uppgifter, särskilt för att samordna de anmälda organen.

Artikel 31

**Arbetsprogram**

1. Kommissionen ska upprätta ett arbetsprogram i vilket man beaktar utvidgningen av tillämpningsområdet enligt artikel 8, ändringen av TSD:er enligt artikel 6.1 och kommissionens övriga skyldigheter enligt detta direktiv. Kommissionen ska hålla kommittén fullständigt underrättad om och involverad i upp-rättandet och uppdateringen av programmet.
2. Arbetsprogrammet ska innehålla följande steg:
  - a) En modell utarbetas för gemenskapens järnvägssystem med utgångspunkt i ett förslag från byrån och grundad på en förteckning över delsystemen (bilaga II), för att garantera enhetlighet mellan olika TSD:er; modellen måste i synnerhet innehålla systemets grundläggande delar och deras gränssnitt och ska tjäna som referens för avgränsningen av respektive TSD:s tillämpningsområde.
  - b) En mall för utarbetande av TSD:er utarbetas.
  - c) En metod för kostnadsnyttoanalys av de lösningar som anges i TSD:erna utarbetas.
  - d) De uppdrag som kommer att behövas för utarbetandet av TSD:erna fastställs.
  - e) Grundparametrar för varje TSD fastställs.
  - f) Förslagen till standardiseringsprogram godkänns.

- g) Övergångsperioden mellan tidpunkten för ikraftträdandet av direktiv 2004/50/EG, och offentliggörandet av TSD:erna administreras och det referenssystem som avses i artikel 36 antas.

KAPITEL VIII

**REGISTER ÖVER JÄRNVÄGSNÄT OCH FORDON**

Artikel 32

**Fordonsnummersystem**

1. Ett fordon som tas i bruk i gemenskapens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas när det första godkännandet att ta i bruk utfärdas.
2. Den som har ansökt om det första godkännandet ska vara ansvarig för att det berörda fordonet märks med sitt tilldelade europeiska fordonsnummer.
3. Det europeiska fordonsnumret ska specificeras i TSD:n "Drift och trafikledning".
4. Ett fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i TSD:n "Drift och trafikledning".
5. När det gäller fordon som går i trafik eller avses att gå i trafik från eller till tredjeländer i vilka spårvidden är en annan än på gemenskapens huvudjärvnägsnät får medlemsstaterna utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 acceptera fordon som är klart identifierade enligt ett annat kodsysteem.

Artikel 33

**Nationella fordonsregister**

1. Varje medlemsstat ska föra register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium. Registret ska uppfylla följande kriterier:
  - a) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2.
  - b) Registret ska hållas uppdaterat av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag.
  - c) Registret ska vara tillgängligt för de säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i direktiv 2004/49/EG; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.



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

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

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

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

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

#### Artikel 34

##### Europeiskt register över godkända typer av fordon

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över alla typer av järnvägsfordon för vilka medlemsstaterna godkänt ibruktagande på gemenskapens järnvägsnät. Registret ska uppfylla följande kriterier:

- a) Registret ska vara offentligt och åtkomligt på elektronisk väg.
- b) Registret ska följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 4.
- c) Registret ska vara sammanlänkat med alla nationella fordonsregister.

2. Registret ska innehålla följande uppgifter om varje typ av fordon:

- a) Fordonstypens tekniska egenskaper enligt de relevanta TSD:erna.
- b) Tillverkarens namn.
- c) Datum, referenser och utfärdarmedlemsstat för de på varandra följande godkännandena för denna typ av fordon, inbegripet eventuella restriktioner eller återkallanden.

3. När det typgodkännande beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas i en medlemsstat, ska denna medlemsstats nationella säkerhetsmyndighet underrätta byrån, så att byrån kan uppdatera registret.

4. De gemensamma specifikationerna för registret ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3 på grundval av det förslag till specifikationer som byrån ska utarbeta. Förslaget till specifikationer ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för inmatning av och åtkomst till data.

#### Artikel 35

##### Register över infrastruktur

1. Varje medlemsstat ska se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras på grundval av de uppdateringsintervall som avses i punkt 2. Detta register ska, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel grundparametrarna) och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande TSD:er. I varje TSD ska därför noggrant anges vilka uppgifter som ska föras in i registret över infrastrukturerna.

2. Byrån ska utarbeta ett förslag till specifikationer för detta register när det gäller dess uppställning och format, dess uppdateringsintervall och användningsinstruktioner, med beaktande av en lämplig övergångstid för den infrastruktur som tagits i bruk före ikraftträdandet av det här direktivet. Kommissionen ska anta specifikationerna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3.

#### KAPITEL IX

##### ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

#### Artikel 36

##### Förslag till referenssystem

1. På grundval av uppgifter som lämnas av medlemsstaterna enligt artikel 17.3 i detta direktiv samt branschens tekniska dokument och relevanta internationella avtal ska byrån i enlighet

med artiklarna 3 och 12 i förordning (EG) nr 881/2004 utarbeta ett förslag till referenssystem med de tekniska föreskrifter som säkerställer den nuvarande graden av driftskompatibilitet mellan de järnvägsnät och fordon som kommer att ingå i detta direktivs tillämpningsområde enligt artikel 1 i detta direktiv. Vid behov ska kommissionen anta referenssystemet enligt det föreskrivande förfarande som avses i artikel 29.3 i detta direktiv.

2. Sedan detta referenssystem antagits ska medlemsstaterna informera kommissionen om de har för avsikt att anta nationella bestämmelser eller utveckla sådana projekt inom sitt territorium som avviker från referenssystemet.

#### KAPITEL X

#### SLUTBESTÄMMELSER

##### Artikel 37

#### Motivering

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, kontroll av delsystem i järnvägssystemet samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 7, 12, 14 och 19 ska motiveras noggrant. Sluteten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

##### Artikel 38

#### Införande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att rätta sig efter artikel 1, artikel 2, artikel 4.2, artikel 5.2, 5.5, 5.6 och 5.8, artikel 6.1, 6.2, 6.3, 6.9, och 6.10, artiklarna 7, 8 och 9, artikel 11.4 och 11.5, artikel 12, artikel 13.5, artiklarna 15, 16 och 17, artikel 18.1, 18.2, 18.4 och 18.5, artikel 19.3, artiklarna 20-27, artikel 28.4 och 28.6, artiklarna 32-35 samt bilagorna I–IX senast den 19 juli 2010. De ska senast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

2. Skyldigheterna att införliva och genomföra kapitel IV, V, VII och VIII i detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

Så snart ett offentligt eller privat organ officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska de berörda medlemsstaterna emellertid anta lagstiftning för att genomföra de kapitel som avses i första stycket senast ett år efter mottagandet av ansökan.

##### Artikel 39

#### Rapporter och information

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången den 19 juli 2011 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Denna rapport ska även innehålla en analys av de fall som avses i artikel 9.

2. Kommissionen ska senast den 19 juli 2013 offentliggöra en rapport med en analys av tillämpningen av kapitel V och av förbättringarna när det gäller korsacceptans för järnvägsfordon i gemenskapen med avseende på tid och kostnader som de sökande måste lägga ned på förfarandena. Rapporten ska vid behov även omfatta en bedömning av effekterna av olika alternativ för ytterligare förenklingar av förfarandena för godkännande av fordon. I sådana fall ska flera alternativ när det gäller samarbetet mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån analyseras.

3. Byrån ska utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats eller kommissionens begäran, kan ge konkret information om nivån beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Till detta hjälpmedel ska uppgifterna i de register som avses i artiklarna 33, 34 och 35 användas.

##### Artikel 40

#### Upphävande

Direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG ska upphöra att gälla den 19 juli 2010 utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad avser tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och för tillämpning av dessa direktiv.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XI.

Artikel 14 i direktiv 2004/49/EG ska upphöra att gälla den 19 juli 2008.

##### Artikel 41

#### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 42

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 17 juni 2008.

*På Europaparlamentets vägnar*  
H.-G. PÖTTERING  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
J. LENARČIČ  
*Ordförande*

BILAGA I

TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

1. **Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik**

1.1 *Järnvägsnät*

Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik utgörs av de konventionella linjer i det transeuropeiska transportnät som fastställs i beslut nr 1692/96/EG.

I enlighet med detta direktiv får järnvägsnätet delas in i följande kategorier:

- Linjer avsedda för persontrafik.
- Linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).
- Linjer särskilt utformade eller ombyggda för godstrafik.
- Knutpunkter för persontrafik.
- Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.
- Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för fjärrtrafik med passagerare och gods på detta järnvägsnät för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

1.2 *Fordon*

Det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik ska omfatta alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionell trafik, bland annat

- motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift,
- dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift,
- personvagnar,
- godsvagnar, inbegripet fordon utformade för transport av lastbilar.

Mobil utrustning för uppbyggnad och underhåll av järnvägsinfrastruktur kan ingå.

Var och en av kategorierna ovan kan delas in i

- fordon för internationell användning,
- fordon för nationell användning.

2. **Det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik**

2.1 *Järnvägsnät*

Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik utgörs av den infrastruktur av höghastighetslinjer i det transeuropeiska transportnätet som fastställs i beslut nr 1692/96/EG.

Järnvägslinjer för höghastighetstrafik omfattar

- linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim,
- linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som har en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar också linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras med konventionell hastighet av höghastighetståg.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering, tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för trafik på dessa linjer för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

## 2.2 Fordon

Det transeuropeiska systemet för höghastighetstrafik ska omfatta fordon konstruerade för att framföras

- med en hastighet på minst 250 km/tim på de linjer som särskilt anläggs för höghastighetstrafik, samtidigt som det under lämpliga förhållanden ska vara möjligt att uppnå hastigheter på över 300 km/tim, eller
- med en hastighet på omkring 200 km/tim på linjerna i punkt 2.1 vid kompatibilitet med dessa linjers prestanda.

Dessutom ska fordon utformade för att framföras med en högsta hastighet under 200 km/tim, som kan förväntas trafikera hela eller delar av det transeuropeiska höghastighetsjärnvägsnätet, om de är kompatibla med detta järnvägsnäts prestanda, uppfylla kraven för säker trafik på detta järnvägsnät. Därför ska i TSD:erna för konventionella fordon specificeras krav för säker trafik med konventionella fordon på höghastighetsjärnvägsnät.

## 3. Kompatibilitet hos järnvägssystemet

För att järnvägstransporterna i Europa ska kunna hålla hög kvalitet krävs bland annat en utomordentligt god kompatibilitet mellan järnvägsnätet (i vid mening, dvs. inbegripet delsystemens fasta installationer) och fordonen (inbegripet komponenter ombord i de berörda delsystemen). Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

## 4. Utvidgning av tillämpningsområdet

### 4.1 Underkategorier av järnvägsnät och fordon

Tillämpningsområdet för TSD:erna ska successivt utvidgas till att omfatta hela det järnvägssystem som avses i artikel 1.4. För att på ett kostnadseffektivt sätt åstadkomma driftskompatibilitet ska det vid behov skapas ytterligare underkategorier för alla kategorier av järnvägsnät och fordon som anges i denna bilaga. Om så är nödvändigt kan de funktionella och tekniska specifikationerna i artikel 5.3 variera efter underkategori.

### 4.2 Kostnadsskydd

I kostnadsnyttoanalysen för de föreslagna åtgärderna ska man bland annat beakta följande:

- Kostnaden för den föreslagna åtgärden.
- Fördelar för driftskompatibiliteten med en utvidgning av tillämpningsområdet till särskilda underkategorier av järnvägsnät och fordon.

- 
- Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av fordon.
  - Minskade investeringar och underhålls- och driftskostnader genom ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.
  - Miljöfördelar genom tekniska förbättringar av järnvägssystemet.
  - Ökad driftssäkerhet.

I bedömningen ska dessutom den sannolika inverkan på alla operatörer och ekonomiska aktörer framgå.

---

BILAGA II

**DELSYSTEM**

**1. Förteckning över delsystemen**

Med avseende på tillämpningen av detta direktiv indelas järnvägssystemet i delsystem, som motsvarar antingen

a) strukturellt definierade områden som

- infrastruktur,
- energi,
- trafikstyrning och signalering,
- rullande materiel, eller

b) funktionellt definierade områden som

- drift och trafikledning,
- underhåll,
- telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

**2. Beskrivning av delsystemen**

För varje delsystem eller del av ett delsystem ska byrån vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten.

Utan att det påverkar valet av vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter, eller den ordning i vilken delsystemen anpassas till TSD:er, ska delsystemen särskilt inbegripa följande:

**2.1 Infrastruktur**

Spår, spårväxlar, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), infrastruktur vid stationer (plattformar och lastkajer, tillfartsanordningar inbegripet för rörelsehindrades behov m.m.) samt säkerhets- och skyddsutrustning.

**2.2 Energi**

Strömförsörjningssystem, inklusive kontaktledningar, och de delar av utrustningen för mätning av strömförbrukningen som finns ombord.

**2.3 Trafikstyrning och signalering**

All utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med tåg för vilka godkännande att trafikera järnvägsnätet har utfärdats.

**2.4 Drift och trafikledning**

Förfaranden och utrustning som krävs för en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och begränsad drift, inbegripet övning, framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning.

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för gränsöverskridandetrafik.

2.5 *Telematikapplikationer*

I överensstämmelse med bilaga I består detta delsystem av följande två delar:

- a) Applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering, anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt.
- b) Applikationer för godstrafiken, bland annat informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt, utfärdande av elektroniska följedokument.

2.6 *Rullande materiel*

Strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömavtagarsystem, drivsystem och energiomvandlings-system, bromssystem, koppel, löpverk (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet för rörelsehindrades behov), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

2.7 *Underhåll*

Förfaranden, utrustning, enheter för underhållslogistik, resurser som medger utförande av obligatoriskt avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och garantera nödvändiga prestanda.

—



BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. **Allmänna krav**

1.1 *Säkerhet*

- 1.1.1 Utformning, uppbyggnad eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för att tågens framförande ska ske på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå motsvarande de mål som ställts upp för järnvägsnätet, också i vissa angivna situationer med begränsad drift.
- 1.1.2 Parametrar som avser kontaktytan hjul-räls ska uppfylla de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet. Bromsutrustningens parametrar måste garantera att det är möjligt att stanna inom given bromssträcka vid högsta tillåtna hastighet.
- 1.1.3 De komponenter som används ska under hela sin livslängd kunna motstå angivna, normala eller exceptionella påkänningar. Genom lämpliga åtgärder ska de säkerhetsmässiga konsekvenserna av oförutsedda fel i komponenterna begränsas.
- 1.1.4 Fasta installationer och rullande materiel ska utformas och material för dessa väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas i händelse av brand.
- 1.1.5 Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna ska vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning, även i strid med anvisningarna.

1.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

Övervakning och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken ska organiseras, genomföras och kvantifieras på så sätt att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under specificerade förhållanden.

1.3 *Hälsa*

- 1.3.1 Material som genom det sätt de används på kan komma att innebära en hälsofara för de personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.
- 1.3.2 Materialen ska väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga begränsas, särskilt i händelse av brand.

1.4 *Miljöskydd*

- 1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av järnvägssystemet medför ska bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med gällande gemenskapsbestämmelser.
- 1.4.2 De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.
- 1.4.3 Rullande materiel och energiförsörjningssystem ska utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer och utrustning samt allmänna och privata järnvägsnät med vilka det föreligger risk för interferens.
- 1.4.4 Järnvägssystemet ska drivas under iakttagande av föreskrivna gränsvärden för buller.
- 1.4.5 Ett normalt underhållet järnvägssystem får inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för verksamhet och omgivning som ligger nära infrastrukturen.

1.5 *Teknisk kompatibilitet*

Infrastrukturerna och de fasta installationernas tekniska egenskaper ska vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som ska trafikera järnvägssystemet.

När det på vissa delar av järnvägsnätet visar sig svårt att ta hänsyn till dessa egenskaper kan tillfälliga lösningar som säkerställer framtida kompatibilitet utnyttjas.

2. **Särskilda krav för varje delsystem**

2.1 *Infrastruktur*

2.1.1 Säkerhet

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller intrång i installationerna.

Åtgärder ska vidtas för att begränsa den olycksrisk människor utsätts för, särskilt när tåg passerar stationer.

Infrastruktur till vilken allmänheten har tillträde ska utformas och byggas på ett sådant sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas (stabilitet, brand, tillträde, evakuering, plattformar osv.).

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlar och viadukter.

2.2 *Energi*

2.2.1 Säkerhet

Driften av energiförsörjningssystemen får varken inverka på säkerheten för tåg eller människor (användare, driftspersonal, personer som vistas nära järnvägen och tredje man).

2.2.2 Miljöskydd

Driften av försörjningssystemen för elenergi eller bränsle får inte påverka miljön utöver angivna gränsvärden.

2.2.3 Teknisk kompatibilitet

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle ska

- möjliggöra för tågen att uppnå angivna prestanda,
- beträffande elenergi, vara kompatibla med de strömavtagare som är installerade på tågen.

2.3 *Trafikstyrning och signalering*

2.3.1 Säkerhet

Anläggningar och åtgärder för trafikstyrning och signalering ska möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för järnvägsnätet. Systemen för trafikstyrning och signalering bör medge fortsatt säker trafik för tåg med tillstånd att framföras under särskilda försämrade omständigheter.

2.3.2 Teknisk kompatibilitet

Ny infrastruktur och ny rullande materiel som tillverkas eller utvecklas efter det att kompatibla system för trafikstyrning och signalering införts, ska anpassas så att de kan användas med dessa system.

Utrustning för trafikstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna ska möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i hela järnvägssystemet.

2.4 *Rullande materiel*

2.4.1 Säkerhet

Rullande materiel och förbindelserna mellan vagnar ska utformas så att passagerarutrymmen och förarhytt skyddas i händelse av kollision eller urspårning.

Den elektriska utrustningen får inte försämma säkerheten och funktionen hos trafikstyrnings- och signalanläggningarna.

Bromsteknik och bromskrafter ska vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens utformning.

För att människors säkerhet inte ska äventyras ska åtgärder vidtas för att begränsa åtkomligheten till spänningsförande komponenter.

Det ska finnas anordningar som gör det möjligt för passagerare att i händelse av fara göra lokföraren uppmärksam på situationen och för tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med denne.

Dörrarna för på- och avstigning ska vara försedda med läs- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet.

Det ska finnas tydligt markerade nödutgångar.

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i mycket långa tunnlar.

Ett absolut krav är att tågen ska vara utrustade med ett nödbelysningsystem som är tillräckligt ljusstarkt och som har tillräcklig varaktighet.

Tågen ska vara utrustade med en högtalaranläggning som möjliggör för tågpersonal att överföra meddelanden till de resande.

2.4.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Den grundläggande utrustningen samt utrustningen för hjul, drivsystem, bromsar och trafikstyrning ska vara utformad på så sätt att tågets färd kan fortsätta i angivna nöddriftssituationer utan allvarliga konsekvenser för den utrustning som fortfarande fungerar.

2.4.3 Teknisk kompatibilitet

Den elektriska utrustningen ska vara kompatibel med installationerna för trafikstyrning och signalering.

Vid elektrisk fordonsdrift ska strömvattnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med användning av strömförsörjningssystemen vid järnvägssystemet.

Den rullande materielen ska ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera de linjer som den planeras trafikera med beaktande av relevanta klimatförhållanden.

2.4.4 Kontroll

Tågen ska vara utrustade med en färdskrivare. De uppgifter som färdskrivaren samlar in och behandlingen av uppgifterna ska harmoniseras.

2.5 *Underhåll*

2.5.1 Hälsa och säkerhet

De tekniska installationer och metoder som används vid anläggningarna ska garantera säker drift av det berörda delsystemet och får inte utgöra någon risk för människors hälsa och säkerhet.

2.5.2 Miljöskydd

Tekniska installationer och metoder som används vid underhållsanläggningar får inte överskrida tillåtna miljögränsvärden.

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

Underhållsanläggningar för rullande materiel ska kunna användas för säkerhets-, hygien- och komfortarbeten för all sådan materiel för vilken anläggningen är avsedd.

2.6 Drift och trafikledning

2.6.1 Säkerhet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tågpersonalens och personalens vid trafikledningscentraler ska säkerställa säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög säkerhetsnivå.

2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög tillförlitlighet i och tillgänglighet till systemet.

2.6.3 Teknisk kompatibilitet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tåg- och driftledningspersonalens kvalifikationer ska säkerställa effektiv drift av järnvägssystemet under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

2.7 Telematikapplikationer för person- och godstrafik

2.7.1 Teknisk kompatibilitet

De väsentliga kraven för telematikapplikationer ska garantera resande och godskunder en lägsta servicenivå, särskilt avseende den tekniska kompatibiliteten.

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

- Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll ska utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet ska inte omfatta konfidentiella handelsdata.
- Användarna måste enkelt kunna få tillgång till information.

2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaserna, programvaran och dataöverföringsprotokollen måste garantera högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

2.7.3 Hälsa

Gränssnittet mellan systemen och användarna ska följa minimireglerna för ergonomi och hälsoskydd.

2.7.4 Säkerhet

Integritet och tillförlitlighet ska ligga på en tillräckligt hög nivå när det gäller lagring eller överföring av information som har samband med säkerheten.

BILAGA IV

EG-FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING AV  
DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

1. **Driftskompatibilitetskomponenter**

EG-försäkran är tillämplig på de i artikel 3 angivna driftskompatibilitetskomponenter som är av betydelse för järnvägssystemet. Dessa driftskompatibilitetskomponenter kan vara följande:

1.1 *Komponenter med flera användningsområden*

Dessa komponenter är inte specifika för järnvägssystemet och kan i befintligt skick användas också på andra områden.

1.2 *Komponenter med flera användningsområden och särskilda egenskaper*

Dessa komponenter är inte i sig specifika för järnvägssystemet, men de måste uppvisa specifika prestanda om de ska användas för järnvägsändamål.

1.3 *Särskilda komponenter*

Dessa komponenter är särskilt avsedda för användning i järnvägssystem.

2. **Tillämpningsområde**

EG-försäkran avser

- ett eller flera anmälda organs bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna, eller
- ett eller flera anmälda organs bedömning eller värdering av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om gränssnitt, med utgångspunkt i de tekniska specifikationer, bland annat av driftsrelaterade sådana, som ska kontrolleras.

För de bedömningsförfaranden som de anmälda organen tillämpar på utformnings- och tillverkningsstadiet ska de moduler som anges i beslut 93/465/EEG användas i enlighet med de regler som anges i TSD:erna.

3. **EG-försäkrans innehåll**

EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

Försäkran ska avfattas på samma språk som instruktionsboken och innehålla följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
- Tillverkarens eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombuds namn och adress. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges; om det är fråga om ett behörigt ombud ska tillverkarens firmanamn också uppges.)
- Beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten (märke, typ osv).
- Uppgift om vilket förfarande som tillämpats för försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning (artikel 13).
- Alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt beträffande komponentens användningsbetingelser.

- 
- Namn på och adress till de anmälda organ som medverkat i förfarandet för överensstämmelse eller lämplighet för användning, provningsintygets datum och, i förekommande fall, giltighetstid och giltighetsvillkor.
  - I förekommande fall, hänvisning till de europeiska specifikationerna.
  - Uppgifter om den som av tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade behöriga ombud bemyndigats att sluta avtal med bindande verkan.
-

BILAGA V

EG-KONTROLLFÖRKLARINGAR AVSEENDE DELSYSTEM

EG-kontrollförklaringen och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

Förklaringen ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och innehålla följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
  - Namn på och adress till den upphandlande enheten eller tillverkaren, eller dess i gemenskapen etablerade behöriga ombud. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges. Om det är fråga om ett behörigt ombud ska den upphandlande enhetens eller tillverkarens firmanamn också uppges.)
  - Kortfattad beskrivning av delsystemet.
  - Namn och adress för det anmälda organ som utfört det EG-kontrollförfarande som avses i artikel 18.
  - Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget.
  - Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet ska uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.
  - Om EG-förklaringen är tillfällig ska giltighetstid anges.
  - Uppgifter om undertecknaren.
-

BILAGA VI

**EG-KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM**

**1. Inledning**

EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet

- överensstämmer med direktivets bestämmelser,
- överensstämmer med andra regler som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget, och att det kan tas i drift.

**2. Etapper i förfarandet**

Kontrollen av ett delsystem innehåller följande etapper:

- Den allmänna utformningen.
- Produktion: Delsystemets uppbyggnad, inbegripet särskilt ingenjörsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.
- Slutlig provning av delsystemet.

För utformningsskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet kan den sökande begära en bedömning som första steg.

I detta fall leder bedömningen eller bedömningarna till en eller flera delrapporter, utfärdade av det anmälda organ som utsetts av den sökande. Det anmälda organet utarbetar i sin tur en "EG-förklaring om intermediär delsystemöverensstämmelse" för de relevanta etapperna.

**3. Intyg**

Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen ska bedöma utformning och produktion av delsystemet och utfärda ett intyg om kontroll för den sökande, som därefter ska utfärda den EG-kontrollförklaring som är avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet inrättats eller är i drift.

Det anmälda organet ska beakta deluttalandet om kontroll, om det finns ett sådant, och för att utfärda EG-deklarationen om kontroll ska organet

- kontrollera att delsystemet
  - omfattas av relevanta deluttalanden om kontroll av konstruktion och produktion, om den sökande har begärt detta av det anmälda organet för dessa två etapper, eller
  - efter tillverkning motsvarar alla aspekter som omfattas av det deluttalande om kontroll av utformning som tillhandahållits den sökande, om denne har begärt det av det anmälda organet enbart för utformningsskedet,
- kontrollera att delrapporten korrekt uppfyller kraven i TSD och bedömer de utformnings- och produktionskomponenter som inte omfattas av deluttalandena om kontroll för utformning och/eller produktion.



#### 4. Tekniskt underlag

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollförklaringen ska innehålla

- för infrastrukturen: ritningar över anläggningarna, besiktnings- eller mottagningsprotokoll för mark- och armeringsarbeten, provnings- och kontrollrapporter om betongarbeten osv.,
- för övriga delsystem: allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsscheman, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner osv.,
- en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 3 och som ingår i delsystemet,
- kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som ska vara utfärdade för de ovan nämnda komponenterna i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer,
- deluttalandena om kontroll, om sådana finns tillgängliga och, i så fall, EG-deklaration(er) om intermediär delsystemsöverensstämmelse som åtföljer EG-deklarationen om kontroll, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av deras giltighet,
- intyg från det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen om att projektet överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv med tillhörande beräkningar attesterat av det anmälda organet; intyget ska innehålla eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och inte dragits tillbaka samt åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet enligt punkterna 5.3 och 5.4 nedan utarbetat inom ramen för sitt uppdrag.

#### 5. Övervakning

- 5.1 Syftet med EG-övervakningen är att säkerställa att de skyldigheter som följer av det tekniska underlaget fullgörs under uppbyggnaden av delsystemet.
- 5.2 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till bygglägenheter, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Den sökande ska till det anmälda organet överlämna eller låta överlämna alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, särskilt införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.
- 5.3 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet ska regelbundet kontrollera att bestämmelserna i direktivet följs. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i arbetet.
- 5.4 Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.
- 5.5 I syfte att utfärda den EG-försäkran om lämplighet för användning som avses i bilaga IV avsnitt 2 ska det anmälda organet kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

#### 6. Deponering

Hela det tekniska underlag som avses i punkt 4 ska deponeras hos den sökande och utgöra stöd för det eventuella deluttalande om kontroll som utfärdats av det anmälda organ som ansvarar för detta eller utgöra stöd för det intyg om överensstämmelse som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av det driftklara delsystemet. Det tekniska underlaget ska bifogas förklaringen om deluttalande om kontroll eller den EG-kontrollförklaring som den sökande ska överlämna till tillsynsmyndigheten i den berörda medlemsstaten.

Den sökande ska behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Underlaget ska överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

7. **Offentliggörande**

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

- inkomna ansökningar om EG-kontroll,
- utfärdade eller avvisade delrapporter,
- utfärdade eller avvisade kontrollförklaringar,
- de fall då försäkringar om överensstämmelse inte utfärdats.

8. **Språk**

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden ska vara avfattade på ett av de officiella språken i den medlemsstat där den sökande är etablerad, eller på ett språk som denne godkänner.

---

BILAGA VII

KONTROLLPARAMETRAR FÖR IBRUKTAGANDE AV FORDON SOM INTE ÖVERENSSTÄMMER MED TSD  
OCH KLASSIFICERINGEN I NATIONELLA FÖRESKRIFTER

1. Förteckning över parametrar

- 1) Allmän information
  - information om det gällande nationella regelverket,
  - särskilda nationella villkor,
  - underhållshandbok,
  - utnyttjandehandbok.
- 2) Gränssnitt mot infrastrukturen
  - strömavtagare,
  - fordonsbaserad utrustning för strömförsörjning och inverkan på den elektromagnetiska kompatibiliteten, lastprofil,
  - diverse säkerhetsutrustning, t.ex. trafikledning, system för kommunikation spår-till-fordon.
- 3) Egenskaper hos den rullande materielen
  - fordonets dynamik,
  - fordonets överbyggnad,
  - buffertar och draginrättningar,
  - boggi och dess löpverk,
  - hjulpar och axelbox,
  - bromssystem,
  - tekniska system som kräver övervakning, t.ex. tryckluftssystem,
  - frontrutor och sidorutor,
  - dörrar,
  - passersystem mellan vagnar,
  - styrsystem (programvara),
  - dricksvatten- och avloppsvattensystem,
  - miljöskydd,
  - brandskydd,
  - anställdas hälsa och säkerhet,

- tankar och tankvagnar,
- behållare med trycktömning,
- säkring av last,
- märkning,
- svetsteknik.

2. **Klassificering av föreskrifter**

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

*Grupp A*

Grupp A omfattar

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

*Grupp B*

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

*Grupp C*

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

BILAGA VIII

**MINIMIKRITERIER SOM MEDLEMSSTATERNA SKA BEAKTA NÄR DE ANMÅLER ORGAN**

1. Organet, dess chef och den personal som ska utföra kontrollarbetet får varken, direkt eller som behörigt ombud, medverka i utformning, tillverkning, uppbyggnad, marknadsföring eller underhåll av driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem eller medverka i driften. Detta utesluter dock inte utbyte av teknisk information mellan tillverkaren och det organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för inspektionen ska utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och stå fria från alla påtryckningar och incitament, bland annat av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller inspektionsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som berörs av kontrollresultaten.  
  
I synnerhet måste organet och den personal som ansvarar för kontrollerna till funktionen vara oberoende av de myndigheter som utsatts att utfärda godkännanden att ta i bruk inom ramen för detta direktiv, tillstånd inom ramen för direktiv 95/18/EG, och säkerhetsintyg inom ramen för direktiv 2004/49/EG, liksom av de organ som ansvarar för utredningar vid olyckor.
3. Organet ska förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt ska kunna uppfylla de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med kontrollerna; det bör också ha tillgång till den utrustning som krävs för extraordinära kontroller.
4. Den personal som ansvarar för kontrollerna ska ha
  - god teknisk yrkesutbildning,
  - tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller,
  - erforderlig förmåga att utforma de intyg, protokoll och rapporter som utgör dokumentationen för de utförda kontrollerna.
5. Kontrollpersonalens oberoende måste garanteras. Den anställdes ersättning får inte vara knuten till antalet genomförda kontroller eller till kontrollresultaten.
6. Organet ska teckna en ansvarsförsäkring om inte detta ansvar enligt nationell rätt täcks av staten eller kontrollerna utförs direkt av medlemsstaten.
7. Organets personal har tystnadsplikt beträffande allt som den får kännedom om under utövandet av sina funktioner (förutom gentemot de behöriga administrativa myndigheternas organ som utreder olyckor i den stat i vilken den utövar sin verksamhet samt organ som utreder olyckor med ansvar för utredning av olyckor orsakade av fel i kontrollerade driftskompatibilitetskomponenter eller -delssystem) i samband med genomförandet av detta direktiv eller nationell lagstiftning för direktivets tillämpning.

BILAGA IX

UNDERLAG FÖR BEGÄRAN OM UNDANTAG

För en begäran om undantag måste medlemsstaterna lämna in följande handlingar:

- a) En officiell skrivelse där kommissionen underrättas om det föreslagna undantaget.
- b) Ett underlag, bifogat skrivelsen, som omfattar åtminstone följande:
  - En beskrivning av arbeten, varor och tjänster som omfattas av undantaget, med uppgifter om viktiga datum, geografisk belägenhet samt funktionellt och tekniskt område.
  - En exakt hänvisning till de TSD:er (eller delar av dessa) för vilka ett undantag begärs.
  - En exakt hänvisning till och närmare upplysningar om alternativa bestämmelser som kommer att tillämpas.
  - Vid begäran enligt artikel 7.1 a: bestyrkande av att projektet är långt framskridet.
  - Motiveringen till undantaget, med de viktigaste skälen av teknisk, ekonomisk, kommersiell, driftsmässig och/eller administrativ natur.
  - Annan information som motiverar begäran om undantag.
  - En beskrivning av de åtgärder som medlemsstaten föreslår att vidta för att uppnå slutlig driftskompatibilitet hos projektet. Denna beskrivning krävs inte för mindre undantag.

Handlingarna måste tillhandahållas både i pappersform och i elektronisk form så att de kan distribueras till kommitténs medlemmar.

BILAGA X

DEL A

**Upphävda direktiv**

(enligt artikel 40)

Direktiv 96/48/EG  
Direktiv 2001/16/EG  
Direktiv 2004/49/EG

|  
endast artikel 14

DEL B

**Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning**

(enligt artikel 40)

Direktiv	Sista dag för införlivande
96/48/EG	9 april 1999
2001/16/EG	20 april 2003
2004/49/EG	30 april 2006

BILAGA XI  
JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artikel 1.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1
Artikel 1.2	Artikel 1.2	Artikel 1.2
—	—	Artikel 1.3
—	Artikel 1.3	Artikel 1.4
Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen	Artikel 2, inledningsfrasen
Artikel 2 a–l	Artikel 2 a–l	Artikel 2 a–b och 2 e–m
—	—	Artikel 2 c och 2 d
Artikel 2 n	Artikel 2 m	Artikel 2 n
Artikel 2 o	Artikel 2 n	Artikel 2 o
Artikel 2 m	Artikel 2 o	Artikel 2 p
Artikel 2 p	Artikel 2 p	Artikel 2 q
—	—	Artikel 2 r–z
Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5	Artiklarna 3, 4 och 5.1–5.5
Artikel 5.6	Artikel 5.7	Artikel 5.7
—	—	Artikel 5.6
—	—	Artikel 5.8
Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8	Artikel 6.1–6.8
—	—	Artikel 6.9–6.10
—	—	Artikel 7 och 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10.1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10.2
Artikel 10.1–10.3	Artikel 10.1–10.3	Artikel 11.1–11.3
—	Artikel 10.6	Artikel 11.4
—	—	Artikel 11.5
Artiklarna 11–13	Artiklarna 11–13	Artiklarna 12–14
Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 14.1 och 14.2	Artikel 15.1 och 15.2
Artikel 14.3	Artikel 14.3	Artikel 20
Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 14.4 och 14.5	Artikel 33
—	—	Artikel 15.2 och 15.3
Artiklarna 15–16	Artiklarna 15–16	Artiklarna 16–17
Artikel 16.3	Artikel 16.3	Artikel 17.3
—	—	—
Artikel 18.1–18.3	Artikel 18.1–18.3	Artikel 18.1–18.3
—	—	Artikel 18.4 och 18.5
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artiklarna 21–27
Artikel 21.1–21.3	Artikel 21.1–21.3	Artikel 29.1–29.3
—	—	Artikel 29.4–29.5
Artikel 21a.1	Artikel 22	Artikel 30.2
Artikel 21.4	Artikel 21.4	Artikel 30.4
Artikel 21a.2	Artikel 21a	Artikel 30.1
Artikel 21b	—	—
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 30.3



Direktiv 96/48/EG	Direktiv 2001/16/EG	Detta direktiv
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22a	Artikel 24	Artiklarna 34 och 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31
—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI	Bilagorna I–VI
—	—	Bilaga VII
Bilaga VII	Bilaga VII	Bilaga VIII
—	—	Bilagorna IX–XI

DIREKTIV

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2009/131/EG

av den 16 oktober 2009

om ändring av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 27.4,

med beaktande av Europeiska järnvägsbyråns rekommendation ERA/REC/XA/01–2009 av den 17 april 2009, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 9b.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 <sup>(2)</sup> ska Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) senast den 19 januari 2009 se över förteckningen över parametrar i avsnitt 1 i bilaga VII till direktiv 2008/57/EG och lämna de rekommendationer som den finner lämpliga till kommissionen.
- (2) Nuvarande avsnitt 1 i bilaga VII till direktiv 2008/57/EG innehåller poster som inte är fordonsparametrar, och dessa poster bör utgå.
- (3) Avsnitt 1 i bilagan innehåller också parametrar som i första hand hänför sig enbart till den del av fordonet som hör till delsystemet "Rullande materiel". Förteckningen över parametrar måste omfatta alla parametrar för ett fordon som ska kontrolleras i samband med godkännandet att ta i bruk och klassificeringen av nationella bestämmelser. Därför bör parametrar för andra delsystem, som utgör en del av fordonet, vara med i förteckningen.
- (4) Direktiv 2008/57/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

- (5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Avsnitt 1 i bilaga VII till direktiv 2008/57/EG ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2010 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 16 oktober 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

<sup>(1)</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

BILAGA

**\*1. Förteckning över parametrar**

1.1 Allmän dokumentation

*Allmän dokumentation (inklusive beskrivning av det nya, moderniserade eller ombyggda fordonet och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag etc.)*

1.2 Strukturer och mekaniska delar

*Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive buffertar och dragmätningar, övergångar), hållfasthet hos fordonsstruktur och inredning (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (invändig och utvändig kollisionssäkerhet)*

1.3 Samverkan mellan fordon och bana samt fordonsprofiler

*Mekaniska gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, passningstoleranser, fordonsprofil, löpverk etc.)*

1.4 Bromssystem

*Bromsrelaterade komponenter (inklusive fastbromsningskydd, bromsreglering och bromsprestanda under färd, vid nödsituationer och i parkeringsläge)*

1.5 Passagerarrelaterade komponenter

*Passagerarutrustning och passagerarmiljöer (inklusive fönster och dörrar avsedda för passagerare, krav för personer med rörelsehinder etc.)*

1.6 Miljövillkor och aerodynamiska effekter

*Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägssystemet och gränssnittet mot den yttre miljön)*

1.7 Externa varningssignaler, märkning, programvarufunktioner och integritetskrav för programvara

*Externa varningssignaler, märkningar, programvarufunktioner och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive tågbusen*

1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord

*Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter avseende elektromagnetisk kompatibilitet*

1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal

*Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)*

1.10 Brandsäkerhet och evakuering

1.11 Service

*Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för serviceändamål*

1.12 Trafikstyrning och signalering ombord

*All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd att trafikera nätet och dess inverkan på den markbaserade delen av järnvägssystemet*

1.13 Specifika driftskrav

*Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)*

1.14 Godsrelaterade komponenter

*Godsspecifika krav och miljökrav (inklusive anordningar som specifikt krävs för farligt gods)*

Förklaringar och exempel med kursiv stil ovan ges endast i informationssyfte och utgör inte definitioner av parametrarna."

## DIREKTIV

### 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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-  
sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv  
2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten  
hos järnvägssystemet inom gemenskapen <sup>(1)</sup>, särskilt  
artikel 30.3, och

av följande skäl:

- (1) Åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar i direktiv 2008/57/EG och som rör en anpassning av bilagorna II–IX i det direktivet, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 29.4 i direktiv 2008/57/EG.
- (2) Delsystemet "Trafikstyrning och signalering" består av markbaserad och fordonsbaserad utrustning, som bör betraktas som två separata delsystem. Bilaga II till direktiv 2008/57/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (3) Utrustningen för mätning av strömförbrukning är fysiskt integrerad i den rullande materielen. Bilaga II till direktiv 2008/57/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (4) I enlighet med artikel 17.3 i direktiv 2008/57/EG bör medlemsstaterna utse de organ som ska ansvara för att genomföra kontrollförfarandena när nationella bestämmelser är tillämpliga. Bilagorna V och VI till direktiv 2008/57/EG bör därför ändras för att specificera de förfaranden som dessa organ genomför.

<sup>(1)</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

- (5) När det gäller avsnitt 2 i bilaga VI till direktiv 2008/57/EG och genomförandet av mellanliggande kontroller bör det anmälda organet först utfärda ett mellanliggande EG-kontrollintyg och sedan bör den sökande utfärda den därmed sammanhängande EG-förklaringen. Bilagorna V och VI till direktiv 2008/57/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

- (6) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Bilagorna II, V och VI till direktiv 2008/57/EG ska ersättas med texten i bilagorna I, II respektive III till detta direktiv.

#### Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2011 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

3. Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorier.

*Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 1 mars 2011.

På kommissionens vägnar  
José Manuel BARROSO  
Ordförande

---

BILAGA I

"BILAGA II

**DELSYSTEM**

**1. Förteckning över delsystemen**

Med avseende på tillämpningen av detta direktiv indelas järnvägssystemet i delsystem, som motsvarar antingen

a) strukturellt definierade områden som

- infrastruktur,
- energi,
- markbaserad trafikstyrning och signalering,
- fordonsbaserad trafikstyrning och signalering,
- rullande materiel, eller

b) funktionellt definierade områden som

- drift och trafikledning,
- underhåll,
- telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

**2. Beskrivning av delsystemen**

För varje delsystem eller del av ett delsystem ska byrån vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten. Utan att det påverkar valet av vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter, eller den ordning i vilken delsystemen anpassas till TSD:er, ska delsystemen särskilt inbegripa följande:

**2.1 Infrastruktur**

Spår, spårväxlar, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), infrastruktur vid stationer (plattformar och lastkajer, tillfartsanordningar inbegripet för rörelsehindrades behov m.m.) samt säkerhets- och skyddsutrustning.

**2.2 Energi**

Strömförsörjningssystem, inklusive kontaktledningar, och den markbaserade delen av systemet för mätning av strömförbrukningen.

**2.3 Markbaserad trafikstyrning och signalering**

All markbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med tåg för vilka godkännande att trafikera järnvägsnätet har utfärdats.

**2.4 Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering**

All fordonsbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med tåg för vilka godkännande att trafikera järnvägsnätet har utfärdats.

**2.5 Drift och trafikledning**

Förfaranden och utrustning som krävs för en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och begränsad drift, inbegripet tågsammansättning och framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning.

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för gränsöverskridande trafik.

#### 2.6 Telematikapplikationer

I överensstämmelse med bilaga I består detta delsystem av följande två delar:

- a) Applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering, anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt.
- b) Applikationer för godstrafiken, bland annat informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt, utfärdande av elektroniska följedokument.

#### 2.7 Rullande materiel

Strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömvtagarsystem, drivsystem och energiomvandlings-system, fordonsbaserad utrustning för mätning av strömförbrukning, bromssystem, koppel, löpverk (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet för rörelsehindrades behov), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

#### 2.8 Underhåll

Förfaranden, utrustning, enheter för underhållslogistik, resurser som medger utförande av obligatoriskt avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och garantera nödvändiga prestanda."

---

BILAGA II

BILAGA V

**KONTROLLFÖRKLARINGAR FÖR DELSYSTEM**

**1. EG-kontrollförklaringar för delsystem**

EG-kontrollförklaringen och åtföljande dokument ska vara daterade och undertecknade.

Förklaringen ska grundas på de uppgifter som framkommit vid EG-kontrollförandet för delsystem enligt avsnitt 2 i bilaga VI. Den ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget och innehålla åtminstone följande uppgifter:

- Hänvisningar till direktivet.
- Namn på och adress till den upphandlande enheten eller tillverkaren, eller dess i Europeiska unionen etablerade behöriga ombud. (Firmanamn och fullständig adress ska uppges. Om det är fråga om ett behörigt ombud ska den upphandlande enhetens eller tillverkarens firmanamn också uppges.)
- Kortfattad beskrivning av delsystemet.
- Namn och adress för det anmälda organ som utfört det EG-kontrollförande som avses i artikel 18.
- Hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget.
- Alla relevanta, tillfälliga eller slutliga bestämmelser som delsystemet ska uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften.
- Om EG-förklaringen är tillfällig ska giltighetstid anges.
- Uppgifter om undertecknaren.

När det i bilaga VI hänvisas till den mellanliggande EG-kontrollförklaringen ska bestämmelserna i detta avsnitt tillämpas på denna förklaring.

**2. Kontrollförklaringar för delsystem när nationella bestämmelser är tillämpliga**

När det i bilaga VI hänvisas till kontrollförklaringen för delsystem och nationella bestämmelser är tillämpliga ska bestämmelserna i avsnitt 1 gälla i tillämpliga delar för denna förklaring.”



BILAGA III

"BILAGA VI

**KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM**

1. ALLMÄNNA PRINCIPER

Kontrollförfarandet för ett delsystem omfattar kontroll och intygande av att ett delsystem

- har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att delsystemet uppfyller de väsentliga krav som gäller för det, och
- kan godkännas för att tas i bruk.

2. EG-KONTROLLFÖRFARANDE

2.1 **Inledning**

EG-kontroll är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygat att delsystemet

- överensstämmer med relevanta TSD:er,
- överensstämmer med andra regler som ska tillämpas i enlighet med fördraget.

2.2 **Delar av delsystemet och etapper i förfarandet**

2.2.1 *Mellanliggande kontrollintyg*

Om det anges i TSD:erna, eller i förekommande fall på den sökandes begäran, kan delsystemet delas upp i bestämda delar eller kontrolleras under bestämda etapper av kontrollförfarandet.

Den mellanliggande kontrollen är det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och certifierar bestämda delar av delsystemet eller bestämda etapper av kontrollförfarandet.

Varje mellanliggande kontroll leder till att ett mellanliggande EG-kontrollintyg utfärdas av det anmälda organ som utsetts av den sökande, som därefter, i tillämpliga fall, ska utfärda en mellanliggande EG-kontrollförklaring. Det mellanliggande kontrollintyget och den mellanliggande kontrollförklaringen ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämelsen har bedömts i förhållande till.

2.2.2 *Delar av delsystemet*

Den sökande kan ansöka om en mellanliggande kontroll för varje del. Varje del ska då kontrolleras under varje etapp såsom anges i avsnitt 2.2.3.

2.2.3 *Etapper i kontrollförfarandet*

Delsystemet, eller bestämda delar av delsystemet, ska kontrolleras i var och en av följande etapper:

- Den allmänna utformningen.
- Produktion: uppbyggnad, inbegripet särskilt ingenjörsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.
- Slutlig provning.

Den sökande kan ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för utformningsskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet.

2.3 **Kontrollintyg**

2.3.1 Det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen ska bedöma utformning, produktion och slutlig provning av delsystemet och utfärda ett EG-kontrollintyg för den sökande, som därefter ska utfärda EG-kontrollförklaringen. EG-kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämelsen har bedömts i förhållande till.

Om delsystemets överensstämmelse med alla relevanta TSD:er inte har bedömts (t.ex. vid undantag, partiell tillämpning av TSD:er vid ombyggnad eller modernisering, vid övergångsperioder i en TSD eller vid specialfall) ska det i EG-intyget exakt anges för vilken eller vilka TSD:er eller vilka delar av TSD:er som det anmälda organet inte har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under EG-kontrollförfarandet.

2.3.2 Om mellanliggande EG-kontrollintyg har utfärdats ska det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet beakta dessa mellanliggande EG-kontrollintyg, och innan det utfärdar EG-kontrollintyget

- kontrollera att de mellanliggande EG-kontrollintygen korrekt uppfyller de relevanta kraven i TSD:erna,
- kontrollera alla aspekter som inte omfattas av mellanliggande EG-kontrollintyg, och
- kontrollera den slutliga provningen av delsystemet som helhet.

#### 2.4 Tekniskt underlag

Det tekniska underlaget ska åtfölja EG-kontrollförklaringen ska innehålla

- tekniska egenskaper rörande utformningen inklusive allmänna ritningar och detaljritningar när det gäller utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, dokumentation om drift och underhåll osv., som har relevans för delsystemet i fråga,
- en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som avses i artikel 5.3 d och som ingår i delsystemet,
- kopior av de EG-försäkringar om överensstämmelse eller lämplighet för användning som ska vara utfärdade för ovan nämnda komponenter i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 i direktivet, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av gemensamma tekniska specifikationer,
- mellanliggande EG-kontrollintyg, om sådana finns tillgängliga och, i så fall, om det är relevant, mellanliggande EG-kontrollförklaringar som åtföljer EG-kontrollförklaringen, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av intygets giltighet,
- EG-kontrollintyg, med tillhörande beräkningar och undertecknat av det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen, om att delsystemet överensstämmer med kraven i den eller de relevanta TSD:erna; intyget ska innehålla eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och inte dragits tillbaka; EG-kontrollintyget ska även åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet enligt avsnitt 2.5.3 och 2.5.4 nedan utarbetat inom ramen för sitt uppdrag,
- EG-intyg som utfärdats i enlighet med annan lagstiftning som ska tillämpas i överensstämmelse med fördraget.
- Om det krävs en säker integrering enligt kommissionens förordning 352/2009/EG<sup>(1)</sup> ska den sökande se till att det tekniska underlaget innehåller bedomarens rapport om de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning enligt artikel 6.3 i direktiv 2004/49/EG.

#### 2.5 Övervakning

2.5.1 Syftet med EG-övervakningen är att säkerställa att de skyldigheter som följer av det tekniska underlaget fullgörs under uppbyggnaden av delsystemet.

2.5.2 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till byggeplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall, till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Det anmälda organet ska från den sökande få alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.

2.5.3 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet ska regelbundet genomföra kontroller för att försäkra sig om överensstämmelsen med den eller de relevanta TSD:erna. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i arbetet.

2.5.4 Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för utförandet.

<sup>(1)</sup> EUT L 108, 22.4.2009, s. 4.

2.5.5 I syfte att utfärda den EG-försäkran om lämplighet för användning som avses i avsnitt 2 i bilaga IV ska det anmälda organet kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

#### 2.6 Deponering

Hela det tekniska underlag som avses i punkt 2.4 ska deponeras hos den sökande och utgöra stöd för det eller de eventuella mellanliggande EG-kontrollintyg som utfärdats av det anmälda organ som ansvarar för detta eller utgöra stöd för det kontrollintyg som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet. Det tekniska underlaget ska bifogas den EG-kontrollförklaring som den sökande ska överlämna till den behöriga myndighet till vilken den sökande inger ansökan om godkännande att ta i bruk.

Den sökande ska behålla en kopia av underlaget under delsystemets hela livslängd. Underlaget ska överlämnas till de medlemsstater som begär detta.

#### 2.7 Offentliggörande

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

- ansökningar om EG-kontroll och mellanliggande kontroll,
- ansökningar om bedömning av driftskompatibilitetskomponenter överensstämelse och/eller lämplighet för användning,
- utfärdade eller avvisade mellanliggande EG-kontrollintyg,
- utfärdade eller avvisade EG-intyg om överensstämelse och/eller lämplighet för användning,
- utfärdade eller avvisade EG-kontrollintyg.

#### 2.8 Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden ska vara avfattade på ett av EU:s officiella språk i den medlemsstat där den sökande är etablerad, eller på ett av EU:s officiella språk som den sökande godkänner.

### 3. KONTROLLFÖRFARANDE NÄR NATIONELLA BESTÄMMELSER ÄR TILLÄMPLIGA

#### 3.1 Inledning

Kontrollförfarandet när nationella föreskrifter är tillämpliga är det förfarande genom vilket det organ som utsetts enligt artikel 17.3 (utsett organ) kontrollerar och intygar att delsystemet följer de nationella bestämmelser som anmälts i enlighet med artikel 17.3.

#### 3.2 Kontrollintyg

Det utsedda organ som ansvarar för kontrollförfarandet när nationella bestämmelser är tillämpliga ska utfärda kontrollintyget för den sökande.

I intyget ska det anges exakt för vilka nationella bestämmelser som det utsedda organet har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet, inklusive de bestämmelser som rör delar som omfattas av undantag från en TSD, ombyggnad eller modernisering.

Om nationella bestämmelser gäller de delsystem som ett fordon består av ska det utsedda organet dela in intyget i två delar: en del med uppgifter om vilka nationella bestämmelser som strikt rör den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och det berörda nätet, och den andra delen för alla andra nationella bestämmelser.

#### 3.3 Tekniskt underlag

Det tekniska underlag som åtföljer kontrollintyget när nationella bestämmelser är tillämpliga ska bifogas det tekniska underlag som avses i punkt 2.4 och ska innehålla de tekniska data som är relevanta för bedömningen av delsystemets överensstämmelse med de nationella bestämmelserna.”

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/110/EG

av den 16 december 2008

om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar  
(järnvägssäkerhetsdirektivet)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) För att fortsätta arbetet med att skapa en inre marknad för järnvägstransporttjänster antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2004/49/EG <sup>(3)</sup> om fastställande av ett gemensamt regelverk för säkerheten på järnvägar.
- (2) Ursprungligen behandlades godkännandeförfaranden för att ta järnvägsfordon i bruk i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg <sup>(4)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg <sup>(5)</sup> för nya eller ombyggda delar av gemenskapens järnvägssystem och direktiv 2004/49/EG för fordon som redan är i bruk. I

<sup>(1)</sup> EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2007 (EUT C 297 E, 20.11.2008, s. 133) och rådets gemensamma ståndpunkt av den 3 mars 2008 (EUT C 122 E, 20.5.2008, s. 10) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 1 december 2008.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44). Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

<sup>(4)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

<sup>(5)</sup> EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

enlighet med bestämmelserna om bättre lagstiftning och för att förenkla och modernisera gemenskapslagstiftningen bör alla bestämmelser som gäller godkännande att ta järnvägsfordon i bruk samlas i en enda rättsakt. Därför bör nuvarande artikel 14 i direktiv 2004/49/EG utgå och en ny bestämmelse om godkännande för ibruggtagande av fordon som redan används tas med i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) <sup>(6)</sup> (nedan kallat järnvägdriftskompatibilitetsdirektivet), vilket ersätter direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

- (3) Genom ikraftträdandet av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif 1999) den 1 juli 2006 infördes nya regler i fråga om avtal för användning av fordon. Enligt fördragets bilaga om gemensamma bestämmelser avseende användningsavtal för fordon i internationell järnvägstrafik ("Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic", CUV) är fordonsinnehavare inte längre skyldiga att registrera sina fordon hos ett järnvägsföretag. Det gamla RIV-avtalet ("Reglamento Internazionale Veicoli") mellan järnvägsföretag har upphört att gälla och har delvis ersatts av en ny privat och frivillig överenskommelse ("General Contract of Use for Wagons", GCU) mellan järnvägsföretag och fordonsinnehavare, där den sistnämnda kategorin ansvarar för underhållet av sina fordon. För att återspegla dessa ändringar och för att underlätta genomförandet av direktiv 2004/49/EG vad gäller utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, bör begreppen "fordonsinnehavare" och "enhet som ansvarar för underhåll" definieras och även specifikationen av förhållandet mellan dessa enheter och järnvägsföretagen.

- (4) Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i Cotif 1999 som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, t.ex. ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som hyr ut fordon till ett järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet och avser att låta järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna använda det som ett transportmedel. För att undvika alla former av ovisshet bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i järnvägdriftskompatibilitetsdirektivet.

<sup>(6)</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

- (5) För att säkerställa överensstämmelse med befintlig järnvägslagstiftning och undvika en orimlig börda bör medlemsstaterna tillåtas undanta musei- och turistjärnvägar från detta direktivs tillämpningsområde.
- (6) Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet bör en enhet med ansvar för dess underhåll identifieras i NVR. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.
- (7) Medlemsstaterna bör tillåtas att uppfylla förpliktelserna att identifiera den enhet som ansvarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder när det gäller fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i det landet, fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka kraven att identifiera en enhet som ansvarar för underhåll alternativt säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer, samt fordon som används av musei- och turistjärnvägar eller militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I sådana situationer bör den berörda medlemsstaten tillåtas att godkänna fordon i det nät för vilket medlemsstaten är behörig, utan att en enhet som ansvarar för underhåll tilldelas dessa fordon eller utan att en sådan enhet certifieras. Sådana undantag bör emellertid vara föremål för den berörda medlemsstatens formella beslut och de bör analyseras av Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad byrån) inom ramen för dess rapport om säkerhetsnivån.
- (8) När järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare använder ett fordon för vilket ingen enhet som ansvarar för underhåll registrerats, eller för vilket enheten som ansvarar för underhåll inte är certifierad, bör de svara för alla de risker som hänför sig till användningen av ett sådant fordon. Kapaciteten att svara för sådana risker bör kunna påvisas av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren genom certifiering av deras säkerhetsorganisationssystem, och i tillämpliga fall, genom deras säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.
- (9) När det gäller godsvagnar bör den enhet som ansvarar för underhåll vara certifierad i enlighet med ett system som utvecklas av byrån och antas av kommissionen. I sådana fall där den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare bör denna certifiering inkluderas i förfarandet för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Det intyg som utfärdas till en sådan enhet skulle garantera att kraven på underhåll i detta direktiv uppfylls för varje godsvagn som den har ansvar för. Intyget bör gälla i hela gemenskapen och det bör utfärdas av ett organ som kan kontrollera det system för underhåll som inrättats av sådana enheter. Eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik, och eftersom en enhet som ansvarar för underhåll eventuellt vill utnyttja verkstäder som är etablerade i mer än en medlemsstat, bör certifieringsorganet kunna utföra sina kontroller i hela gemenskapen.
- (10) Underhållskraven är under utveckling inom ramen för järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, särskilt som en del av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för "rullande materiel". Till följd av ikraftträdandet av det här direktivet finns det ett behov av att se till att dessa TSD överensstämmer med de certifieringskrav för enheten som ansvarar för underhåll som kommissionen ska anta. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att i förekommande fall ändra berörda TSD genom att använda det förfarande som anges i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.
- (11) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen ytterligare utveckling och förbättring av säkerheten på gemenskapens järnvägar inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (12) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 2004/49/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (13) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra och anpassa bilagorna till direktiv 2004/49/EG, anta och ändra gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och införa ett system för certifiering av underhåll. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av direktiv 2004/49/EG, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (14) En medlemsstat som saknar järnvägssystem och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra detta direktiv. En sådan medlemsstat bör därför, så länge som den inte har något järnvägssystem, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(15) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning<sup>(1)</sup> uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

(16) Direktiv 2004/49/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

#### Ändringar

Direktiv 2004/49/EG ska ändras på följande sätt:

1. Följande led ska läggas till i artikel 2.2:

"d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert.

e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal."

2. Följande led ska läggas till i artikel 3:

"s) *fordonsinnehavare*: den person eller enhet som, i egenkap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftkompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem (omarbetning) (\*) (nedan kallat *järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet*),

t) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR,

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

(\*) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1."

(<sup>1</sup>) EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

3. I artikel 4.4 ska uttrycket "tillhandahållare av vagnar" ersättas med uttrycket "fordonsinnehavare".

4. Artikel 5.2 ska ersättas med följande:

"2. Före den 30 april 2009 ska bilaga I ses över, särskilt i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som åtminstone omfattar de metoder som anges i punkt 3 a, ska antas av kommissionen före den 30 april 2008. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som omfattar de återstående metoder som anges i punkt 3, ska antas av kommissionen före den 30 april 2010. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

b) Punkt 3 c ska ersättas med följande:

"c) Metoder, i den mån de ännu ej omfattas av TSD, för kontroll av att de strukturella delsystemen i järnvägssystemet drivs och underhålls i enlighet med väsentliga krav på detta område."

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska regelbundet ses över med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

6. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

"3. Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på en utvärdering av befintliga mål och befintlig säkerhetsnivå i medlemsstaterna och ska säkerställa att den nuvarande trafiksäkerhetsnivån inom järnvägssystemet inte sänks i någon medlemsstat. Den ska antas av kommissionen före den 30 april 2009 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på erfarenheterna av den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål och genomförandet av dessa. Den ska avspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare. Den ska antas av kommissionen före 30 april 2011 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. De gemensamma säkerhetsmålen ska regelbundet ses över med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

7. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

"Syftet med säkerhetsintyget är att styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla krav i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser för att ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på järnvägsnätet på ett säkert sätt."

b) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

"b) Ett säkerhetsintyg som visar att åtgärder vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för att tillhandahålla dess tjänster på järnvägsnätet i fråga på ett säkert sätt. Dessa krav får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, inbegripet operativa regler för nätverket, godkännande av personalintyg och godkännande att använda de fordon som järnvägsföretaget använder. Säkerhetsintyget ska baseras på den dokumentation som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV."

8. Följande artikel ska införas:

"Artikel 14a

#### Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i NVR enligt artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

2. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.

3. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska enheten se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med

a) underhållsjournalen för varje fordon,

b) gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

4. När det gäller godsvagnar ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras av ett organ som ackrediterats eller erkänts i enlighet med punkt 5, eller av en nationell säkerhetsmyndighet. Ackrediteringsförfarandet ska ske på grundval av kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien. Även erkännandeförfarandet ska grundas på kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överensstämelsen med de krav som ska antas inom ramen för punkt 5 kontrolleras av den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artiklarna 10 och 11 och överensstämelsen ska bekräftas i de intyg som specificeras i dessa förfaranden.

5. På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den 24 december 2010 anta en åtgärd för inrättande av ett system för certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll för godsvagnar. De intyg som beviljas i enlighet med detta system ska bekräftas att de krav som avses i punkt 3 uppfylls.

Åtgärden ska omfatta de krav som hänför sig till

- a) det system för underhåll som inrättats av enheten,
- b) formatet och giltigheten för det intyg som enheten beviljats,
- c) kriterierna för ackreditering och erkännande av ett eller flera organ med ansvar att bevilja intyg och säkerställa de kontroller som är nödvändiga för att certifieringssystemet ska fungera,
- d) certifieringssystemets tillämpningsdatum, inklusive en övergångsperiod på ett år för befintliga enheter som ansvarar för underhåll.

Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.

På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den...24 december 2018 se över denna åtgärd i syfte att inkludera alla fordon och vid behov uppdatera det certifieringssystem som är tillämpligt på godsvagnar.

6. De intyg som beviljats i enlighet med punkt 5 ska vara giltiga i hela gemenskapen.

7. Byrån ska utvärdera den certifieringsprocess som genomförts i enlighet med punkt 5 genom att lämna en rapport till kommissionen senast tre år efter det att den relevanta åtgärden trätt i kraft.

8. Medlemsstaterna kan i följande fall besluta sig för att uppfylla förpliktelseerna för att identifiera enheten som an-

svarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder:

- a) Fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i detta land.
- b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i gemenskapens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som avses i punkt 3 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.
- c) Fordon som identifieras i artikel 2.2, och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

Sådana alternativa åtgärder ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten när

- a) fordon registreras i enlighet med artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,
- b) säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 11 i det här direktivet, när det gäller identifieringen och certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.

Sådana undantag ska identifieras och motiveras i den årliga säkerhetsrapport som avses i artikel 18 i det här direktivet. I sådana fall där det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i gemenskapens järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag."

9. Artikel 16.2 ska ändras på följande sätt:

- a) Led a ska ersättas med följande:

"a) Att besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör järnvägssystemet i enlighet med artikel 15 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med tillämpliga väsentliga krav."



b) Led b ska utgå.

c) Led g ska ersättas med följande:

"g) Att tillse att fordonen vederbörligen registreras i NVR och att säkerhetsrelaterad information i NVR är korrekt och hålls aktuell."

10. I artikel 18 ska följande led läggas till:

"e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14a.8."

11. Artikel 26 ska ersättas med följande:

"Artikel 26

#### Anpassning av bilagor

Bilagorna ska anpassas till vetenskapliga och tekniska framsteg. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a."

12. Artikel 27 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska föras in:

"2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

b) Punkt 4 ska utgå.

13. I bilaga II ska punkt 3 utgå.

#### Artikel 2

##### Genomförande och införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 24 december 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 3

##### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 4

##### Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 16 december 2008.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

H.-G. PÖTTERING

På rådets vägnar

Ordförande

B. LE MAIRE

## 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 653/2007

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 14a,

med beaktande av Europeiska järnvägsbyråns rekommendation av den 8 juli 2010 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll, och

av följande skäl:

- (1) Syftet med direktiv 2004/49/EG är att förbättra marknadtillträdet för spårbundna tjänster genom att fastställa gemensamma principer för hantering, reglering och tillsyn när det gäller järnvägs säkerheten. Direktiv 2004/49/EG ger också en ram som ska inrättas för att garantera likvärdiga villkor för alla enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar, genom att samma certifieringskrav tillämpas i hela unionen.
- (2) Certifieringssystemet är avsett att ge en ram som harmoniserar de krav och metoder som ska gälla när kompetensen hos enheter som ansvarar för underhåll bedöms i hela unionen.
- (3) Utan att det påverkar järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas ansvar för säker drift av tåg, bör enheter som ansvarar för underhåll se till att de godsvagnar som de har anförtröts är driftssäkra genom att tillämpa ett underhållssystem. Med beaktande av den stora mångfalden av utformnings- och underhållsmetoder bör detta underhållssystem vara processororienterat.
- (4) Infrastrukturförvaltarna behöver godsvagnar för att kunna transportera material för konstruktionsändamål

eller för underhåll av infrastruktur. När infrastrukturförvaltaren använder godsvagnar för detta ändamål agerar de som järnvägsföretag. Bedömningen av en infrastrukturförvaltarens kapacitet att använda godsvagnar för detta ändamål bör ingå i bedömningen om ett säkerhetsstillstånd krävs enligt artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.

- (5) Inspektioner och övervakning som genomförs före tågets avgång eller under färd utförs i regel av järnvägsföretagens eller infrastrukturförvaltarnas driftspersonal enligt den process som beskrivs i deras säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 4.3 i direktiv 2004/49/EG.
- (6) Järnvägsföretagen eller infrastrukturförvaltarna bör, via sitt säkerhetsstyrningssystem, se till att ha kontroll över alla risker som hör samman med den egna verksamheten, även då entreprenörer anlitas. För detta ändamål bör ett järnvägsföretag ha avtal som omfattar enheter som ansvarar för underhåll för alla vagnar som det använder. Detta kan vara ett avtal mellan järnvägsföretaget och enheten som ansvarar för underhåll eller en avtalskedja som omfattar andra parter, exempelvis fordonsinnehavaren. Dessa avtal bör vara förenliga med de utkast till förfaranden som ingår i ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem, inbegripet för utbytet av information.
- (7) Enligt direktiv 2004/49/EG är ett certifikat för en enhet som ansvarar för underhåll (nedan kallat ECM-certifikat) giltigt i hela unionen (ECM – Entity in Charge of Maintenance). Certifikat som har utfärdats av organ i tredjeländer, vilka har utsetts enligt kriterier och krav som motsvarar dem som anges i denna förordning, bör i regel godtas som likvärdiga med ECM-certifikat som har utfärdats i unionen.
- (8) Ett certifieringsorgans utvärdering av en ansökan om ett ECM-certifikat är en utvärdering av sökandens förmåga att hantera underhållsuppgifter och tillhandahålla de operativa underhållsfunktionerna antingen själv eller genom avtal med andra organ, exempelvis underhållsverkstäder, som fått i uppdrag att tillhandahålla dessa funktioner eller delar av dessa funktioner.
- (9) Ett ackrediteringssystem bör tillhandahålla ett riskhanteringsverktyg genom att garantera att ackrediterade organ har den kompetens som krävs för att utföra det arbete de åtar sig. Ackreditering betraktas också som ett medel för att garantera nationellt och internationellt erkännande av ECM-certifikat som har utfärdats av ackrediterade organ.

(<sup>1</sup>) EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

- (10) För att ett system ska göra det möjligt för certifieringsorgan att utföra kontroller av certifierade enheter som ansvarar för underhåll i hela unionen är det viktigt att alla organ som kan bevilja certifikat för någon enhet som ansvarar för underhåll (nedan kallade *certifieringsorgan*) samarbetar med varandra i syfte att harmonisera certifieringsprinciper. Specifika krav för akreditering bör tas fram och godkännas i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008<sup>(1)</sup>.
- (11) I syfte att utvärdera den certifieringsprocess som beskrivs i denna förordning är det viktigt att Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallan *byrån*) övervakar framtagningen av certifieringssystemet. För att byrån ska kunna utföra sina uppgifter måste den samla in information om vilka typer av certifieringsorgan som är verksamma inom området, och om antalet certifikat som har utfärdats för enheter som ansvarar för underhåll. Det är också viktigt att byrån underlättar samordning av certifieringsorganen.
- (12) Standardformatet för säkerhetsintyg fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 av den 13 juni 2007 om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG och om giltigheten för säkerhetsintyg som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG<sup>(2)</sup>. Detta format måste uppdateras så att det även omfattar information om enheter som ansvarar för underhåll. Förordning (EG) nr 653/2007 bör således ändras i enlighet med detta.
- (13) I avvaktan på fullständig tillämpning av det certifieringsystem som är avsett för enheten som ansvarar för underhåll och som inrättas genom denna förordning, bör giltigheten hos existerande metoder för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll och underhållsverkstäder erkännas under en övergångsperiod i avsikt att säkerställa kontinuerligt tillhandahållande av godstrafik på järnväg, i synnerhet på internationell nivå. Under denna period bör de nationella säkerhetsmyndigheterna ägna särskild uppmärksamhet åt de olika certifieringsmetodernas likvärdighet och överensstämmelse.
- (14) De åtgärder som fastställs i denna förordning överensstämmer med yttrandet från den kommitté som har inrättats enligt artikel 27 i direktiv 2004/49/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

1. I denna förordning fastställs ett system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar enligt artikel 14a i direktiv 2004/49/EG.

<sup>(1)</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

<sup>(2)</sup> EUT L 153, 14.6.2007, s. 9.

2. Syftet med certifieringssystemet är att bevisa att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat sitt underhållssystem och kan uppfylla kraven i denna förordning, för att säkerställa att alla godsvagnar som enheten har underhållsansvar för är i säkert skick.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

1. Certifieringssystemet ska gälla för alla enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar som ska användas i järnvägsnätet i unionen.

2. Underhållsverkstäder eller andra organisationer som åtar sig någon del av de funktioner som anges i artikel 4 kan tillämpa certifieringssystemet på frivillig grund och enligt de principer som anges i artikel 8 och bilaga I.

3. Hänvisningar till en infrastrukturförvaltare i artiklarna 5, 7 och 12 ska ses som hänvisningar som avser dess verksamhet med godsvagnar för transport av material för konstruktionsändamål eller för underhåll av infrastruktur. När en infrastrukturförvaltare använder godsvagnar för detta ändamål anses den göra detta i egenskap av järnvägsföretag.

#### Artikel 3

##### Definitioner

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 3 i direktiv 2004/49/EG gälla.

2. Därutöver gäller även följande definitioner:

a) *akreditering*: akreditering enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EG) nr 765/2008.

b) *ECM-certifikat*: ett certifikat som utfärdas för en enhet som ansvarar för underhåll enligt artikel 14a.4 i direktiv 2004/49/EG.

c) *certifieringsorgan*: ett organ som utsetts i enlighet med artikel 10 och som ansvarar för certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll, på grundval av kriterierna i bilaga II.

d) *godsvagn*: ett icke-självgående fordon avsett för transport av gods eller andra material som ska användas för verksamheter såsom konstruktion eller underhåll av infrastruktur.

e) *underhållsverkstad*: en mobil eller fast enhet bestående av personal, inklusive personal med ledningsansvar, verktyg och tillbehör avsedda för underhåll av fordon, delar, komponenter eller underenheter av fordon.

f) *underhållsintyg*: en försäkrans som den enhet som utför underhållet ger till den som ansvarar för styrningen av flottans underhåll, om att underhållet har utförts i enlighet med underhållsbeställningarna.

g) *intyg för återinsättande i drift*: en försäkrans, baserad på ett underhållsintyg, som ges till användaren, exempelvis ett järnvägsföretag eller en fordonssinnehavare, av enheten som ansvarar för underhåll, om att alla lämpliga underhållsarbeten har slutförts och att vagnen, som tidigare tagits ur drift, är i ett sådant skick att den kan användas på ett säkert sätt, eventuellt med tillfälliga användningsbegränsningar.

#### Artikel 4

##### Underhållssystem

1. Underhållssystemet ska ha följande funktioner:

a) En ledningsfunktion som övervakar och samordnar de underhållsfunktioner som avses i leden b–d och ser till att godsvagnen är i säkert skick i järnvägssystemet.

b) En underhållsutvecklingsfunktion som har ansvaret för att förvalta underhållsdokumentationen, inklusive konfigurationsledningen, som bygger på utformningsdata och operativa data samt på prestanda och erfarenheter.

c) En funktion för styrning av flottans underhåll som ser till att godsvagnen tas ur drift för underhåll och åter tas i drift efter underhåll.

d) En funktion för utförande av underhåll som sköter det nödvändiga tekniska underhållet av en godsvagn eller av delar av den, inklusive dokumentationen om underhållsintyget.

2. Enheten som ansvarar för underhåll ska se till att de funktioner som avses i punkt 1 uppfyller kraven och bedömningskriterierna i bilaga III.

3. Enheten som ansvarar för underhåll ska själv sköta ledningsfunktionerna men får lägga ut på entreprenad de underhållsfunktioner, eller delar av dem, som avses i leden b–d i punkt 1 till andra avtalsparter som omfattas av bestämmelserna i artikel 8. Om enheten som ansvarar för underhåll lägger ut underhållsfunktioner på entreprenad ska den se till att principerna i bilaga I tillämpas.

4. Oavsett vilka arrangemang som tillämpas för funktioner som läggs ut på entreprenad är enheten som ansvarar för underhåll ansvarig för resultatet av de underhållsaktiviteter som den förvaltar, och den ska inrätta ett system för att övervaka prestanda avseende dessa aktiviteter.

#### Artikel 5

##### Förhållanden mellan parter som deltar i underhållsprocessen

1. Varje järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare ska se till att de godsvagnar det/den använder, före godsvagnarnas avfärd, har en certifierad enhet som ansvarar för underhållet och att användningen av vagnen motsvarar certifikatets omfattning.

2. Alla parter som är involverade i underhållsprocessen ska utbyta relevant information om underhåll i enlighet med de kriterier som förtecknas i avsnitten I.7 och I.8 i bilaga III.

3. Efter det att avtal har slutits får ett järnvägsföretag begära information för operativa ändamål om underhållet av en godsvagn. Enheten som ansvarar för underhållet av godsvagnen ska besvara sådana förfrågningar direkt eller genom andra avtalsparter.

4. Inom ramen för ett avtal kan en enhet som ansvarar för underhåll begära information om driften av en godsvagn. Järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren ska besvara sådana förfrågningar antingen direkt eller genom andra avtalsparter.

5. Alla avtalsparter ska utbyta information om säkerhetsrelaterade fel, olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser samt om eventuella begränsningar i godsvagnarnas användning.

6. ECM-certifikaten ska godtas som bevis på att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare kan uppfylla de krav som reglerar underhåll och kontrollen över entreprenörer och leverantörer enligt punkterna B.1, B.2, B.3 och C.1 i bilaga II till kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg<sup>(1)</sup> och kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg<sup>(2)</sup>, såvida inte den nationella säkerhetsmyndigheten kan påvisa att det finns betydande säkerhetsrisk.

7. Om en avtalspart, särskilt ett järnvägsföretag, har motiverade grunder att mistänka att en viss enhet som ansvarar för underhåll inte uppfyller kraven enligt artikel 14a.3 i direktiv 2004/49/EG eller certifieringskraven i denna förordning, ska avtalsparten utan dröjsmål underrätta certifieringsorganet om detta. Certifieringsorganet ska vidta lämpliga åtgärder för att utreda om påståendet om bristande efterlevnad är motiverat och ska informera de berörda parterna (om det är relevant även den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten) om resultatet av sin utredning.

<sup>(1)</sup> EUT L 326, 10.12.2010, s. 11.

<sup>(2)</sup> EUT L 327, 11.12.2010, s. 13.

8. Om enheten som ansvarar för underhåll byts ut ska registreringsinnehavaren i enlighet med artikel 33.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG<sup>(1)</sup> i god tid informera registreringsenheten, enligt definitionen i artikel 4.1 i kommissionens beslut 2007/756/EG<sup>(2)</sup>, så att den kan uppdatera det nationella fordonregistret.

Den tidigare enheten som ansvarar för underhåll ska överlämna underhållsdokumentationen till registreringsinnehavaren eller till den nya enheten som ansvarar för underhåll.

Den tidigare enheten med ansvar för underhåll befrias från sitt ansvar när den stryks ur det nationella fordonregistret. Om det på dagen för avregistrering av den tidigare enheten med ansvar för underhåll finns någon ny enhet som inte har bekräftat sitt godtagande av status som enhet med ansvar för underhåll, ska registreringen av fordonet upphävas tillfälligt.

#### Artikel 6

##### Certifieringsorgan

1. ECM-certifikat ska utfärdas av ett behörigt certifieringsorgan som väljs av den ansökande enheten som ansvarar för underhåll.

2. Medlemsstaterna ska se till att certifieringsorganen uppfyller de allmänna kriterierna och principerna enligt bilaga II och eventuella efterföljande sektorsvisa ackrediteringssystem.

3. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut som fattas av certifieringsorgan kan överklagas till domstol.

4. I syfte att harmonisera metoderna för hur ansökningarna bedöms ska certifieringsorganen samarbeta med varandra både inom medlemsstaterna och i hela unionen.

5. Byrån ska organisera och främja samarbetet mellan certifieringsorganen.

#### Artikel 7

##### Certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll

1. Certifieringen ska grunda sig på en bedömning av enhetens förmåga att uppfylla de relevanta kraven i bilaga III och att tillämpa dem konsekvent. Certifieringen ska omfatta ett övervakningssystem för att säkerställa kontinuerligt uppfyllande av de tillämpliga kraven efter utfärdandet av ECM-certifikatet.

2. Enheterna som ansvarar för underhåll ska ansöka om certifiering med hjälp av relevant formulär i bilaga IV och ska tillhandahålla dokumentation om de förfaranden som anges i bilaga III. De ska utan dröjsmål översända all tilläggsinformation som certifieringsorganet begär. När certifieringsorganen bedömer ansökningarna ska de tillämpa de krav och bedömningskriterier som anges i bilaga III.

3. Certifieringsorganet ska fatta ett beslut senast fyra månader efter det att det har mottagit all obligatorisk information

och eventuell begärd tilläggsinformation från den enhet som ansöker om certifikatet. Certifieringsorganet ska genomföra den erforderliga bedömningen på plats hos enheten som ansvarar för underhåll före utfärdandet av certifikatet. Beslutet om att utfärda certifikatet ska meddelas enheten som ansvarar för underhåll med hjälp av relevant formulär i bilaga V.

4. Ett ECM-certifikat ska gälla i högst fem år. Innehavaren av certifikatet ska utan dröjsmål informera certifieringsorganet om alla betydande ändringar av de förhållanden som rådde när det ursprungliga certifikatet utfärdades, så att certifieringsorganet kan avgöra om certifikatet ska ändras, förnyas eller återkallas.

5. Certifieringsorganet ska i detalj redogöra för de skäl som ligger till grund för vart och ett av de beslut det fattar. Certifieringsorganet ska underrätta enheten som ansvarar för underhåll om sitt beslut och om skälen, tillsammans med uppgifter om förfarandet och tidsfristen för överklagande samt kontakttuppgifter för överklagandeorganet.

6. Certifieringsorganet ska genomföra övervakning minst en gång per år på valda platser som är geografiskt och funktionellt representativa för alla aktiviteter som utförs av de certifieringsorganet certifierade enheterna som ansvarar för underhåll, för att kontrollera att enheterna fortfarande uppfyller de kriterier som anges i bilaga III.

7. Om certifieringsorganet konstaterar att en enhet som ansvarar för underhåll inte längre uppfyller kraven på grundval av vilka certifieringsorganet utfärdade ECM-certifikatet, ska certifieringsorganet avtala med enheten om en förbättringsplan, eller begränsa certifikatets omfattning eller tillfälligt upphäva certifikatet, beroende på hur allvarliga bristerna är.

Om enheten som ansvarar för underhåll även fortsättningsvis underlåter att uppfylla certifieringskraven eller att följa en förbättringsplan ska certifieringsorganet begränsa ECM-certifikatets omfattning eller återkalla det samt ange skälen för beslutet, tillsammans med uppgifter om förfarandet och tidsfristen för överklagande och kontakttuppgifter för överklagandeorganet.

8. När ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ansöker om ett säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd ska följande gälla beträffande de godsvagnar som järnvägsföretaget/infrastrukturförvaltaren använder:

a) Om godsvagnarna underhålls av sökanden: Antingen ska sökanden som en del av sin ansökan inkludera ett giltigt ECM-certifikat, om ett sådant finns, eller också ska dess kapacitet som enhet med ansvar för underhåll bedömas som en del av dess ansökan om ett säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.

b) Om godsvagnarna underhålls av andra parter än sökanden ska sökanden, via sitt säkerhetsstyrningssystem, se till att ha kontroll över alla risker som hör samman med den egna verksamheten, även då sådana vagnar används, varvid i synnerhet bestämmelserna i artikel 5 i denna förordning ska vara tillämpliga.

<sup>(1)</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 305, 23.11.2007, s. 30.

Certifieringsorgan och nationella säkerhetsmyndigheter ska under alla omständigheter aktivt utbyta synpunkter i syfte att undvika alla fall av dubbel bedömning.

#### Artikel 8

##### **Certifieringssystem för underhållsfunktioner som har lagts ut på entreprenad**

1. Om enheten som ansvarar för underhåll beslutar att lägga ut en eller flera av de funktioner som anges i artikel 4.1 b, c och d på entreprenad, eller delar av funktionerna, ska en presumtion om överensstämmelse med relevanta krav i bilaga III skapas för enheten som ansvarar för underhåll, i den mån som dessa krav omfattas av den frivilliga certifieringen av underleverantören, då underleverantören certifieras på frivillig grund enligt certifieringssystemet i denna förordning. I avsaknad av en sådan certifiering ska enheten som ansvarar för underhåll visa certifieringsorganet hur den uppfyller alla krav enligt bilaga III när det gäller de funktioner den beslutar att lägga ut på entreprenad.

2. Certifikat med avseende på underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad, eller delar av dem, ska utfärdas av certifieringsorganen enligt samma förfaranden som anges i artiklarna 6, 7 och 10.3 och som anpassats till de särskilda omständigheter som gäller för sökanden. Certifikaten ska vara giltiga i hela unionen.

När certifieringsorgan bedömer ansökningar om certifikat som gäller underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad, eller delar av dem, ska de tillämpa de principer som anges i bilaga I.

#### Artikel 9

##### **Övervakningssystemets roll**

Om en nationell säkerhetsmyndighet har motiverade skäl att misstänka att en viss enhet som ansvarar för underhåll inte uppfyller kraven i artikel 14a.3 i direktiv 2004/49/EG eller certifieringskraven i denna förordning, ska den omedelbart fatta det beslut som krävs och underrätta kommissionen, byrån, övriga behöriga myndigheter, certifieringsorganet och övriga berörda parter om beslutet.

#### Artikel 10

##### **Information till kommissionen och byrån**

1. Senast den 30 november 2011 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om huruvida certifieringsorganen är ackrediterade organ, erkända organ eller nationella säkerhetsmyndigheter. De ska också underrätta kommissionen om alla ändringar av denna situation inom en månad efter det att ändringen genomförts.

2. Senast den 31 maj 2012 ska medlemsstaterna underrätta byrån om de certifieringsorgan som har erkänts. Ackrediteringsorganen, enligt definitionen i förordning (EG) nr 765/2008, ska informera byrån om ackrediterade certifieringsorgan. Likaså ska alla ändringar meddelas byrån inom en månad från ändringen.

3. Certifieringsorgan ska underrätta byrån om alla utfärdade, ändrade, förnyade eller återkallade ECM-certifikat eller certifikat för specifika funktioner enligt artikel 4.1 inom en vecka efter motsvarande beslut, med hjälp av formulären i bilaga V.

4. Byrån ska upprätta ett register med all information som anmälts enligt punkterna 2 och 3 och ska göra informationen allmänt tillgänglig.

#### Artikel 11

##### **Ändring av förordning (EG) nr 653/2007**

Bilaga I till förordning (EG) nr 653/2007 ska ersättas med texten i bilaga VI till denna förordning.

#### Artikel 12

##### **Övergångsbestämmelser**

1. Följande övergångsbestämmelser ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.

2. Från och med den 31 maj 2012 ska alla ECM-certifikat utfärdas enligt denna förordning för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14a.8 i direktiv 2004/49/EG.

3. Certifikat som utfärdats av ett certifieringsorgan senast den 31 maj 2012 på grundval av principer och kriterier som motsvarar principerna och kriterierna i samförståndsavtalet om grundläggande principer för ett gemensamt system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar, vilket undertecknades av medlemsstaterna den 14 maj 2009, ska erkännas som likvärdiga med ECM-certifikat som utfärdats enligt denna förordning för certifikatens ursprungliga giltighetsperiod fram till senast den 31 maj 2015.

4. Certifikat som utfärdats av ett certifieringsorgan för enheter som ansvarar för underhåll senast den 31 maj 2012 på grundval av nationella lagar som existerade före ikraftträdandet av denna förordning och som motsvarar denna förordning, särskilt artiklarna 6 och 7 och bilagorna I och III, ska erkännas som likvärdiga med ECM-certifikat som utfärdats enligt denna förordning för certifikatens ursprungliga giltighetsperiod fram till senast den 31 maj 2015.

5. Certifikat som utfärdats för underhållsverkstäder senast den 31 maj 2014 på grundval av nationella lagar som existerade före ikraftträdandet av denna förordning och som motsvarar denna förordning, ska erkännas som likvärdiga med certifikat för underhållsverkstäder som åtar sig funktionen för

utförande av underhåll vilka utfärdats enligt denna förordning för certifikatens ursprungliga giltighetsperiod fram till senast den 31 maj 2017.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 3–5 ska enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar som är registrerade i det nationella fordonsregistret senast den 31 maj 2012 certifieras enligt denna förordning senast den 31 maj 2013. Under denna period ska egna försäkringar om underhållsansvariga enheters överensstämmelse med relevanta krav i denna förordning eller i samförståndsavtalet om grundläggande principer för ett gemensamt system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar, undertecknat av medlemsstaterna den 14 maj 2009, erkännas som likvärdiga med ECM-certifikat som utfärdats enligt denna förordning.

7. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som redan är certifierade i enlighet med artiklarna 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG senast den 31 maj 2012 behöver inte ansöka om ett ECM-certifikat för den ursprungliga giltighetsperioden för sina certifikat avseende underhåll av vagnar för vilka de har ansvar i egenskap av enhet som ansvarar för underhåll.

#### Artikel 13

#### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 10 maj 2011.

På kommissionens vägnar  
José Manuel BARROSO  
Ordförande

BILAGA I

**Principer som ska följas av organisationer som ansöker om certifikat för underhållsfunktioner som en enhet som ansvarar för underhåll har lagt ut på entreprenad**

1. För certifiering av en enhet eller organisation som åtar sig en eller flera av en underhållsansvarig enhets underhållsfunktioner (underhållsutveckling, styrning av flottans underhåll, utförande av underhåll) eller delar av dessa funktioner, gäller följande krav och bedömningskriterier enligt bilaga III:
    - a) De krav och bedömningskriterier som anges i avsnitt I i bilaga III, anpassade till typen av organisation och tjänstens omfattning.
    - b) De krav och bedömningskriterier som beskriver de specifika underhållsfunktionerna.
  2. För certifiering av en underhållsverkstad som åtar sig funktionen för utförande av underhåll gäller följande krav och bedömningskriterier enligt bilaga III:
    - a) De krav och bedömningskriterier som anges i avsnitt I i bilaga III, vilka måste anpassas till den specifika verksamheten hos en underhållsverkstad som tillhandahåller funktionen för utförande av underhåll.
    - b) De processer som beskriver funktionen för utförande av underhåll.
-



BILAGA II

**Kriterier för ackreditering eller erkännande av certifieringsorgan som ska delta i bedömning och utfärdande av ECM-certifikat**

1. ORGANISATION

Certifieringsorganet måste dokumentera sin organisationsstruktur och i dokumentationen ange de uppgifter, ansvar och tillstånd som ledningen, annan certifieringspersonal och eventuella kommittéer har. Om certifieringsorganet utgör en definierad del av en juridisk person måste informationen om strukturen innehålla uppgifter om den hierarkiska strukturen och förhållandet till övriga delar inom samma juridiska person.

2. OBEROENDE

Certifieringsorganet måste i sitt beslutsfattande vara organisatoriskt och funktionellt oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, fordonsinnehavare, tillverkare och enheter som ansvarar för underhåll, och får inte tillhandahålla liknande tjänster.

Oberoendet hos den personal som har ansvar för certifieringskontrollerna måste garanteras. Ingen tjänsteman ska få ersättning som baserar sig på antingen antalet kontroller eller kontrollernas resultat.

3. BEHÖRIGHET

Certifieringsorganet och dess anställda måste ha den yrkesmässiga kompetens som krävs, särskilt när det gäller organisation av godsvagnsunderhållet och motsvarande underhållssystem.

Certifieringsorganet måste uppvisa

- a) tillräckliga erfarenheter av att bedöma förvaltningssystem,
- b) kännedom om tillämpliga krav i lagstiftningen.

Den grupp som inrättats för övervakning av enheterna som ansvarar för underhåll måste ha erfarenhet inom relevanta områden, och den måste i synnerhet kunna uppvisa

- a) tillbörlig kännedom om och förståelse för tillämplig europeisk lagstiftning,
- b) relevant teknisk kompetens,
- c) minst tre års relevant erfarenhet av underhållsarbete i allmänhet,
- d) tillräcklig erfarenhet av godsvagnsunderhåll eller åtminstone av underhåll inom motsvarande industrisektorer.

4. OPARTISKHET

Certifieringsorganets beslut måste grunda sig på objektiva bevis på överensstämmelse eller brist på överensstämmelse som certifieringsorganet har tagit emot, och besluten får inte vara påverkade av andra intressen eller av andra parter.

5. ANSVAR

Certifieringsorganet har inget ansvar för att se till att kraven för certifiering uppfylls kontinuerligt.

Certifieringsorganet har ansvar för att dess beslut om certifiering grundar sig på tillräckligt objektiva bevis.

6. ÖPPENHET

Ett certifieringsorgan måste ge allmänt tillträde till eller i tid lämna rätt information om gransknings- och certifieringsprocesserna. Certifieringsorganet måste också tillhandahålla information om certifieringens status (inklusive beviljande, utökning, bibehållande, förnyelse, tillfälligt upphävande, minskad omfattning av eller återkallat säkerhetsintyg) för alla organisationer, för att skapa tilltro till certifieringens integritet och trovärdighet. Öppenhet är en princip för tillträde till eller lämnande av lämplig information.

7. SEKRETESS

För att få privilegierat tillträde till information som behövs för att en fullgod bedömning av överensstämmelse med certifieringskraven ska kunna göras, måste ett certifieringsorgan behandla kundernas affärsinformation konfidentiellt.

8. HANTERING AV KLAGOMÅL

Certifieringsorganet måste inrätta ett förfarande för hantering av klagomål avseende beslut och annan certifieringsrelaterad verksamhet.

9. ANSVARIGHET OCH FINANSIERING

Certifieringsorganet måste kunna visa att det har utvärderat riskerna med certifieringsverksamheten och att det har tillräckliga arrangemang (inklusive försäkring eller reserver) som täcker skadeståndskyldighet som kan uppstå till följd av organets verksamhet inom vart och ett av dess verksamhetsområden och inom de geografiska områden där organet verkar.

---

BILAGA III

**Krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett ECM-certifikat eller ett certifikat för underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad av en enhet som ansvarar för underhåll**

**I. Krav på ledningsfunktion och bedömningskriterier**

1. Ledarskap – *åtagande att utveckla och genomföra organisationens underhållssystem och kontinuerligt förbättra dess effektivitet*

Organisationen måste ha förfaranden för att

- a) inrätta en underhållspolicy som är lämplig för organisationstypen och tjänsternas omfattning och som godkänns av organisationens verkställande direktör eller dennes representant,
- b) se till att det sätts upp säkerhetsmål som är i linje med den rättsliga ramen och som är förenliga med organisationstypen, omfattningen och de relevanta riskerna,
- c) bedöma sin övergripande säkerhetsprestanda i förhållande till organisationens säkerhetsmål,
- d) utveckla planer och förfaranden för att uppnå säkerhetsmålen,
- e) säkerställa att det finns tillgång till de resurser som behövs för att genomföra alla processer som krävs för att uppfylla kraven i denna bilaga,
- f) identifiera och hantera övriga förvaltningsaktivitetens inverkan på underhållssystemet,
- g) se till att den högre ledningen är medveten om resultaten av övervakningen och granskningen av prestandan, och tar det övergripande ansvaret för att genomföra ändringar av underhållssystemet,
- h) se till att personalen och dess företrädare är representerade i tillräckligt antal och tillfrågas när man definierar, utvecklar, övervakar och granskar säkerhetsaspekterna i alla relaterade processer som kan omfatta personalen.

2. Riskbedömning – *en strukturerad metod för att utvärdera risker som har att göra med underhållet av godsvagnar, inklusive risker som uppstår som en direkt följd av operativa processer och andra organisationers eller personers aktiviteter, och för att identifiera lämpliga åtgärder för riskhantering*

2.1 Organisationen måste ha förfaranden för att

- a) analysera risker som är relevanta för den verksamhet som utförs av organisationen, inklusive risker som beror på defekter och konstruktioner som inte uppfyller kraven eller felfunktioner under hela livscykeln,
- b) utvärdera de risker som avses i led a,
- c) utveckla och införa åtgärder för riskhantering.

2.2 Organisationen måste ha förfaranden och system som erkänner behovet av och förpliktelsen till samarbete med fordonsinnehavare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller andra berörda parter.

2.3 Organisationen måste ha riskbedömningsförfaranden för att hantera ändringar i utrustning, förfaranden, organisation, personal eller gränssnitt, och för att tillämpa kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 <sup>(1)</sup>.

2.4 När den bedömer risker måste organisationen ha förfaranden för att beakta behovet av att fastställa, tillhandahålla och upprätthålla en passande arbetsmiljö som uppfyller kraven i unionsrätten och i nationell lagstiftning, särskilt rådets direktiv 89/391/EEG <sup>(2)</sup>.

3. Övervakning – *en strukturerad metod för att säkerställa att det finns riskhanteringsåtgärder, att de fungerar korrekt och att de bidrar till att organisationens mål uppnås*

3.1 Organisationen måste ha ett förfarande för att regelbundet insamla, övervaka och analysera relevanta säkerhetsdata såsom

- a) prestandan hos de relevanta processerna,
- b) processernas resultat (inklusive alla avtalade tjänster och produkter),

<sup>(1)</sup> EUT L 108, 29.4.2009, s. 4.

<sup>(2)</sup> EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

- c) riskhanteringsåtgärdernas effektivitet,
  - d) information om erfarenheter, felfunktioner, defekter och reparationer som uppstår vid den dagliga driften och det dagliga underhållet.
- 3.2 Organisationen måste ha förfaranden för att se till att olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, registreras, utreds och analyseras.
- 3.3 För att alla processer ska kunna granskas periodiskt måste organisationen ha ett system för internrevision som fungerar på ett oberoende, opartiskt och öppet sätt. Systemet måste ha förfaranden för att
- a) utveckla en plan för internrevision som kan revideras beroende på resultaten från tidigare granskningar och prestandaövervakningen,
  - b) analysera och utvärdera granskningarnas resultat,
  - c) föreslå och genomföra specifika korrigerande åtgärder,
  - d) granska tidigare åtgärders effektivitet.
4. *Kontinuerlig förbättring – en strukturerad metod för att analysera information som har samlats in genom regelbunden övervakning, granskning eller andra relevanta källor, och för att använda resultaten till att öka kunskaperna och anta preventiva eller korrigerande åtgärder i avsikt att upprätthålla eller höja säkerhetsnivån*
- Organisationen måste ha förfaranden för att se till att
- a) fastställda brister rättas till,
  - b) nyligen utvecklade säkerhetsmetoder införs,
  - c) resultaten från internrevisioner används för att förbättra systemet,
  - d) preventiva eller korrigerande åtgärder vidtas vid behov så att järnvägssystemet överensstämmer med standarder och andra krav under utrustningens och verksamhetens hela livscykel,
  - e) relevant information om utredningar av och orsaker till olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser används för att öka kunskaperna, och vid behov anta åtgärder i avsikt att höja säkerhetsnivån,
  - f) relevanta rekommendationer från den nationella säkerhetsmyndigheten, från det nationella utredningsorganet och från branschundersökningar eller interna undersökningar utvärderas och genomförs när det är lämpligt,
  - g) relevanta rapporter/relevant information från järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare och fordonsinnehavare eller andra relevanta källor behandlas och beaktas.
5. *Struktur och ansvar – en strukturerad metod för att definiera individens och grupperns ansvar för att organisationens säkerhetsmål uppnås på ett säkert sätt*
- 5.1 Organisationen måste ha förfaranden för att fördela ansvaret för alla relevanta processer inom hela organisationen.
- 5.2 Organisationen måste ha förfaranden för att tydligt definiera säkerhetsrelaterade ansvarsområden och fördelningen av ansvar på specifika funktioner som hör samman med dem samt deras gränssnitt. Till dessa hör de ovan angivna förfarandena mellan organisationen och fordonsinnehavarna och, där det är lämpligt, järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.
- 5.3 Organisationen måste ha förfaranden för att se till att personal som har tilldelats ansvar inom organisationen har behörighet, kompetens och lämpliga resurser för att utföra sina uppgifter. Ansvaret och kompetensen måste stämma överens och vara förenliga med den tilldelade rollen, och alla delegeringar måste göras skriftligen.
- 5.4 Organisationen måste ha förfaranden för att se till att de aktiviteter som rör de relevanta processerna inom organisationen samordnas.
- 5.5 Organisationen måste ha förfaranden för att se till att personer som har en roll i säkerhetsstyrningen kan hållas ansvariga för sitt agerande.
6. *Kompetensförvaltning – en strukturerad metod för att se till att de anställda har den kompetens som behövs för att uppnå organisationens mål på ett säkert och effektivt sätt under alla förhållanden*
- 6.1 Organisationen måste inrätta ett kompetensförvaltningssystem som ansvarar för att
- a) identifiera de tjänster som har ansvar för att systemet genomföra alla förfaranden som är nödvändiga för överensstämmelse med kraven i denna bilaga,
  - b) identifiera de tjänster som involverar säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter,

- c) tillsätta personal med lämplig kompetens för relevanta uppgifter.
- 6.2 Inom organisationens kompetensförvaltningssystem måste det finnas minst följande förfaranden för att förvalta personalens kompetens:
- a) Ett förfarande för att identifiera den kunskap samt de färdigheter och erfarenheter som krävs för säkerhetsrelaterade uppgifter i förhållande till ansvarsområdet.
  - b) Urvalsprinciper, inklusive grundutbildning, mental lämplighet och fysisk hälsa.
  - c) Grundläggande utbildning och kvalifikationer eller intyg avseende förvärvat kompetens och förvärvade färdigheter.
  - d) En metod för att se till att alla i personalen är medvetna om vilken relevans och betydelse deras arbetsuppgifter har, och om hur de kan bidra till att säkerhetsmålen uppnås.
  - e) Kontinuerlig vidareutbildning och regelbunden uppdatering av kunskaper och färdigheter.
  - f) Vid behov regelbundna kontroller av kompetens, mental lämplighet och fysisk hälsa.
  - g) Särskilda åtgärder vid olyckor/tillbud eller långtidsfrånvaro från arbete, efter behov.
7. Information – en strukturerad metod för att se till att de som gör bedömningar och fattar beslut på alla nivåer i organisationen har tillgång till viktig information
- 7.1 Organisationen måste ha förfaranden för att definiera rapporteringskanaler för att säkerställa att – inom själva enheten i dess förbindelser med andra aktörer, inklusive infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och fordonsinnehavare – information om alla relevanta processer vederbörligen, snabbt och på ett tydligt sätt utbyts och förmedlas till rätt person både inom den egna organisationen och i andra organisationer.
- 7.2 För att säkerställa ett tillfredsställande informationsutbyte måste organisationen ha förfaranden för att
- a) ta emot och bearbeta specifik information,
  - b) identifiera, ta fram och sprida specifik information,
  - c) tillgängliggöra tillförlitlig och aktuell information.
- 7.3 Organisationen måste ha förfaranden för att se till att viktig operativ information
- a) är relevant och giltig,
  - b) är exakt,
  - c) är heltäckande,
  - d) är vederbörligen uppdaterad,
  - e) är granskad,
  - f) är konsekvent och lättförståelig (vilket omfattar språkliga aspekter),
  - g) kommer till personalens kännedom innan den tillämpas,
  - h) är lättillgänglig för personalen, som vid behov kan få kopior.
- 7.4 Kraven enligt punkterna 7.1, 7.2 och 7.3 gäller särskilt operativ information som rör
- a) kontroll av att uppgifterna i nationella fordonsregister är korrekta och fullständiga när det gäller identifiering (inklusive identifieringsmetoder) och registrering av de godsvagnar som underhålls av organisationen,
  - b) underhållsdokumentation,
  - c) stöd till fordonsinnehavare och, där det är lämpligt, stöd till andra parter, inklusive järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare,
  - d) personalens kvalifikationer och senare övervakning under utvecklingen av underhållet,
  - e) information om verksamhet (inklusive tillryggalagd sträcka, aktiviteternas typ och omfattning, tillbud/olyckor) och förfrågningar från järnvägsföretag, fordonsinnehavare och infrastrukturförvaltare,
  - f) loggböcker över genomfört underhåll, inklusive information om brister som har upptäckts vid inspektioner och korrigerande åtgärder som har vidtagits av järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, exempelvis inspektioner och övervakning som genomförts före tågets avgång eller under färd,
  - g) underhållsintyg och intyg för återinsättande i drift,
  - h) underhållsbeställningar,

- i) teknisk information till järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare och fordonsinnehavare som behövs som underhållsanvisningar,
  - j) nödsituationer där driften inte är säker, varvid informationen kan bestå av följande:
    - i) Användningsbegränsningar eller särskilda driftförhållanden för de godsvagnar som underhålls av organisationen eller andra fordon i samma serie, även om de underhålls av andra enheter som ansvarar för underhåll, varvid denna information också bör delas med alla berörda parter.
    - ii) Viktig information om säkerhetsrelaterade aspekter som har identifierats under underhåll, t.ex. brister upptäckta i en komponent som är gemensam för flera typer eller serier av fordon.
  - k) all relevant information och alla relevanta data som behövs för överlämnandet av den årliga underhållsrapporten till certifieringsorganet och till relevanta kunder (inklusive fordonsinnehavare), varvid denna rapport på begäran också måste göras tillgänglig för nationella säkerhetsmyndigheter.
8. Dokumentation – en strukturerad metod för att säkerställa spårbarheten för all relevant information
- 8.1 Organisationen måste ha vederbörliga förfaranden för att säkerställa att alla relevanta processer blir korrekt dokumenterade.
- 8.2 Organisationen måste ha lämpliga förfaranden för att
- a) regelbundet följa upp och uppdatera all relevant dokumentation,
  - b) utforma, generera, distribuera och kontrollera ändringar i all relevant dokumentation,
  - c) ta emot, samla in och arkivera all relevant dokumentation.
9. Sluta avtal – en strukturerad metod för att se till att aktiviteter som lagts ut på entreprenad förvaltas på lämpligt sätt så att organisationens mål kan uppnås
- 9.1 Organisationen måste ha förfaranden för att se till att säkerhetsrelaterade produkter och tjänster identifieras.
- 9.2 När organisationen använder entreprenörer och/eller leverantörer för säkerhetsrelaterade produkter och tjänster måste den ha förfaranden för att vid urvalstidpunkten verifiera att
- a) entreprenörerna, underleverantörerna och leverantörerna är kompetenta,
  - b) entreprenörerna, underleverantörerna och leverantörerna har ett underhålls- och förvaltningssystem som är tillfredsställande och dokumenterat.
- 9.3 Organisationen måste ha ett förfarande för att fastställa de krav som sådana entreprenörer och leverantörer måste uppfylla.
- 9.4 Organisationen måste ha förfaranden för att övervaka leverantörers och/eller entreprenörers medvetenhet om de risker de kan utsätta organisationens verksamhet för.
- 9.5 När en entreprenörs eller leverantörs underhållnings-/förvaltningssystem är certifierat kan den övervakningsprocess som beskrivs i punkt 3 begränsas till resultaten från de avtalade operativa processer som beskrivs i punkt 3.1 b.
- 9.6 För de nedan uppräknade processerna måste minst de grundläggande principerna vara tydligt definierade, kända och införda i avtalet mellan parterna:
- a) Ansvar och uppgifter som har att göra med järnvägssäkerhet.
  - b) Skyldigheter avseende överföring av relevant information mellan båda parterna.
  - c) Spårbarhet för säkerhetsrelaterade dokument.
- II. Krav och bedömningskriterier för underhållsutvecklingsfunktionen**
1. Organisationen måste ha ett förfarande för att identifiera och förvalta alla underhållsaktiviteter som påverkar säkerheten och de säkerhetskritiska komponenterna.
2. Organisationen måste ha förfaranden för att garantera överensstämmelse med de grundläggande driftskompatibilitetskraven, inklusive uppdateringar under hela livscykeln, genom att
- a) säkerställa överensstämmelsen med de specifikationer som rör de grundläggande parametrarna för driftskompatibilitet som anges i de relevanta tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD:er),
  - b) under alla omständigheter kontrollera underhållsdokumentationens överensstämmelse med godkännandet att ta i bruk (inklusive alla krav som den nationella säkerhetsmyndigheten ställer), försäkringarna om överensstämmelse med TSD:er, kontrollförklaringarna och den tekniska dokumentationen,

- c) hantera alla utbyten i samband med underhåll i enlighet med kraven i direktiv 2008/57/EG och relevanta TSD:er,
  - d) identifiera behovet av riskbedömning med avseende på det aktuella utbytets potentiella inverkan på säkerheten i järnvägssystemet,
  - e) hantera konfigureringen av alla tekniska ändringar som påverkar fordonssystemets integritet.
3. Organisationen måste ha ett förfarande för utformning av och stöd till förverkligandet av underhållsanläggningar, utrustning och verktyg som specifikt utvecklas och krävs för utförande av underhåll. Organisationen måste ha ett förfarande för kontroll av att dessa anläggningar, denna utrustning och dessa verktyg används, lagras och underhålls enligt underhållsschemat och i enlighet med underhållskraven.
4. När godsvagnar tas i drift måste organisationen ha förfaranden för att
- a) samla in ursprunglig dokumentation och tillräckligt med information om planerad verksamhet,
  - b) analysera den ursprungliga dokumentationen och tillhandahålla den första underhållsdokumentationen, och samtidigt beakta de krav som gäller enligt eventuella förknippade garantier,
  - c) säkerställa att den första underhållsdokumentationen genomförs korrekt.
5. För att underhållsdokumentationen ska hållas uppdaterad under en godsvagns hela livscykel måste organisationen ha förfaranden för att
- a) samla in relevant information, som minst rör
    - i) typen och omfattningen av verksamhet som har genomförts, inklusive men inte begränsat till operativa tillbud som hade potential att påverka godsvagnens säkerhet,
    - ii) typen och omfattningen av planerad verksamhet,
    - iii) underhåll som har utförts,
  - b) fastställa behovet av uppdateringar, och därvid beakta gränsvärdena för driftskompatibilitet,
  - c) lämna förslag till och godkänna ändringar och deras genomförande, i avsikt att fatta ett beslut baserat på tydliga kriterier med beaktande av riskbedömningens resultat,
  - d) säkerställa att ändringar genomförs korrekt.
6. När processen för kompetensförvaltning tillämpas på underhållsutvecklingsfunktionen måste minst följande aktiviteter som påverkar säkerheten beaktas:
- a) Bedömning av ändringars betydelse för underhållsdokumentationen och föreslagna utbyten i samband med underhåll.
  - b) Tekniker som behövs för att hantera upprättandet och ändringarna av underhållsdokumentationen och utvecklingen, bedömningen, valideringen och godkännandet av utbyten i samband med underhåll.
  - c) Sammanfogningstekniker (inklusive svetsning och limning), bromssystem, hjulpar och draginrättning, oförsörande provningsmetoder och underhåll av specifika komponenter, såsom tankar och ventiler, i godsvagnar avsedda för transport av farligt gods.
7. När dokumentationsprocessen tillämpas på underhållsutvecklingsfunktionen måste spårbarheten garanteras för åtminstone följande uppgifter:
- a) Dokumentationen som rör utvecklingen, bedömningen, valideringen och godkännandet av ett utbyte i samband med underhåll.
  - b) Fordonens konfiguration, inklusive men inte begränsat till säkerhetsrelaterade komponenter.
  - c) Loggböcker över genomfört underhåll.
  - d) Resultat från undersökningar om erfarenheter.
  - e) Alla på varandra följande versioner av underhållsdokumentationen, inklusive riskbedömningen.
  - f) Rapporter om kompetensen hos och övervakningen av funktionerna för utförande av underhåll och styrning av flottans underhåll.
  - g) Teknisk information som ska ges för att stödja fordonsinnehavare, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

**III. Krav och bedömningskriterier för funktionen för styrning av flottans underhåll**

1. Organisationen måste ha ett förfarande för att kontrollera kompetensen, tillgängligheten och kompetensen hos enheten med ansvar för utförande av underhåll innan underhållsbeställningar görs. Detta kräver att underhållsverkstäderna är vederbörligen kvalificerade för att besluta om kraven för teknisk kompetens i funktionen för utförande av underhåll.
2. Organisationen måste ha ett förfarande för att sammanställa arbetet och för att utfärda och frisläppa underhållsbeställningen.
3. Organisationen måste ha ett förfarande för att sända godsvagnar till underhåll i god tid.
4. Organisationen måste ha ett förfarande för att ta godsvagnar ur drift när de ska underhållas eller när defekter har konstaterats.
5. Organisationen måste ha ett förfarande för att fastställa de nödvändiga kontrollåtgärderna som ska tillämpas på genomfört underhåll och underhållsintyget för godsvagnarna.
6. Organisationen måste ha ett förfarande för att utfärda ett intyg för återinsättande i drift, med beaktande av dokumentationen om underhållsintyget.
7. När processen för kompetensförvaltning tillämpas på funktionen för styrning av flottans underhåll, måste minst återgången till drift beaktas.
8. När informationsprocessen tillämpas på funktionen för styrning av flottans underhåll måste minst följande uppgifter lämnas till funktionen för utförande av underhåll:
  - a) Tillämpliga regler och tekniska specifikationer.
  - b) Underhållsplanen för varje godsvagn.
  - c) En förteckning över reservdelar, inklusive en tillräckligt detaljerad teknisk beskrivning av varje del så att den kan bytas ut mot en likvärdig del med samma garantier.
  - d) En förteckning över material, inklusive en tillräckligt detaljerad beskrivning av materialens användning och nödvändig hälso- och säkerhetsinformation.
  - e) Dokumentation som innehåller specifikationer för aktiviteter som påverkar säkerheten och som innehåller åtgärds- och användningsrestriktioner för komponenter.
  - f) En förteckning över komponenter eller system som omfattas av lagenliga krav och en förteckning över dessa krav (inklusive bromstankar och tankar för transport av farligt gods).
  - g) All ytterligare relevant säkerhetsrelaterad information enligt den riskbedömning som organisationen har genomfört.
9. När informationsprocessen tillämpas på funktionen för styrning av flottans underhåll måste minst intyget för återinsättande i drift, inklusive användningsrestriktioner som är relevanta för användare (järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare), meddelas berörda parter.
10. När dokumentationsprocessen tillämpas på funktionen för styrning av flottans underhåll måste minst följande uppgifter registreras:
  - a) Underhållsbeställningar.
  - b) Intyg för återinsättande i drift, inklusive användningsrestriktioner som är relevanta för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

**IV. Krav och bedömningskriterier för funktionen för utförande av underhåll**

1. Organisationen måste ha förfaranden för att
  - a) kontrollera att informationen från funktionen för styrning av flottans underhåll är fullständig och relevant i förhållande till de beställda arbetena,
  - b) kontrollera att de relevanta underhållsdokument som krävs, och andra standarder som gäller för utförandet av underhållstjänster, tillämpas enligt underhållsbeställningarna,
  - c) se till att alla relevanta underhållspecifikationer enligt underhållsbeställningarna är tillgängliga för all berörd personal (t.ex. att de ingår i interna arbetsanvisningar),
  - d) se till att alla relevanta underhållspecifikationer, enligt tillämpliga regler och specificerade standarder som ingår i underhållsbeställningarna, är tillgängliga för all berörd personal (t.ex. att de ingår i interna arbetsanvisningar).
2. Organisationen måste ha förfaranden för att se till att
  - a) komponenter (inklusive reservdelar) och material används enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation,



- b) komponenter och material lagras, hanteras och transporteras på ett sätt som förebygger förlstning och skador, enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation,
  - c) alla komponenter och material, inklusive sådana som tillhandahålls av kunden, uppfyller relevanta nationella och internationella regler samt kraven i relevanta underhållsbeställningar.
3. Organisationen måste ha förfaranden för att fastställa, identifiera, tillhandahålla, och registrera ändamålsenliga anläggningar, utrustningar och verktyg – som hålls tillgängliga – så att den kan tillhandahålla underhållstjänsterna enligt underhållsbeställningarna och andra tillämpliga specifikationer där det säkerställs att
- a) underhåll genomförs på ett säkert sätt, vilket även omfattar underhållspersonalens hälsa och säkerhet,
  - b) ergonomiska aspekter och hälsoskyddsaspekter beaktas, vilket även omfattar gränssnitten mellan användare och IT-system eller diagnostisk utrustning.
4. Där det är nödvändigt för att garantera giltiga resultat måste organisationen ha förfaranden för att säkerställa att organisationens mätutrustning
- a) kalibreras eller verifieras med specificerade intervall eller före användning enligt internationella, nationella eller industriella mätningsstandarder – om sådana standarder saknas måste de data som används för kalibrering eller verifiering registreras,
  - b) justeras eller justeras på nytt efter behov,
  - c) identifieras så att kalibreringsstatusen kan fastställas,
  - d) skyddas från justeringar som kan göra mätresultaten ogiltiga,
  - e) skyddas från skador och slitage under hantering, underhåll och lagring.
5. Organisationen måste ha förfaranden för att säkerställa att alla anläggningar, all utrustning och alla verktyg används, kalibreras, förvaras och underhålls korrekt enligt dokumenterade förfaranden.
6. Organisationen måste ha förfaranden för att kontrollera att de utförda underhållsuppgifterna överensstämmer med underhållsbeställningarna och för att utfärda intyget för återinsättande i drift vilken inkluderar eventuella användningsrestriktioner.
7. När riskbedömningsprocessen (särskilt punkt 2.4 i avsnitt I) tillämpas på funktionen för utförande av underhåll omfattar arbetsmiljön inte endast de verkstäder där underhåll utförs utan också spåren utanför verkstadsbyggnaden och alla platser där underhåll utförs.
8. När kompetensförvaltningsprocessen tillämpas på funktionen för utförande av underhåll måste minst följande aktiviteter som påverkar säkerheten beaktas:
- a) Sammanfogningstekniker (inklusive svetsning och limning).
  - b) Oförstörande provning.
  - c) Slutlig testning av fordonet och underhållsintyg.
  - d) Underhåll av bromssystem, hjulpar och draginrättning samt underhåll av specifika komponenter, såsom tankar och ventiler, i godsvagnar avsedda för transport av farligt gods.
  - e) Övriga identifierade specialismråden som påverkar säkerheten.
9. När informationsprocessen tillämpas på funktionen för utförande av underhåll måste minst följande uppgifter lämnas till funktionen för styrning av flottans underhåll och underhållsutvecklingsfunktionen:
- a) Arbeten som har utförts enligt underhållsbeställningarna.
  - b) Eventuella fel eller defekter som rör säkerheten och som organisationen har upptäckt.
  - c) Underhållsintyg.
10. När dokumentationsprocessen tillämpas på funktionen för utförande av underhåll måste minst följande uppgifter registreras:
- a) Tydlig identifiering av alla anläggningar, all utrustning och alla verktyg som rör aktiviteter som påverkar säkerheten.
  - b) Alla utförda underhållsarbeten, inklusive personal, verktyg, utrustning, reservdelar och material som har använts och med beaktande av

- i) relevanta nationella riktlinjer i organisationens land.
  - ii) krav enligt underhållsbeställningarna, inklusive krav avseende registrering.
  - iii) slutlig testning och beslut om underhållsintyg.
- c) Kontrollåtgärder som krävs enligt underhållsbeställningarna och underhållsintyget.
- d) Resultaten av kalibrering och verifiering: för datorprogram som används vid övervakning och mätning av specificerade krav måste det därvid bekräftas att programvaran, före den första användningen och vid behov därefter återigen, uppfyller kraven för den avsedda tillämpningen.
- e) Giltigheten för tidigare mätresultat om det konstateras att ett mätinstrument inte uppfyller kraven.
-

BILAGA IV

ANSÖKAN OM EFT ECN-CERTIFIKAT

Certifikatgörajordens kontaktinformation

- 11. Ansökan till ECN-certifikat
- 12. Certifikatgörajordens kontaktinformation
- 13. Europeiska unionens kontaktinformation

Information för sökanden

- 14. Regler för ansökan
- 15. Europeiska unionens kontaktinformation

- 16. Text  JA  NEJ
- 17. Bild  JA  NEJ
- 18. Begreppsglossa  JA  NEJ
- 19. Övrigt  JA  NEJ

Kontaktperson

- 20. E-postadress
- 21. Europeiska unionens kontaktinformation

- 22. Text  JA  NEJ
- 23. Bild  JA  NEJ

Högskolan för sökanden

- 24. Europeiska unionens kontaktinformation

Denna ansökan gäller

- 25. Europeiska unionens kontaktinformation
- 26. Europeiska unionens kontaktinformation

Övriga uppgifter

- 27. Europeiska unionens kontaktinformation
- 28. Europeiska unionens kontaktinformation
- 29. Europeiska unionens kontaktinformation

Europeiska unionens kontaktinformation

- 30. Europeiska unionens kontaktinformation
- 31. Europeiska unionens kontaktinformation
- 32. Europeiska unionens kontaktinformation



**ANSÖKAN OM ETT CERTIFIKAT FÖR UNDERKÄLSFUNKTIONER**

1. Ansökanden namn: \_\_\_\_\_

2. Ansökandens adress: \_\_\_\_\_

3. Ansökandens telefon: \_\_\_\_\_

4. Ansökandens e-post: \_\_\_\_\_

5. Ansökandens fax: \_\_\_\_\_

6. Ansökandens yrke: \_\_\_\_\_

7. Ansökandens utbildning: \_\_\_\_\_

8. Ansökandens erfarenhet: \_\_\_\_\_

9. Ansökandens tidigare certifikat: \_\_\_\_\_

10. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

11. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

12. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

13. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

14. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

15. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

16. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

17. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

18. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

19. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

20. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

21. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

22. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

23. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

24. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

25. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

26. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

27. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

28. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

29. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

30. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

31. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

32. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

33. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

34. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

35. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

36. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

37. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

38. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

39. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

40. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

41. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

42. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

43. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

44. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

45. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

46. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

47. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

48. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

49. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

50. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

51. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

52. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

53. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

54. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

55. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

56. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

57. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

58. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

59. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

60. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

61. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

62. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

63. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

64. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

65. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

66. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

67. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

68. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

69. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

70. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

71. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

72. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

73. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

74. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

75. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

76. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

77. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

78. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

79. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

80. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

81. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

82. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

83. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

84. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

85. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

86. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

87. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

88. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

89. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

90. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

91. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

92. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

93. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

94. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

95. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

96. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

97. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

98. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

99. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

100. Ansökandens andra uppgifter: \_\_\_\_\_

11.11.2010	11.11.2010	11.11.2010	11.11.2010
11.11.2010	11.11.2010	11.11.2010	11.11.2010
11.11.2010	11.11.2010	11.11.2010	11.11.2010

Enligt artikel 10 i Europakonventionen ska varje person som har blivit dömd för ett brott ha rätt till en ny rättsprocess om det finns skäl att tro att den tidigare rättsprocessen varit orättvis.

**Information om ärendet**

11.11.2010 11.11.2010 11.11.2010 11.11.2010

11.11.2010 11.11.2010 11.11.2010 11.11.2010

**Undersökningar**

**Sökande**

11.11.2010

11.11.2010

11.11.2010

**Övervakningsmyndighet**

11.11.2010

11.11.2010

11.11.2010

11.11.2010

11.11.2010 11.11.2010

BILAGA V

ECM-CERTIFIKAT

Detta certifikat är tillgängligt för alla som har tillgång till den offentliga webbplatsen för ECM-Certifikat på följande adress: <http://ecmcertification.eu>

CERTIFIERAD ENHET SOM ANSVARAR FÖR UNDERHÅLL

Enhetens namn:   
Adress:   
E-postadress:   
Telefon:   
Fax:   
Webbplats:

1. CERTIFIERINGSORGAN

Organets namn:   
Adress:   
E-postadress:   
Telefon:

2. INFORMATION OM CERTIFIKATET

Certifikatets namn:   
Adress:   
E-postadress:   
Telefon:   
Fax:   
Webbplats:

3. SAMFÄTTNINGEN AV ECM-ANFÖRSELER

Enhetens namn:  Adress:   
E-postadress:  Telefon:

4. ÖVERSIKTSFÖRMÅN

Enhetens namn:  Adress:   
E-postadress:  Telefon:

Enhetens namn:  Adress:   
E-postadress:  Telefon:

**СЕРТИФИКАТ ПОДЪРЖАННОСТ НА ФУНКЦИОНАЛНОСТТА**

Целта на настоящия сертификат е да се потвърди, че продуктите, които са предмет на настоящия сертификат, са в състояние да изпълняват функциите, за които са предназначени.

**1. СЕРТИФИКАЦИОННА ОРГАНИЗАЦИЯ**

Име на организацията:   
 Адрес на организацията:   
 Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата:   
 Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата:

**2. СЕРТИФИКАЦИОННА ОРГАНИЗАЦИЯ**

Име на организацията:   
 Адрес на организацията:   
 Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата:

**3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СЕРТИФИКАТА**

Име на продукта:   
 Адрес на организацията:   
 Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата:   
 Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата:   
 Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата:

**4. ОБЛАСТТА НА ПОДЪРЖАННОСТ НА ФУНКЦИОНАЛНОСТТА**

Област на поддръжка на функционалността:

**5. ПОДЪРЖАННОСТ НА ФУНКЦИОНАЛНОСТТА**

Име на организацията	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата
Име на организацията	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата
Име на организацията	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата	Име на лицето, което е отговорно за издаването на сертификата

Целта на настоящия сертификат е да се потвърди, че продуктите, които са предмет на настоящия сертификат, са в състояние да изпълняват функциите, за които са предназначени.



• TILGÅGSSINFORMATION

• TILGÅGSSINFORMATION

• TILGÅGSSINFORMATION

• TILGÅGSSINFORMATION

• TILGÅGSSINFORMATION

—

BILAGA VI

BILAGA I

**ÄANFÖRRETTIGT - ÖF. 8**

1. Namn på den fysiska eller juridiska personen som ansvarar för den tekniska utvärderingen

**2. IDENTIFIKATIONSPUNKTER**

**2.1. CERTIFIERAT FÄRHÄGSPRESTAT**

2.1.1. Företagsnamn  
2.1.2. Adress  
2.1.3. Telefonnummer

2.1.4. E-postadress  
2.1.5. Webbsida

**2.2. UPPFÄRANDE ORGANISATION**

2.2.1. Adress  
2.2.2. Telefonnummer

**3. INFORMATION OM BILAGET**

3.1. Bilagets titel  
3.2. Bilagets nummer  
3.3. Bilagets version  
3.4. Bilagets status  
3.5. Bilagets datum

**4. FÖRKLARING**

4.1. Bilagets syfte  
4.2. Bilagets omfattning  
4.3. Bilagets resultat

**5. TILLÄMPNING, KÄLLOR, LAGSTIFTNING**

5.1.

**6. TILLÄGGNING**

6.1.

6.2.

6.3. Bilagets namn

6.4. Bilagets nummer

6.5. Bilagets version

# Sammanfattning av förslagen i betänkandet Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem (SOU 210:61)

## Sammanfattningen i betänkandet

### Uppdraget

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

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

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

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

### Det nya driftskompatibilitetsdirektivet

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

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

#### *Godkännande att ta i bruk delsystem inklusive fordon*

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

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

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

En viktig utgångspunkt för direktiv 2008/57 är att ett beslut om godkännande att ta i bruk ett fordon gäller för hela järnvägsnätet i en medlemsstat. Oavsett om järnvägsnätet är en del av TEN eller omfattas av TSD. Syftet är dock att TSD så småningom ska omfatta hela järnvägsnätet.

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

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

### *Förslag*

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

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

- Vi föreslår att järnvägslagen kompletteras med bestämmelser som gäller särskilt för godkännande av fordon. Det gäller dels regler om prövningen av det första godkännandet att ta i bruk ett fordon, dels regler om typgodkännande av fordon.
- Vi föreslår att det i järnvägsförordningen föreskrivs att det för fordon redan godkända i en medlemsstat och som omfattas av TSD och som ska tas i bruk på TSD-konform infrastruktur inte krävs något kompletterande godkännande i Sverige.
- För fordon som inte överensstämmer med TSD eller som inte ska tas i bruk på TSD-konform infrastruktur är vår bedömning att det bör framgå av lagtexten att det i sådana fall krävs ett kompletterande godkännande för att ta ett fordon i bruk i Sverige. Den kontroll och granskning som tillsynsmyndigheten ska göra ska dock begränsas i linje med direktivets krav.
- Vi har bedömt att det bör uttryckas i lagtexten att ett godkännande att ta i bruk ett fordon gäller på svenska järnvägsnät och att de villkor som ställs enbart får ta sikte på säkerhet och driftskompatibilitet.

### *Förfaranderegler*

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

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

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

### *Register och märkning*

Eftersom den nummerbeteckning som ett fordon ska märkas med enligt det nya driftskompatibilitetsdirektivet benämns det europeiska fordonsnumret i stället för som tidigare identifikationskod föreslår vi att järnvägsförordningen justeras i enlighet med detta. Den nya beteckningen

kommer att användas både i det nationella fordonsregistret och i det europeiska registret över godkända typer av fordon.

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

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

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

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

## Direktiv 2009/131

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

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

## Direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

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

Ett av skälen till att genomföra ändringarna i direktivet är att tydligare hänföra frågor om driftskompatibilitet till det nya driftskompatibilitetsdirektivet och säkerhetsfrågor till järnvägs- säkerhetsdirektivet. En striktare uppdelning av frågorna bör kunna bidra till att förenkla, förtydliga och modernisera gemenskapslagstiftningen.

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

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

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

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

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

### *Certifiering av ECM*

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

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

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

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

*Övrigt*

Prop. 2010/11:160

Bilaga 6

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



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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

4 §

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

---

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

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

*serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ,

*fordonstyp*: fordon med identisk teknisk konstruktion och som är registrerade i det europeiska registret över godkända typer av fordon.

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

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

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

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

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

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

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

13 b §

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

**Villkor**

13 c §

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

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

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

13 d §

*Ett fordon vars delsystem redan är godkända enligt 13 § ska godkännas för att tas i bruk utan ytterligare prövning. Ett fordon som inte omfattas av första stycket ska godkännas för att tas i bruk enligt 13 § om sökande uppvisar EG-kontrollförklaringar enligt 9 § samt dokumentation som styrker att krav i nationella tekniska specifikationer som är nödvändiga för att garantera en säker och driftskompatibel användning av järnvägsnätet är uppfyllda samt dokumentation som styrker teknisk kompatibilitet och säker integrering mellan de delsystem som fordonet består av.*

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

13 e §

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

***Omfattningen på ett godkännande av fordon***

13 f §

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

13 g §

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

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

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 7

### **Godkännande av fordonstyper**

#### **13 h §**

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

#### **13 i §**

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

### **Undantag från kravet på godkännande**

#### **13 j §**

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

### **Märkning**

#### **13 k §**

Järnvägsfordon skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning.

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

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

Tillsynsmyndigheten ska tilldela fordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 § och den som har ansökt om det första godkännandet ska se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats ett europeiskt fordons-

innehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

*nummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet, ska fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.*

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 7

## 8 kap.

### **Återkallelse av godkännande**

#### 6 a §

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

### **Register**

#### 8 §

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

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

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

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

#### 8 a §

*Tillsynsmyndigheten ska föra register över järnvägsfordon. Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten som kan föranleda ändringar i dessa. Tillsynsmyndigheten ska på begäran av Statens haverikommission, behörig myndighet i annat land inom EES eller i*

*Schweiz, Europeiska järnvägsbyrån (ERA), infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret lämna uppgifter ur registret.*

## **10 kap.**

### **1 §**

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

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

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

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

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

## **11 kap. Överklagande**

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

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

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

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

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

## **11 kap. Omprövning och överklagande**

### **1 a §**

*Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om godkännande enligt 2 kap. 13 § om den som ansökte om godkännandet begär det. Begäran om omprövning ska ha kommit in till tillsynsmyndigheten inom fyra veckor från den dag då beslutet meddelades. Tillsynsmyndigheten ska besluta enligt första stycket inom åtta veckor från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens beslut enligt första stycket får överklagas i enlighet med 1 §.*

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519) dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 14 § 8, 3 kap. 4 § 4, 10 kap. 1 § 5, ska ha följande lydelse, dels att det i lagen införs åtta nya paragrafer, 2 kap. 13 i –13 k §§, 3 kap. 11–14 §§ och 8 kap. 1 a § samt närmast före 2 kap. l–m §§ och 3 kap. 11 § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

### **1 kap.**

#### **4 §**

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

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

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

---

### **2 kap.**

#### ***Enhet som ansvarar för underhåll***

#### **13 l §**

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

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

*Bestämmelserna i 13 l–n §§ gäller inte för museijärnvägsfordon, verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods, eller för järnvägsfordon vid sådana fristående järn-*

vägsnät som avses i 1 kap. 1 a §  
första stycket.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 7

### **Särskilt om godsvagnar**

#### *13 m §*

*Godsvagnar får endast tilldelas enheter som ansvarar för underhåll enligt 13 l § som innehar ett certifikat utfärdat av ett organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 765/2008 eller innehar ett tillstånd enligt 3 kap. 12 § utfärdat av tillsynsmyndigheten.*

### **Krav på enheter som ansvarar för underhåll**

#### *13 n §*

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

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

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

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

#### *14 §*

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

---

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



### 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.

#### ***Tillstånd och certifiering för enheter som ansvarar för underhåll***

#### 11 §

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

#### 12 §

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

#### 13 §

*Om enheten som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 l § är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska överensstämmelse med krav enligt 11–12 §§ bekräftas på säkerhetsintyget enligt 3 § eller säkerhetstillståndet enligt 7 § senast i samband med att intyg eller tillstånd beviljas eller i samband med att omprövning sker enligt 9 §.*

## 14 §

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

**8 kap.**

## 1 a §

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

**10 kap.**

## 1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som 1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

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

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

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

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som 1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

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

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

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

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

**Övergångsbestämmelse**

*1. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, till-*

*synsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon senast ska ha tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll enligt 2 kap. 13 l §.*

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

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

## Förteckning över remissinstanser (Ds 2010:61)

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 8

Justitieombudsmannen, Domstolsverket, Kammarrätten i Sundsvall, Göteborgs tingsrätt, Förvaltningsrätten i Falun, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Regelrådet, Rikspolisstyrelsen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Trafikverket, Transportstyrelsen, Åklagarmyndigheten, Stockholms universitet (Institutet för sjörätt och annan transporträtt), Branschföreningen Tågoperatörerna, SWEDTRAIN, Svenska Teknik & Designföretagen, Svenska Privatvagnsföreningen, Arlanda Infrastructure AB, Hector Rail AB, Svenska Tågkompaniet AB, MTAB, Svensk Kollektivtrafik, AB Transitio, Svenskt Näringsliv, LO, TCO och SACO.

Remissyttranden har utan därutöver utan särskild anmodan inkommit från A-Train AB och EuroMaint AB.

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

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om järnvägslagen (2004:519)

*dels* att nuvarande 2 kap. 13 b och 14 §§ ska betecknas 2 kap. 21 och 24 §§,

*dels* att 1 kap. 4 §, 2 kap. 13 a, 21 och 24 §§, 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. 24 §,

*dels* att det i lagen ska införas arton nya paragrafer 2 kap. 14–20, 22 och 23 §§, 3 kap. 11–13 §§, 8 kap. 1 a, 6 a och 8 a §§ och 11 kap. 1 a och 1 b §§ samt närmast före 2 kap. 13, 15, 17, 19, 20 och 21 §§, 3 kap. 11 §, 8 kap. 6 a § och 11 kap. 1 § nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 4 §<sup>2</sup>

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 marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93<sup>3</sup>,*

*delsystem: del av järnvägs-system*

*delsystem: del av järnvägs-system vilken kan hänföras till*

<sup>1</sup> 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), 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).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:694.

<sup>3</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

*någon av de sju kategorier av delsystem som listas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen<sup>4</sup>,*

*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 järnvägsfordon<sup>5</sup>,*

*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- och säkerhetsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken*

*järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, anordningar för elförsörjning av trafiken*

<sup>4</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1 (Celex 32008L0057).

<sup>5</sup> EUT L 57, 2.3.2011, s. 8 (Celex 32011R0201).

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,

*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 järnvägsinfrastruktur<sup>6</sup>

*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 det nationella fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §,

## 2 kap.

### 13 a §<sup>7</sup>

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 att arbetet är av sådan omfattning att det krävs ett nytt godkännande*

<sup>6</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29, (Celex 32001L0014).

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2007:452.

för att delsystemet ska få tas i bruk.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 9

### **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 ändringarna 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.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 9

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 §.

Järnvägsfordon godkända 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.

18 a §

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.

*19 §*

*När tillsynsmyndigheten godkänner ett järnvägsfordon enligt 13 §, ska myndigheten även godkänna fordonstypen. Om sökanden begär det får dock tillsynsmyndigheten godkänna en fordonstyp utan att samtidigt godkänna ett visst järnvägsfordon.*

*Ett typgodkännande ska registreras i det europeiska registret över godkända typer av fordon.*

*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*

*20 §*

*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*

*21 §<sup>8</sup>*

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

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

<sup>8</sup> 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 enligt 13 §. Den som ansöker om godkännande att ta ett fordon i bruk ansvarar för att märka fordonet.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 9

### **Underhåll av järnvägsfordon**

#### **22 §**

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 godsagnar 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 §.

#### **23 §**

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

#### **24 §<sup>9</sup>**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

<sup>9</sup> 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, 19 och 20 §§ och om undantag från kravet på godkännande samt om godkännande av en serie identiskt lika fordon,*

*9. märkning av järnvägsfordon enligt 21 § och om undantag från kravet på märkning, och*

*10. underhållsansvariga enheter enligt 22 och 23 §§ 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 §.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 9

### 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 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. 22 § 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 653/2007<sup>10</sup>, 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 järnvägsföretag eller en infrastrukturför-*

<sup>10</sup> EUT L 122, 11.5.2011, s. 22 (Celex 32011R0445).

valtare, 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. 22 § 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 §<sup>11</sup>

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

Den som bedriver verksamhet

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

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2007:452.

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

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.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 9

#### 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 lämna uppgifter ur registret på begäran av*

- 1. Statens haverikommission,*
- 2. en järnvägssäkerhetsmyndighet eller ett olycksutredande organ i ett annat land inom EES eller i Schweiz, samt*
- 3. när det gäller legitima förfrågningar*
  - a) regleringsorgan inom EES eller i Schweiz,*
  - b) Europeiska järnvägsbyrån (ERA),*
  - c) infrastrukturförvaltare,*
  - d) järnvägsföretag, och*
  - e) personer eller organisationer som registrerar järnvägsfordon eller förekommer i registret.*

#### 10 §<sup>12</sup>

*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*

*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 § första stycket,*
- 2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, och*

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2007:452.

bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 b §.

3. prövning av tvister enligt 9 §.

Prop. 2010/11:160  
Bilaga 9

## 11 kap. Överklagande

## 11 kap. Omprövning och överklagande

### Omprövning

#### 1 a §

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.

### Överklagande av ett ackrediterat organs beslut

#### 1 b §

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 till tillsynsmyndigheten.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2011.

2. 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. 22 §.



Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2011-06-14

**Närvarande:** F.d. justitierådet Inger Nyström, f.d. regeringsrådet Lars Wennerström och justitierådet Eskil Nord.

## Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll

Enligt en lagrådsremiss den 31 maj 2011 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Anna Förander.

Förslaget föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

I lagrådsremissen föreslås de lagändringar som anses krävas för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och direktiv 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet.

### 2 kap. 24 §

I paragrafen föreslås i punkten 9 ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om märkning av järnvägsfordon samt om undantag från kravet på märkning. Det kan dock ifrågasättas om ett generellt bemyndigande om föreskriftsrätt vad gäller märkning av järnvägsfordon är erforderligt då de föreskrifter som kan förutses i detta avseende torde utgöra verkställighetsföreskrifter. Bemyndigandet i den del som avser själva märkningen framstår därför som överflödigt och bör kunna utgå (jfr prop. 2006/07:45 s. 205 och s.112).

### 8 kap. 8 och 8 a §§

Enligt 8 kap. 8 § första stycket i dess nuvarande lydelse ska tillsynsmyndigheten föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Enligt andra stycket ska den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen lämna de uppgifter som behövs för sådana register och anmäla förändringar i verksamheten m.m.

Nu föreslås att bestämmelserna om fordonsregistret flyttas över till en ny paragraf, 8 a §.

I denna nya paragraf återfinns dock inte bestämmelsen att tillsynsmyndigheten ska ge offentlighet åt fordonsregistret. Däremot har bestämmelsen om uppgiftslämnande m.m. överförts ordagrant i andra stycket.

Det har vid föredragningen upplysts att den nuvarande skrivningen ”ge offentlighet åt” ansetts innebära mer långtgående skyldigheter att tillgängliggöra registret än vad som följer av offentlighetsprincipen.

Myndigheten har med anledning av bestämmelsen gjort registret sökbar via hemsidan. Denna mer långtgående skyldighet att ge offentlighet åt/tillgängliggöra registret föreslås nu bli borttagen och ersatt av de skyldigheter som följer av offentlighetsprincipen.

I tredje stycket anges att tillsynsmyndigheten ska lämna uppgifter ur registret på begäran av vissa angivna myndigheter. En sådan skyldighet råder således när uppgifter begärs av Statens haverikommission eller en järnvägssäkerhetsmyndighet m.fl. i ett annat land inom EES eller i Schweiz. En sådan skyldighet anges också skola gälla när det gäller ”legitima förfrågningar” från regleringsorgan, infrastrukturförvaltare m.fl. och från personer som förekommer i registret.

Bestämmelsen genomför en artikel i direktiv 2008/57/EG och avsikten är att offentlighetsprincipen ska gälla. Alla har därmed rätt att få del av uppgifter som inte omfattas av sekretess. Bestämmelsen i tredje stycket sägs därför vara en sekretessbrytande bestämmelse av innebörd att de som anges i bestämmelsen har rätt att få del av uppgifter som är sekretessbelagda.

Den sekretess det kan bli fråga om är den som avser att ge skydd åt enskilda personliga förhållanden eller affärsförhållanden (avsnitt 7.2).

Som bestämmelsen är utformad ger den dock inte intryck av att vara sekretessbrytande. Snarare leder den tanken, vid en jämförelse med 8 §, till att endast vissa i bestämmelsen angivna organ och personer har rätt att få del av uppgifter ur registret. Vidare anges att vissa av dessa angivna berättigade organ först måste presentera en ”legitim förfrågan” innan tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) kan lämna ut begärda uppgifter.

Enligt Lagrådets mening kan en sådan ordning inte utan vidare förenas med den avsikt som anges i författningskommentaren, nämligen att registret ska omfattas av offentlighetsprincipen. En naturligare ordning synes i stället vara att de bedömningar m.m. som tillsynsmyndigheten ska göra när den får in en begäran om utfående av uppgifter får utföras på vanligt sätt, dvs. i enlighet med bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen, utan att det särskilt anges att det måste vara fråga om en legitim förfrågan från vissa angivna organ m.fl.

I de fall att en sekretessbrytande bestämmelse dock bedöms vara erforderlig mot bakgrund av direktivbestämmelsen förordar Lagrådet att lokutionen ”utan hinder av sekretess” används och att tredje stycket i det fortsatta lagstiftningsarbetet även i övrigt omarbetas så att dess samband och avsedda förenlighet med offentlighetsprincipen och offentlighets- och sekretesslagen tydligt framgår. Särskilt finns då anledning att belysa innebörden av begreppet ”legitima förfrågningar”.

11 kap.

Omprövning av beslut regleras i 27 § förvaltningslagen. Om en myndighet finner att ett beslut av någon anledning är uppenbart oriktigt ska myndigheten ändra beslutet om det kan ske snabbt och enkelt och utan nackdel för den enskilde.

Direktivets bestämmelser om överprövning omgärdas inte av samma begränsningar. Det får därför anses befogat att införa en specialbestämmelse i järnvägslagen om omprövning. Samtidigt kan samma myndighetsbeslut enligt gällande lag överklagas till förvaltningsdomstol.

11 kap. består av endast två paragrafer. I samband med att i kapitlet föreslås införda två nya paragrafer, den om omprövning och ytterligare en om överklagande av vissa beslut fattade av ett ackrediterat organ, har kapitlet även givits en ny rubrik, Omprövning och överklagande.

Lagrådet, som inte har något att invända mot de föreslagna bestämmelsernas utformning, vill ändå, för att ge kapitlet en klarare uppbyggnad, föreslå

- att rubriken blir den föreslagna, Omprövning och överklagande,
- att den föreslagna 1 a § blir 1 §,
- att den nuvarande 1 § blir 2 §,
- att den föreslagna 1 b § blir 3 §, samt
- att den nuvarande 2 § blir 4 §.

De föreslagna rubrikerna inom kapitlet kan därmed utgå.

### Övergångsbestämmelserna

Ändringarna i järnvägslagen föreslås träda i kraft den 1 december 2011. Med avseende på den övergångsproblematik som kan uppkomma i anledning av ikraftträdandet innehåller övergångsbestämmelserna endast en punkt som tar sikte på vid vilken tidpunkt järnvägsfordon som vid lagens ikraftträdande redan är tagna i bruk senast ska ha tilldelats en underhållsansvarig. Däremot redovisas inte närmare vad som ska gälla t.ex. med avseende på sådana delsystem som godkänts enligt äldre föreskrifter eller vilka bestämmelser som ska gälla för pågående mål och ärenden enligt järnvägslagen där handläggningen skulle kunna påverkas av att berörda bestämmelser nu ändras. Med hänsyn till det anförda kan det därför finnas anledning att i det fortsatta lagstiftningsarbetet närmare belysa olika övergångsfrågor och i förekommande fall även att komplettera övergångsbestämmelserna i lagförslaget.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 30 juni 2011.

Närvarande: statsrådet Björklund, ordförande, och statsråden Bildt, Ask, Erlandsson, Carlgren, Carlsson, Sabuni, Billström, Tolgfors, Ohlsson, Norman, Kristersson, Hatt.

Föredragande: statsrådet Norman.

---

Regeringen beslutar proposition 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EU-regler</b>
Järnvägslagen (2004:519)	2 kap. 18 och 25 §§, 8 kap. 10 § och p. 4 övergångsbestämmelserna.	Celex 32008L0057 Celex 32008L0110 Celex 32009L0131 Celex 32011L0018

---





