



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev  
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref  
09/697-

Dato  
15.10.2009

**Høring - Utkast til forskrift om samtrafikkevnen i jernbanesystemet  
(samtrafikkforskriften)**

Vedlagt følger utkast til forskrift om samtrafikkevnen i jernbanesystemet  
(samtrafikkforskriften).

*Bakgrunn*

Forskriften skal implementere direktiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikken i Fellesskapets jernbanesystem i norsk rett. Direktivet er i hovedsak en sammenslåing og omarbeiding av direktiv 2001/16/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem i det konvensjonelle jernbanesystemet og direktiv 96/48/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog. Direktivet skal være implementert i nasjonal rett innen 19. juli 2010. Direktivet er EØS-relevant.

En sammenslåing av direktivene ble gjort bl.a. for å forenkle regelverket for brukerne. Det anses ikke lenger hensiktsmessig med to direktiver med tilnærmet identisk materielt innhold. I tillegg er det tatt inn krav til ibruktaking av kjøretøy som skal forenkle tillatelsesprosessen for ulike typer kjøretøy. Det skal videre etableres register over godkjente typer kjøretøy. Det legges også opp til at de tekniske spesifikasjonenes (TSIenes) virkeområde skal utvides til hele jernbanenettet og ikke som i dag hvor de bare omfatter de såkalte TEN-strekningene.

Direktiv 2001/16/EF er implementert i norsk rett gjennom samtrafikkforskriften og direktiv 96/48/EF gjennom høyhastighetsforskriften. Disse vil bli opphevet når den nye samtrafikkforskriften trer i kraft. Samtidig oppheves § 13-12 i sikkerhetsforskriften om søknad om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell som allerede er i bruk. Denne

Postadresse:  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Kontoradresse:  
Akersg. 59

Telefon  
22 24 90 90 / 22248301  
Org. nr.:  
972 417 904

Veg- og baneavdelingen  
Telefaks:

Saksbehandler:

bestemmelsen er i stedet foreslått overført til den nye samtrafikkforskriften slik at alle tillatelser til ibruktaking av delsystemer og kjøretøy blir samlet i en forskrift.

Direktivet i dansk versjon finnes på følgende link:

[http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:DA:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:DA:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:DA:PDF)

#### *Innholdet i forskriftsutkastet*

Som det fremgår ovenfor, er direktiv 2008/57/EF i hovedsak en sammenslåing og omarbeiding av allerede eksisterende rettsakter som er implementert i norsk rett. Fordi bestemmelsene i de gjeldende høyhastighets- og samtrafikkforskriftene i hovedsak videreføres, gjøres det nedenfor kun nærmere rede for de bestemmelser som er nye.

#### *Utvidelse av virkeområde*

Dagens forskrifter om samtrafikk omfatter kun strekninger som er en del av TEN-nettet og rullende materiell som trafikkerer dette. Forslaget til ny forskrift gjelder i utgangspunktet for hele det nasjonale jernbanenettet. Det nasjonale jernbanenettet er i lisensforskriften av 16. desember 2005 nr. 1490 § 1-4 bokstav a) "den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport og som forvaltes av Jernbaneverket som infrastrukturforvalter, (jf. dog § 3-2 annet ledd)".

Strekninger som er en del av det nasjonale jernbanenettet og kjøretøy som kun går på slike strekninger, som kun er til lokalt, historisk eller turistmessig bruk faller utenfor virkeområdet etter § 2 annet ledd bokstav c). Det er ikke nevnt uttrykkelig hvilke strekninger dette gjelder, men enkelte av strekningene på det nasjonale jernbanenettet vil kunne være omfattet av denne kategorien. Det vil måtte vurderes i det enkelte tilfelle om en strekning faller innenfor denne kategorien eller ikke.

#### *Utvidelse av TSIenes virkeområde*

Bestemmelsen i direktivet artikkel 1.4 og artikkel 8 innebærer at tekniske spesifikasjoner for samtrafikkveien (TSIer) på sikt skal omfatte hele jernbanenettet og alle kjøretøy forutsatt at en vurdering viser de økonomiske fordelene ved dette. Utvidelsen av virkeområdet vil fremgå av de fremtidige TSIene som utarbeides av Det Europeiske Jernbanebyrået (ERA) og som vedtas av Kommisjonen. Disse kommisjonsvedtak må vurderes tatt inn i EØS-avtalen på vanlig måte når de foreligger.

I utkastets § 7 foreslås det at de samme bestemmelsene skal gjelde for hele det nasjonale jernbanenettet, uavhengig av om TSIenes egendefinerte virkeområde er utover TEN-nettet eller ikke. Denne utvidelsen av virkeområdet vil for det første medføre at det vil gjelde felleseuropeiske spesifikasjoner i form av TSIer på alle strekningene på det nasjonale jernbanenettet som er en del av forskriftsutkastets virkeområde, ikke bare de strekningene som er en del av TEN-nettet eller kjøretøy som utelukkende skal brukes der. Videre vil de samme fremgangsmåtene for

samsvarsvurderinger mv. og tillatelse til ibruktaking gjelde for disse strekningene, og ikke bare for TEN-strekninger.

Det er etter departementets syn en fordel for brukerne av forskriften å innføre enhetlige regler for tillatelser slik at det ikke vil være nødvendig å forholde seg til ulike tillatelsesregimer avhengig av strekning, særlig på bakgrunn av at store deler av det nasjonale jernbanenettet allerede er en del av TEN-nettet. Til orientering kan i denne sammenhengen nevnes at bl.a. Sverige allerede har en tilsvarende bestemmelse i sitt regelverk.

#### *Unntak fra å anvende TSler*

I § 8 foreslås det at Statens jernbanetilsyn i visse tilfeller kan gjøre unntak fra å anvende en eller flere TSler. I gjeldende forskrifter er denne myndighet lagt til departementet. Samferdselsdepartementet mener imidlertid at det er hensiktsmessig å delegere denne oppgaven til Statens jernbanetilsyn, da det er tilsynet som har den relevante faglige kompetansen til å kunne avgjøre om det foreligger slike tilfeller som kan gi grunnlag for å innvilge unntak. I de tilfeller en slik beslutning vil innebære store økonomiske konsekvenser, skal saken uansett måtte forelegges departementet. Departementet vil for øvrig være klageinstans i slike saker.

Fordi TSlene foreslås å gjelde for hele det nasjonale jernbanenettet etter § 7 vil det være en noe ulik framgangsmåte for unntakssøknader for delsystemer eller kjøretøy som ikke omfattes av TSlenes eget virkeområde, men likevel faller inn under forskriftsutkastets virkeområde. For denne gruppen delsystemer og kjøretøy vil unntaksreglene etter utkastets § 8 første ledd gjelde tilsvarende, jf. § 8 fjerde ledd.

#### *Generelt om fremgangsmåten for å få tillatelse til å ta i bruk delsystemer og kjøretøy*

Direktivets bestemmelser om fremgangsmåten for å få tillatelse til ibruktaking av delsystemer og kjøretøy er ikke uttømmende. Det vil derfor gjelde nasjonale regler i tillegg. I praksis vil det si at bestemmelsene i forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) som regulerer søknadsprosessene også vil gjelde.

Det er i direktivet artikkel 20 og forskriftsutkastet § 18 lagt opp til at søker må sende en beskrivelse av et prosjekt om fornyelse eller oppgradering av eksisterende delsystemer til sikkerhetsmyndigheten som i Norge er Statens jernbanetilsyn. Dette tilsvarer kravet til melding i sikkerhetsforskriften § 12-9 og § 13-10. Tilsynet avgjør om det vil være nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking av delsystemet og i hvilket omfang TSlene får anvendelse på prosjektet.

Statens jernbanetilsyn vil gå gjennom bestemmelsene som omhandler fremgangsmåtene for tillatelse til ibruktaking etter sikkerhetsforskriften med tanke på en best mulig tilpasning til utkastet til ny samtrafikkforskrift.

### *Tillatelse til ibruktaking av kjøretøy*

En ny ordning i direktivet er at det stilles opp egne bestemmelser for tillatelse til å ta i bruk kjøretøy. Det settes altså opp et skille mellom delsystemer og kjøretøyer. Både infrastrukturen og kjøretøy består av flere delsystemer, men for kjøretøy gis det tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet som helhet. Bestemmelsene som regulerer tillatelse til ibruktaking av delsystemer er i det store og hele uendret fra gjeldende samtrafikkforskrift og høyhastighetsforskrift, mens forskriftsutkastet inneholder et eget kapittel om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

Følgende typer tillatelse reguleres i forskriftsutkastet:

- Tillatelse til ibruktaking av en type kjøretøy. Når det gis tillatelse til ibruktaking av et kjøretøy gjelder denne tillatelsen automatisk for hele typen (§ 28)
- Første tillatelse til ibruktaking av kjøretøy som er i overensstemmelse med TSler (§ 20)
- Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som er i overensstemmelse med TSler (§§ 21-24)
- Første tillatelse til ibruktaking av kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSler (§ 25)
- Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSler (kryssaksept, §§ 26, 27 og 29).

*Særlig om tillatelser til å ta i bruk kjøretøyer som allerede har tillatelse i en annen EØS-stat og som ikke er i overensstemmelse med TSler (kryssaksept)*

§ 29 i utkastet viser til vedlegg VII som grunnlag for å klassifisere nasjonale regler som skal tas i betraktning når det gis tillatelse til ibruktaking av kjøretøy som allerede har tillatelse i en annen EØS-stat og som ikke er i overensstemmelse med TSler.

Kryssakseptbestemmelsen i utkastets § 26 forutsetter at reglene som ligger til grunn for å gi en slik tillatelse er inndelt i tre grupper. Gruppe A omfatter felleseuropeiske krav, gruppe C er rene nasjonale krav, mens gruppe B er de kravene som det er vanskelig å gruppere som A- eller C-krav. Hovedprinsippet er at gruppe A-krav bare skal vurderes en gang av den første sikkerhetsmyndigheten som gir tillatelse (tilsvarende § 25 i utkastet).

Kravene som er gruppert som B- eller C-krav skal knyttes opp til en felles liste over parametre. Videre skal alle de nasjonale kravene legges inn i et referansedokument (i praksis en database) der man enkelt skal kunne kontrollere hvilke nasjonale gruppe B- og C-krav som hører til hver parameter. Når et slikt dokument er tilgjengelig for søkere som ønsker tillatelse til å bruke et kjøretøy i flere stater, vil prosessen for søkeren bli mer tydelig og effektiv. På denne måten vil man kunne oppnå en situasjon som ligner på det som gjelder for TSI-baserte kjøretøy: Tillatelsesprosessene går smidigere fordi de prosessuelle kravene er like, felleseuropeiske krav sjekkes bare en gang og listen over nasjonale krav i det enkelte land er lett tilgjengelig og oversiktlig.

Vi gjør oppmerksom på at ERA har foreslått endringer i direktivets vedlegg VII punkt 1. En arbeidsgruppe i ERA har revidert lista over parametre, og EU-kommisjonen er i ferd med å vedta et direktiv som endrer dette vedlegget. Det vil bli gitt nærmere informasjon om dette når en endelig beslutning foreligger og denne tas inn i EØS-avtalen.

*Vurderinger av samsvar og/eller bruksegnethet og bruk av teknisk kontrollorgan*  
Forskriftsutkastet viderefører gjeldende samtrafikkforskrifts og høyhastighetsforskrifts regler om bruk av teknisk kontrollorgan for å vurdere samsvar og/eller bruksegnethet av samtrafikkkomponenter og delsystemer. Det er påkrevd å bruke teknisk kontrollorgan når det skal vurderes samsvar med de grunnleggende kravene slik de fremgår av TSlene som gjelder for det relevante delsystemet eller kjøretøyet, eller for en aktuell samtrafikkkomponent. Ethvert teknisk kontrollorgan i EØS-området kan brukes til dette formålet. En oppdatert liste over godkjente tekniske kontrollorgan finnes på: <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/>. Vi gjør oppmerksom på at forskriftsutkastet krever at nasjonale krav vurderes av Statens jernbanetilsyn.

#### *Registre*

Opprettelse og riktig bruk av registre vil kunne gjøre tillatelsesprosessene mer gjennomsiktlige og dermed forbedre tillatelsesprosessene for aktørene og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Forskriftsutkastet inneholder krav til tre ulike registre, som hver for seg vil spille en sentral funksjon i å forbedre effektiviteten i tillatelsesprosessene for delsystemer og kjøretøy.

For å kunne ivareta og opprettholde sikkerheten skal alle EØS-stater bruke en identifiseringskode, europeisk kjøretøynummer (EVN) for hvert kjøretøy som tas i bruk. Dette innebærer at et slikt nummer blir gitt i forbindelse med at den første tillatelsen til ibruktaking blir gitt. Et kjøretøy skal bare få tilordnet et EVN en gang, med mindre noe annet er angitt i TSlen for drift og trafikkstyring. Dette kjøretøyet skal deretter føres inn i et nasjonalt kjøretøyregister. I Norge er det foreslått at det er Statens jernbanetilsyn som skal ha et slik oppdatert register, jf. utkastets § 32. Nytt i forhold til gjeldende bestemmelser er at både kjøretøyets innehaver og enheten med ansvaret for vedlikehold skal føres inn i registeret.

ERA er etter direktivet ansvarlig for å opprette et register over tillatte typer kjøretøy. Dette registeret skal være koblet til alle nasjonale kjøretøyregistre for å gjøre det enkelt å få oversikt over hvilke tillatte typer kjøretøy som finnes. Sett i sammenheng med det nye kravet til å gi tillatelse til typer kjøretøy, skal dette forenkle tillatelsesprosedyren for aktører som søker om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

Det skal videre opprettes et register over infrastrukturen. De nærmere kravene til dette registeret fremgår av utkastets § 34.

Det vil bli utarbeidet egen veiledning/kommentar til forskriften.

*Økonomiske og administrative konsekvenser*

I utgangspunktet kan ikke departementet se at forskriftsutkastet vil innebære vesentlig økonomiske eller administrative konsekvenser, da det stort sett er en kodifisering av gjeldende rett. Imidlertid er det lagt opp til en utvidelse av forskriftens virkeområde, som vi mener er en forenkling i forhold til dagens ordning med ulike tillatelsesregimer som derved vil være positivt for virksomhetene og myndighetene. Videre mener departementet at ved å innføre enhetlige tekniske løsninger på jernbaneområdet i stedet for å ha særnorske ordninger vil føre til besparelser for virksomhetene.

Vi ber om kommentarer/synspunkter innen 15. januar 2010. Vi ber om at høringsinstansene forelegger saken for sine underliggende etater. Samtidig ber vi høringsinstansene om innspill til de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget.

Andre som ønsker å avgi uttalelse har også anledning i dette i forbindelse med at saken legges ut på departementets hjemmeside:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd.html?id=791>

Med hilsen

  
Fredrik Birkheim Arnesen e.f.

  
Elisabeth Classon

**Kopi til:**

Statens havarikommisjon for transport

Vedlegg

**Likelydende brev sendt til:**

ABB AS

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Baneservice AS

Borregaard

CargoLink AS

CargoNet AS

Connex Tog AS

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap

Finansdepartementet

Flytoget AS

Green Cargo AB

Box 39,

Harald Møller AS

Hector Rail AB

Sverdvegen 13

Helge R. Olsen & Sønn AS

Jernbaneverket

Landsorganisasjonen i Norge

Malmtrafikk AS

Mantena AS

Mitrans AS Hamar

Narvik Havn KF

Norcem AS

Norsk Jernbaneforbund

Norsk Jernbaneklubb

Norsk lokomotivmannsforbund

Norske Skogindustrier ASA

NSB AS

NSB Gjøvikbanen AS

Nya Inlandståg AB

Bangårdsgatan 2

Nærings- og handelsdepartementet

Næringslivets Hovedorganisasjon

Ofofbanen Drift AS

Oslo Havn KF

Peterson Rail AB

Railcare Tåg AB

Box34

SINTEF IKT

SJ AB Trafiksäkerhet

Smurfit Norpapp AS

Statens jernbanetilsyn

Transportbrukernes Fellesorganisasjon  
Tågakeriet i Bergslagen AB  
Utenriksdepartementet  
Valdresbanen AS

Bangårdsgatan 2