

Forslag om endringer i forskrift om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) og forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen

Innhold

1	Hovedinnholdet i forslaget.....	3
2	Bakgrunn	4
3	Gjeldende rett.....	4
4	Forslagene om endringer i samtrafikkforskriften	5
4.1	Tydeliggjøring av om ulike oppgaver er lagt til Kommisjonen, ESA, ERA eller SJT	5
4.1.1	Vårt forslag	5
4.1.2	Gjeldende rett	5
4.1.3	Vår vurdering	6
4.2	Forslagene om endringer i begrepene teknisk kontrollorgan, samsvarsvurderingsorgan og meldt organ	9
4.2.1	Vårt forslag	9
4.2.2	Gjeldende rett	9
4.2.3	Vår vurdering	9
4.3	Forslag om endringer i bestemmelsene om kombitrikker	9
4.3.1	Vårt forslag	9
4.3.2	Gjeldende rett	10
4.4.1	Vårt forslag	10
4.4.2	Gjeldende rett	10
4.4.3	Vår vurdering	10
4.5	Endringsforslag knyttet til samtrafikkkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav 11	11
4.5.1	Vårt forslag	11
4.5.2	Gjeldende rett	11
4.5.3	Vår vurdering	11
4.6	Endringsforslag knyttet til søknad om å ta i bruk faste anlegg, ERTMS	11
4.6.1	Vårt forslag	11
4.6.2	Gjeldende rett	11
4.6.3	Vår vurdering	12
4.7	Endringsforslag knyttet til kjøretøytillatelse, teknisk kompatibilitet og undersøkelse mot infrastrukturregister	12
4.7.1	Vårt forslag	12
4.7.2	Gjeldende rett	12

4.7.3 Våre vurderinger.....	12
4.8 Endringsforslag knyttet til typesamsvarserklæring.....	12
4.8.1 Vårt forslag	12
4.8.2 Gjeldende rett	12
4.8.3 Våre vurderinger.....	13
4.9 Endringsforslag knyttet til Statens jernbanetilsyns plikter når kjøretøy og kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav	13
4.9.1 Vårt forslag	13
4.9.2 Gjeldende rett	13
4.9.3 Vår vurdering	13
4.10 Endringsforslag knyttet til sikkerhetstiltak når et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav	13
4.10.1 Vårt forslag	13
4.10.2 Gjeldende rett	14
4.10.3 Våre vurderinger.....	14
4.11 Endringsforslag knyttet til Statens jernbanetilsyns plikt til å tilbakekalle eller endre tillatelsen	14
4.11.1 Vårt forslag	14
4.11.2 Gjeldende rett	14
4.11.3 Vår vurdering	15
4.12 Endringsforslag knyttet til konsekvenser av tilbakekall av kjøretøytillatelse	15
4.12.1 Vårt forslag	15
4.12.2 Gjeldende rett	15
4.12.3 Vår vurdering	15
4.13 Endringsforslag knyttet til kjøretøy uten ENV.....	15
4.13.1 Vårt forslag	15
4.13.2 Gjeldende rett	15
4.13.3 Vår vurdering	15
4.14 Forslag om språklige endringer	15
4.14.1 Vi foreslår enkelte språklige endringer og presiseringer i §§ 2-3, 2-4 og 2-5.....	15
5. Forslagene om endringer i forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen.....	16
5.1 Endringsforslag knyttet til begrepene teknisk kontrollorgan og samsvarsvurderingsorgan	16
5.1.1 Vårt forslag	16
5.1.2 Gjeldende rett	16
5.1.3 Vår vurdering	16
5.2 Endringsforslag knyttet til meldermyndighetens oppgaver	16
5.2.1 Vårt forslag	16
5.2.2 Gjeldende rett	16
5.2.3 Vår vurdering	17
5.3 Endringsforslag knyttet til Statens jernbanetilsyns plikt til å informere om organer som utfører samsvarsvurderinger	17

5.3.1 Vårt forslag	17
5.3.2 Gjeldende rett	17
5.3.3 Vår vurdering	17
5.4 Endringsforslag knyttet til krav for formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer	17
5.4.1 Vårt forslag	17
5.4.2 Gjeldende rett	18
5.4.3 Vår vurdering	18
5.5 Endringsforslag knyttet til meldte organers driftsmessige forpliktelser	18
5.5.1 Vårt forslag	18
5.5.2 Gjeldende rett	18
5.5.3 Vår vurdering	18
5.6 Endringsforslag knyttet til dokumentasjon av upartiserte akkrediterte interne organer	19
5.6.1 Vårt forslag	19
5.6.2 Gjeldende rett	19
5.6.3 Vår vurdering	19
5.7 Endringsforslag knyttet til krav til utpekte organ	19
5.7.1 Vårt forslag	19
5.7.2 Gjeldende rett	19
5.7.3 Vår vurdering	19
6 Økonomiske og administrative konsekvenser	19
7 Utkast til forskrift om endringer i samtrafikkforskriften og i forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderinger for jernbanen	20

1 Hovedinnholdet i forslaget

Statens jernbanetilsyn (SJT) sender med dette på høring forslag om endringer i forskrift om samtrafikkveien i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) og i forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen (heretter kalt «forskrift om meldermyndighet mv.»).

Forslaget går ut på endringer i enkelte bestemmelser i forskriftene som ikke innebærer en helt korrekt gjennomføring av direktiv (EU) 2016/797 (samtrafikkdirektivet). Vi foreslår rettelser i beskrivelsen av hvilke oppgaver som ligger til Kommisjonen, Eftas overvåkingsorgan (ESA) eller Det europeiske jernbanebyrået (ERA) i en del bestemmelser, og endringer i begrepsbruken knyttet til samsvarsvurderingsorganer. Videre innebærer forslaget enkelte språklige endringer og forenklinger. Forslaget innebærer i liten utstrekning materielle endringer. Vi foreslår imidlertid endringer i enkelte bestemmelser om krav til dokumentasjon som skal følge søknader og om hvem en søknad skal rettes til.

Vi foreslår følgende endringer i samtrafikkforskriften – se nærmere omtale i punkt 4:

- Tydeliggjøring av om ulike oppgaver er lagt til Kommisjonen, ESA, ERA eller SJT (§§ 2-2, 2-4, 2-5, 4-3 første og tredje ledd, 4-4 andre og tredje ledd og 4-7 tredje ledd)
- Begrepet teknisk kontrollorgan erstattes med henholdsvis samsvarsvurderingsorgan og meldt organ (§ 3-3 andre og sjette ledd, § 4-6 første og femte ledd, og i vedlegg IV)
- Bestemmelsene om kombitrikker oppheves (§ 1-2 tredje ledd og § 1-4 bokstav l)

- Begrepet «lettbanekjøretøy» erstatter begrepet «lette skinnegående kjøretøy», og begrepet «lettbaneinfrastruktur» erstatter begrepet «forstadsbaneinfrastruktur». Vi gir en ny definisjon av lettbanekjøretøy (§ 1-2 andre ledd bokstavene a, e og f og § 1-4 bokstav q)
- Tydeliggjøring av oppgaver for SJT – tiltakene som kan gjennomføres av SJT, Kommisjonen eller ERA, og SJTs verifisering av at dokumentasjon i forbindelse med søknader om tillatelse samsvarer med ERAs godkjenning av ERTMS-prosjektet (§ 3-4 andre ledd og § 5-6 andre ledd)
- Dokumentasjonskrav – krav til dokumentasjon ved søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning og krav til typesamsvarserklæring (§ 6-3 andre ledd bokstav e og § 6-16 bokstav b)
- Tydeliggjøring av bruken av voldgiftsordningen i ERA-forordningen artikkel 55 (§§ 6-18 og 6-19)
- Presisere at kjøretøyet ikke skal gis utvidet bruksområde når tillatelsen til å bringe kjøretøyet i omsetning er tilbakekalt (§ 6-21)
- Opphevelse av bestemmelsen om at medlemsstatene kan godta kjøretøy som er tydelig identifisert med et annet kodesystem enn ENV-nummer (§ 7-1 tredje ledd)

Vi foreslår også språklige endringer i flere av bestemmelsene. Videre foreslår vi at enkelte bestemmelser med informasjonsinnhold som anses overflødig, oppheves (§ 2-5 første ledd og § 5-6 første ledd).

Vi foreslår følgende endringer i forskrift om meldermyndighet mv. – se nærmere omtale i punkt 5:

- Endringer slik at det fremgår at SJTs oppgave som meldermyndighet også omfatter vurderinger av samsvarsvurderingsorganet (§ 1-3 første og tredje ledd)
- Begrepet «det tekniske kontrollorganet» erstattes av «samsvarsvurderingsorganet» (§ 2-3 bokstav a)
- Endringer slik at formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer foreligger ved en akkreditering som dokumenterer at organet oppfyller de aktuelle kriteriene i de relevante harmoniserte standardene (§ 2-4)
- Endring slik at det fremgår at et meldt organ skal kreve at produsenten utfører egnede korrigerende tiltak der det meldte organet finner at en produsent ikke har oppfylt kravene i TSI-en eller tilsvarende harmoniserte standarder eller tekniske spesifikasjoner (§ 4-3 tredje ledd)
- Endringer slik at det fremgår at dokumentering skal skje overfor Norsk Akkreditering og ikke overfor SJT (§ 5-1 andre ledd bokstav b)
- Vi foreslår også enkelte språklige endringer for å sikre en mer korrekt gjennomføring av bestemmelsene i samtrafikkdiriktivet (§ 4-3 tredje og § 6-1).

Vi foreslår også språklige endringer i enkelte av bestemmelsene.

2 Bakgrunn

Samtrafikkforskriften og forskrift om meldermyndighet mv. gjennomfører samtrafikkdiriktivet i norsk rett.

EFTAs overvåkingsorgan ESA har gjennomført en «conformity assessment» (samsvarsvurdering) av Norges gjennomføring av samtrafikkdiriktivet, og stilt spørsmål ved gjennomføringen av flere av bestemmelsene i direktivet i samtrafikkforskriften og forskrift om meldermyndighet mv. SJT har etter en vurdering av ESAs påpekninger og på bakgrunn av egne vurderinger av forskriftene, kommet til at det er behov for å foreslå endringer i flere av bestemmelsene i de to forskriftene.

3 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriftens formål er å fastsette vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne på jernbanenettet på en måte som er forenlig med sikkerhetsforskriften. Den skal også «definere et optimalt nivå for teknisk harmonisering, og gjøre det mulig å forenkle, forbedre og utvikle internasjonal jernbanetransport i EØS og med tredjestater. Forskriften skal bidra til å gjennomføre Det felles

europæiske jernbaneområdet og gradvis gjennomføre det indre marked på jernbanen», jf. forskriftens § 1-1.

Forskriften gjennomfører kravene i samtrafikkdirektivet i norsk rett. Samtrafikkdirektivet er en del av den fjerde jernbanepakken. Direktivet er en omskriving og videreføring av det tidligere samtrafikkdirektivet, som ble tatt inn i norsk rett ved samtrafikkforskriften fra 2012. Målet med de nye kravene i direktivet som trådte i kraft 11. mai 2016 var å fjerne tekniske hindringer på jernbanen ved å innføre et felles utgangspunkt for komponentene jernbanen består av og fjerne overflødige nasjonale bestemmelser. Direktivet skal bidra til å redusere kostnader og varigheten på tillatelsesprosessene og til å forbedre jernbanesikkerheten ved å stille krav til infrastrukturen.

Forskriften gir bestemmelser om «prosjektering, bygging, ibruktaking, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av de ulike delene av jernbanenettet», jf. § 1-2. Forskriften gir blant annet bestemmelser om krav til infrastruktur, signalanlegg og kjøretøy. Den stiller krav til at kjøretøy bare kan bringes i omsetning og faste anlegg og signalanlegg bare kan tas i bruk dersom de relevante myndighetene har gitt tillatelse til dette (SJT og/eller ERA). Videre gir den bestemmelser om hvordan SJT og ERA skal behandle søknader, og om prosedyrene når SJT og ERA er uenige. Det følger av bestemmelsene om søknad om tillatelser at søknadene skal være fulgt av EF-verifiseringserklæringer. Disse erklæringene skal være vedlagt verifikasjonssertifikater som viser at et samsvarsvurderingsorgan har vurdert at det er samsvar mellom det aktuelle delsystemet og de relevante TSI-ene.

Samtrafikkdirektivet angir grunnleggende krav som de ulike delene av jernbanesystemet skal overholde. Det følger videre at det skal utarbeides tekniske krav for interoperabilitet (TSI-er) for de ulike delene av jernbanesystemet, og at slike TSI-er på sikt skal omfatte hele jernbanesystemet. Nasjonale krav skal gradvis utfases etter dette. Samtrafikkforskriften gir bestemmelser om at SJT, som ledd i søknader knyttet til ulike delsystemer i nærmere angitt situasjoner, kan beslutte at det skal gjøres unntak fra TSI-ene og heller benyttes nærmere angitte nasjonale bestemmelser. Slike beslutninger gjelder frem til henholdsvis ESA eller Kommisjonen har truffet en endelig beslutning. Forskriften gir også bestemmelser om melding om nasjonale regler og om at det kan fastsettes nye nasjonale regler i tilfeller der en TSI ikke fullt ut regulerer alle grunnleggende krav eller som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke.

Forskrift om meldermyndighet mv. gjennomfører de bestemmelsene i samtrafikkdirektivet som retter seg mot SJT som nasjonal meldermyndighet og mot samsvarsvurderingsorganer for jernbanen. Dette er skilt ut i en egen forskrift blant annet fordi kravene i denne forskriften retter seg mot en annen gruppe enn de øvrige kravene i direktivet.

4 Forslagene om endringer i samtrafikkforskriften

4.1 Tydeliggjøring av om ulike oppgaver er lagt til Kommisjonen, ESA, ERA eller SJT

4.1.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i §§ 2-2, 2-4, 2-5, 4-3 første og tredje ledd, 4-4 andre og tredje ledd og 4-7 tredje ledd for å tydeliggjøre om den aktuelle oppgaven som omtales skal ligge til henholdsvis Kommisjonen, ESA eller Byrået (ERA). Der gjeldende forskrift viser til «ESA/Kommisjonen», har vi som hovedregel foreslått å endre dette til «ESA», i samsvar med de gjennomgående tilpasningene i protokoll 1 til EØS-avtalen. I enkelte av bestemmelsene har vi imidlertid foreslått at det skal stå «Byrået» eller «Kommisjonen», dersom dette samsvarer best med direktivets formål og ordlyd.

4.1.2 Gjeldende rett

I den gjeldende samtrafikkforskriften er benevnelsen «Kommisjonen/ESA» benyttet i flere bestemmelser som gjennomfører direktivets bestemmelser om Kommisjonens oppgaver og

myndighet. Det er ikke nærmere presisert om oppgaven bestemmelsen omhandler, skal ligge til Kommisjonen eller ESA.

EØS-avtalen protokoll 1 har bestemmelser om gjennomgående tilpasninger, altså hvordan EU-rettsakter skal tilpasses EØS-avtalen. Det fremgår av EØS-avtalen protokoll 1 punkt 4 a. at når en av EUs medlemsland skal sende opplysninger til Kommisjonen, skal et EFTA-land sende slike opplysninger til EFTAs overvåkningsorgan (ESA), som skal overlevere disse til EFTA-statens faste komité. Som utgangspunkt skal Norge som EFTA-land forholde seg til ESA i alle sammenhenger der samtrafikkdirektivet angir at et medlemsland skal forholde seg til Kommisjonen.

Selv om dette er utgangspunktet, finnes det unntak. Hvis forskriften beskriver oppgaver og myndighet som ved innlemmelsen i samtrafikkdirektivet i EØS-avtalen ble bestemt skulle ligge til Byrået og Kommisjonen, gjelder disse som unntak fra den vanlige myndighetsfordelingen etter EØS-avtalens system.

4.1.3 Vår vurdering

Vi mener at samtrafikkforskriften bør endres, slik at det fremgår klart av de aktuelle bestemmelsene om de enkelte oppgavene skal gjennomføres av Kommisjonen, ESA eller ERA. Forskriften må tolkes i lys av EØS-avtalen og arbeidsfordelingen som følger av denne. For å hindre rettsuklarhet bør det imidlertid fremgå direkte av forskriften hvilken instans som har ansvar og myndighet der denne informasjonen er av betydning for forståelsen av forskriften. I enkelte tilfeller er dette også av direkte betydning for pliktsubjektenes rettsstilling, som for eksempel der en søknad skal rettes til ERA. Endringsforslagene er nærmere omtalt i punktene under.

4.1.3.1 Forslag om endringer i § 2-2 slik at det fremgår at meldinger om mangler i TSI-ene skal sendes til Kommisjonen og ikke ESA

Samtrafikkforskriften § 2-2 gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 6 (4), som bestemmer at alle medlemmer i nettverket for representative organer (NRB) kan varsle Kommisjonen om mangler i TSI-ene. NRB er et nettverk som er opprettet av ERA etter forordning 2016/786 artikkel 38 (4) med representative organer fra jernbanesektoren utpekt av Kommisjonen. Samtrafikkdirektivet artikkel 6 (1-3) regulerer tiltak dersom det avdekkes mangler i TSI-ene, og legger oppgavene knyttet til dette til Kommisjonen. Eventuelle meldinger fra medlemmer i NRB om at TSI-ene har mangler, må derfor gå til Kommisjonen, ikke ESA.

4.1.3.2 Forslag om endringer i forskriften §§ 2-4 første og andre ledd og § 2-5 tredje ledd (foreslått andre ledd), slik at det fremgår at det som hovedregel er ESA som skal behandle saker om ikke-anvendelse av TSI-er.

Samtrafikkforskriften § 2-4 gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 7(2) til 7(4) første ledd, som regulerer hvordan Kommisjonen skal involveres ved unntak fra anvendelse av TSI-ene i enkelttilfeller. Samtrafikkforskriften § 2-5 gjennomfører artikkel 7(4) første ledd og 7(5) til (8) som regulerer hvordan Kommisjonen skal behandle anmodninger om unntak fra anvendelse av TSI-ene.

Utgangspunktet er at ESA skal håndtere forvaltningsoppgaver som etter EU-regelverket ligger til Kommisjonen.

Samtrafikkforskriften § 2-4 første ledd gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 7(2). Det følger av artikkel 7(2) at medlemsstaten innen et år etter at hver TSI har trådt i kraft, skal sende Kommisjonen en liste over prosjekter som anses som langt fremskredne. Samtrafikkforskriften § 2-4 andre ledd gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 7(4) første ledd som regulerer krav til innholdet i anmodningen fra et EØS-land om unntak fra anvendelse av TSI-er, og til hvordan Kommisjonens avgjørelse skal fattes, inkludert at avgjørelsen om unntak i visse situasjoner skal vedtas i form av en gjennomføringsrettsakt.

Selv om Kommisjonens beslutning fattes i form av en rettsakt, er dette i praksis forvaltningsoppgaver som ligger til Kommisjonen. ESA har anledning til å gjennomføre undersøkelser og fatte tilsvarende beslutninger. Saker om ikke-anvendelse av TSI-er i Norges tilfelle omtalt i samtrafikkforskriften § 2-4 første, andre og tredje ledd skal derfor sendes til ESA.

Forslaget innebærer også en endring i § 2-5 tredje ledd, som etter forslaget blir nytt andre ledd, slik at det fremgår at i påvente av ESAs beslutning kan SJT umiddelbart anvende de alternative bestemmelsene angitt i § 2-4 tredje ledd. I dag viser bestemmelsen til «Kommisjonens/ESAs beslutning».

4.1.3.3 Forslag om nye bestemmelser i § 2-4 tredje og fjerde ledd om anmodninger om unntak fra anvendelse av TSI-er i forbindelse med søknader om kjøretøystillatelser.

Det er nødvendig å foreslå nye bestemmelser i samtrafikkforskriften § 2-4 tredje og fjerde ledd for en mer presis gjennomføring av bestemmelsene i samtrafikkdirektivet artikkel 7(4) andre ledd, om ansvarsfordelingen og prosedyrene for anmodninger om unntak fra anvendelsen av TSI-er i forbindelse med søknader om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning (kjøretøystillatelser). Det fremgår av forslaget til nye bestemmelser hvor søkeren i slike saker skal rette anmodningen om unntak fra TSI-ene, og hvordan saken videre skal behandles.

Det følger av samtrafikkdirektivet artikkel 7(4) andre ledd at anmodninger om unntak fra anvendelsen av TSI-er i slike saker skal rettes til ERA. ERA innhenter en uttalelse fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, som sender sin endelige uttalelse til Kommisjonen. Direktivet må forstås slik at de prosedyrene som etter artikkel 21 gjelder ved søknader om kjøretøystillatelser, gjelder tilsvarende ved søknader om unntak anvendelse av TSI-ene.

Samtrafikkforskriften § 6-2 gjennomfører bestemmelsene i samtrafikkdirektivet artikkel 21 (5) og (8). Det følger av § 6-2 at: «Søkeren kan ikke bringe et kjøretøy som har bruksområde i en eller flere EØS-medlemsstater, i omsetning uten tillatelse fra Byrået. Dersom kjøretøyet bare skal brukes i Norge, og søkeren ber om det, skal tillatelsen utstedes av Statens jernbanetilsyn.»

På denne bakgrunn foreslår vi å ta inn en ny bestemmelse i § 2-4 fjerde ledd hvor det fremgår at der anmodningen om unntak fra anvendelsen av TSI-er skjer som følge av en søknad om kjøretøystillatelser, skal anmodningen rettes til ERA dersom søknaden om kjøretøystillatelse gjelder et kjøretøy med bruksområde i flere EØS-stater, jf. bokstav a. Dersom søknaden gjelder et kjøretøy som bare har bruksområde i Norge, kan søkeren velge om anmodningen om unntak fra anvendelsen av TSI-er skal rettes til ERA eller SJT, jf. bokstav b.

Vi foreslår i nytt § 2-4 femte ledd at ERA, etter å ha innhentet SJTs uttalelse, sender anmodningen til Kommisjonen. Der en anmodning er rettet til SJT, sender SJT den til ESA.

Vi foreslår ingen endringer i dagens § 2-5 andre ledd som omhandler oppgaver for «Kommisjonen/ESA». Dette skyldes at disse bestemmelsene gjelder oppgaver knyttet til anmodninger om unntak fra anvendelse av TSI-er både i saker om kjøretøystillatelser og i andre saker. Ettersom kjøretøystillatelser i mange tilfeller skal behandles av Kommisjonen, vil det være riktig å beholde dagens ordlyd.

4.1.3.4 Forslag om endringer i samtrafikkforskriften § 4-3 første ledd, om at SJT skal gi Kommisjonen/ESA og ERA melding om eksisterende nasjonale regler, og § 4-4 andre og tredje ledd om melding av utkast til og nye nasjonale regler

Samtrafikkforskriften § 4-3 første ledd gjennomfører direktivets artikkel 14 (1) bokstav b, c og d, som regulerer når eksisterende nasjonale regler skal meldes inn til ERA (Byrået) og Kommisjonen. Samtrafikkforskriften § 4-4 andre og tredje ledd gjennomfører direktivets artikkel 14 (5), (6) og (7) som regulerer hvordan nye nasjonale regler skal meldes til ERA og Kommisjonen.

Artikkel 14 (5), (6) og (7) viser til EU forordning (EU 2016/796) artikkel 25, 26 og 27, som regulerer ERAs saksbehandling av medlemsstatenes melding om nye foreslåtte og vedtatte nasjonale regler og IT-systemet for melding om og klassifisering av nasjonale regler. Etter artikkel 25 og 26 skal ERA gjøre en vurdering av henholdsvis utkast til nye og vedtatte nye nasjonale regler og informere Kommisjonen om sin vurdering.

For Norges tilfelle sender ERA sin vurdering til ESA i stedet for til Kommisjonen.

Etter artikkel 27 skal forslag til og vedtatte endringer meldes til ERA og Kommisjonen gjennom et eget IT-system administrert av ERA. ERA skal gjennom det samme IT-systemet informere Kommisjonen om sin vurdering.

Ettersom det i Norges tilfelle er ESA som skal ha melding om ERAs vurdering av eksisterende og nye nasjonale regler, bør samtrafikkforskriften § 4-3 første ledd og § 4-4 andre ledd første punktum og tredje ledd angi at melding skal sendes til ERA og ESA.

4.1.3.5 Forslag om endringer i samtrafikkforskriften § 4-3 tredje ledd og § 4-4 andre ledd siste setning, om at ERA/ESA skal undersøke de nasjonale reglene i tråd med ERA-forordningen

Samtrafikkforskriften § 4-3 tredje ledd og § 4-4 andre ledd siste punktum gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 14 om at ERA skal undersøke innmeldte utkast til og eksisterende nasjonale regler i tråd med fremgangsmåten fastsatt i forordning EU 2016/796 (ERA-forordningen) artikkel 25 og 26. Forskriften § 4-3 tredje ledd viser til at nasjonale regler skal undersøkes av «Byrået/ESA», mens § 4-4 andre ledd siste setning viser til at undersøkelsene skal gjennomføres av «Kommisjonen/ESA og Byrået».

I henhold til ERA-forordningen artikkel 25 og 26 er det ERA som skal undersøke de nasjonale reglene, og informere Kommisjonen og medlemsstaten om sin konklusjon.

Vi foreslår derfor å endre samtrafikkforskriften § 4-3 tredje ledd og § 4-4 andre ledd siste punktum, slik at det utelukkende henvises til «Byrået» (ERA).

4.1.3.6 Forslag om endringer i samtrafikkforskriften § 4-7 tredje ledd om Kommisjonen/ESAs rolle når et delsystem ikke oppfyller grunnleggende krav

Samtrafikkforskriften § 4-7 gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 16, som regulerer fremgangsmåten når en medlemsstat avdekker at et delsystem ikke er i samsvar med direktivet og ikke oppfyller grunnleggende krav.

Det følger av § 4-7 tredje ledd bokstav a at i de tilfellene hvor manglende samsvar skyldes at de grunnleggende kravene ikke er oppfylt, eller en TSI ikke er overholdt, skal «Kommisjonen/ESA» informere EØS-staten der vedkommende som utarbeidet EF-verifiseringserklæringen holder til, og be om at medlemsstaten treffer egnede tiltak. Vi foreslår å endre denne bestemmelsen. Det bør fremgå at hvorvidt denne oppgaven ligger til Kommisjonen eller ESA beror på hvor den som har utarbeidet EF-verifiseringserklæringen, er etablert.

4.2 Forslagene om endringer i begrepene teknisk kontrollorgan, samsvarsvurderingsorgan og meldt organ

4.2.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i § 3-3 andre og sjette ledd, § 4-6 første og femte ledd og vedlegg IV punktene 2, 2.1, 2.2.1, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.4 (c), 2.5, 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.5.4 og 2.7, slik at begrepet teknisk kontrollorgan erstattes med henholdsvis samsvarsvurderingsorgan og meldt organ.

4.2.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 1-5 første ledd og forskrift om meldermyndighet mv. § 1-2 første ledd bokstav l gir likelydende definisjoner av begrepet «samsvarsvurderingsorgan» som lyder:

«et organ som er meldt eller utpekt til å være ansvarlig for samsvarsvurderingsvirksomhet, inkludert kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «meldt organ» etter melding fra en medlemsstat; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «utpekt organ» etter utpeking av en medlemsstat».

Definisjonen er i tråd med samtrafikkdirektivets definisjon av «conformity assessment body» i artikkel 2 (24).

I § 4-6 første ledd i samtrafikkforskriften som gjennomfører direktivets artikkel 15 er imidlertid begrepet «teknisk kontrollorgan» brukt i stedet for «samsvarsvurderingsorgan».

I noen tilfeller bruker samtrafikkforskriften begrepet «teknisk kontrollorgan»/«det tekniske kontrollorganet»/«de tekniske kontrollorganene» der samtrafikkdirektivet bruker «notified body», oversatt til «meldt organ».

Dette gjelder følgende bestemmelser i forskriften:

- § 3-3 andre ledd som gjennomfører direktivet artikkel 9 (2),
- § 3-3 sjette ledd som gjennomfører direktivet artikkel 9 (2) og 10 (2)
- § 4-6 femte ledd som gjennomfører direktivet artikkel 15 (6) og (7)
- Vedlegg IV punkt 2, 2.1, 2.2.1, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.4 (c), 2.5, 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.5.4 og 2.7 som gjennomfører tilsvarende punkter i direktivets vedlegg IV.

4.2.3 Vår vurdering

For å forhindre at det er uklart hva begrepene viser til, bør begrepene «samsvarsvurderingsorgan» og «meldt organ» brukes konsekvent i samtrafikkforskriften i samsvar med henholdsvis begrepene «conformity assessment body» og «notified body» i samtrafikkdirektivet. Begrepet «teknisk kontrollorgan» har ingen parallell til begrepsbruken i samtrafikkdirektivet. Det bør derfor tas ut av samtrafikkforskriften. Forslagene innebærer ingen materielle endringer.

4.3 Forslag om endringer i bestemmelsene om kombitrikker

4.3.1 Vårt forslag

Vi foreslår at bestemmelsene om kombitrikker i samtrafikkforskriften oppheves. Dette gjelder definisjonsbestemmelsen i § 1-4 bokstav l og § 1-2 tredje ledd om bestemmelser for kombitrikker. Den påfølgende bokstavrekkefølgen i § 1-4 endres slik at m blir ny l, n blir ny m, o blir ny n, p blir ny o og p blir ny p.

4.3.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 1-2 tredje ledd gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 1 (5). Den regulerer hvordan medlemsstater som har kombitrikker («tram-trains») som ikke omfattes av noen TSI-er, skal forholde seg. Det finnes per i dag ingen kombitrikker i Norge, og etter hva SJT er kjent med, vil det heller ikke bli aktuelt å innføre kombitrikker i Norge i nærmeste fremtid.

4.3.3 Vår vurdering

Ettersom samtrafikkdirektivet artikkel 1(5) regulerer situasjonen for medlemsstater som har kombitrikker, fremstår det overflødig å gjennomføre denne bestemmelsen i norsk rett. Dersom det skulle bli aktuelt å innføre kombitrikker i Norge, vil det uansett bli nødvendig med en ny forskriftsendring. Bestemmelsen bør derfor tas ut av forskriften. Det samme gjelder definisjonen av «kombitrikk» i forskriftens § 1-4 bokstav l., da dette begrepet ikke brukes andre steder i forskriften.

4.4. Forslag om endringer i begrepene «lette skinnegående kjøretøy» og «forstadsbaneinfrastruktur»

4.4.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i § 1-2 andre ledd bokstavene a, e og f som gjør unntak fra forskriften for visse typer kjøretøy og visse typer infrastruktur slik at begrepet «lettbanekjøretøy» erstatter begrepet «lette skinnegående kjøretøy» og begrepet «lettbaneinfrastruktur» erstatter begrepet «forstadsbaneinfrastruktur». Videre foreslår vi å ta inn en definisjon av begrepet «lettbanekjøretøy» i § 1-4 bokstav q.

4.4.2 Gjeldende rett

Det følger av samtrafikkforskriften § 1-2 at visse typer kjøretøy og infrastruktur er unntatt fra forskriftens virkeområde. Dette gjelder blant annet «lette skinnegående kjøretøy», jf. bokstav a, «forstadsbaneinfrastruktur», jf. bokstav e, og kjøretøy som hovedsakelig brukes på slik infrastruktur, jf. bokstav f. Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 1 (3) om at «trams», «light rail» og infrastruktur som utelukkende benyttes av denne typekjøretøy, er unntatt fra direktivet. Artikkel 1(4) lister opp former for kjøretøy og infrastruktur medlemstatene kan velge å unnta fra direktivets anvendelsesområde, og benytter her begrepet «light rail infrastructure».

I direktivets artikkel 2 (29) er begrepet «light rail» («letbane» på dansk) definert på følgende måte:

«'light rail' means an urban and/or suburban rail transport system with a crashworthiness of C-III or C-IV (in accordance with EN 15227:2011) and a maximum strength of vehicle of 800 kN (longitudinal compressive force in coupling area); light rail systems may have their own right of way or share it with road traffic and usually do not exchange vehicles with long-distance passenger or freight traffic;»

Samtrafikkforskriften inneholder ingen definisjon tilsvarende direktivets definisjon av «light rail».

4.4.3 Vår vurdering

Slik vi forstår samtrafikkdirektivets bestemmelser er begrepet «light rail»/ «letbane» et videre begrep enn begrepet «forstadsbane». Begrepet «light rail»/ «letbane» er et begrep som omfatter sporvei, tunnelbaner og forstadsbaner. Samtrafikkdirektivet artikkel 1 (3) bokstavene c og d gjør unntak fra direktivet for henholdsvis lettbaneinfrastruktur, som av og til brukes av jernbanekjøretøy, og for kjøretøy, som hovedsakelig brukes på lettbaneinfrastruktur. Bruken av begrepet «forstadsbaneinfrastruktur» i § 1-2 andre ledd bokstav e medfører etter vår vurdering at samtrafikkdirektivet ikke blir helt korrekt gjennomført i norsk rett. Videre gir forskriften heller ikke en definisjon av begrepet «lette skinnegående kjøretøy». Vi mener at det bør gjøres endringer slik at det brukes et begrep i samtrafikkforskriften som tilsvarer begrepet brukt i den danske versjonen av samtrafikkdirektivet, nemlig «lettbanekjøretøy» og «lettbaneinfrastruktur». Vi mener også at det bør

tas inn en ny definisjon av begrepet «lettbanekjøretøy» som etter vårt forslag erstatter begrepet «lette skinnegående kjøretøy» for å gjennomføre bestemmelsen i samtrafikkdirektivet artikkel 2 (29). De foreslåtte endringene vil også bidra til å tydeliggjøre bestemmelsene og gi samsvar mellom samtrafikkforskriftens og samtrafikkdirektivets virkeområde.

4.5 Endringsforslag knyttet til samtrafikkkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav

4.5.1 Vårt forslag

Vi foreslår en endring i § 3-4 andre ledd, slik at også SJT pålegges et ansvar for å trekke tilbake spesifikasjoner i de tilfellene der det er aktuelt.

4.5.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 3-4 har bestemmelser om fremgangsmåten der medlemsstater avdekker samtrafikkkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav. Grunnleggende krav er nærmere spesifisert i forskriftens vedlegg III, og gjelder blant annet til sikkerhet, miljø, tilgjengelighet mm. Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 11.

Direktivets artikkel 11(3) lister opp aktuelle tiltak som medlemsstatene, Kommisjonen eller ERA skal iverksette dersom en samtrafikkkomponent ikke oppfyller grunnleggende krav, og dette skyldes at de europeiske spesifikasjonene har mangler. Etter direktivets artikkel 11 (3) a. skal medlemsstatene, Kommisjonen eller ERA, etter hva som er relevant i det aktuelle tilfellet, delvis eller fullstendig tilbakekalle spesifikasjonene fra der de er publisert. Denne bestemmelsen er gjennomført i samtrafikkforskriften § 3-4 andre ledd. Imidlertid viser bestemmelsen kun til «Kommisjonen eller Byrået», og oppstiller ingen plikt for den nasjonale sikkerhetsmyndigheten.

4.5.3 Vår vurdering

Vi mener at det her må gjøres endringer i forskriften for å sikre en korrekt gjennomføring av samtrafikkdirektivet i norsk rett.

4.6 Endringsforslag knyttet til søknad om å ta i bruk faste anlegg, ERTMS

4.6.1 Vårt forslag

Vi foreslår en ny bestemmelse i samtrafikkforskriften § 5-6 andre ledd om at SJT for søknader som gjelder tillatelser til å ta i bruk ERTMS skal verifisere at dokumentasjonen samsvarer med ERAs godkjenning av prosjektet, jf. § 5-8 andre ledd.

4.6.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 5-5 første ledd bestemmer at søknad om tillatelse til å ta i bruk faste anlegg skal sendes til SJT, og regulerer hvilken dokumentasjon som skal følge med søknaden. Forskriftens § 5-5 andre ledd inneholder et tilleggskrav for delsystemet «Styring, kontroll og signal langs sporet», ved at søkeren i tillegg til dokumentasjonen opplistet i første ledd skal legge ved ERAs godkjenning av ERTMS-prosjektet, som regulert i samtrafikkforskriften §§ 5-7 og 5-8. Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 18 (4).

Etter direktivets artikkel 18 (5) skal de nasjonale sikkerhetsmyndighetene ved søknad om bruk av ERTMS undersøke samsvar med ERAs godkjenning («positive decision») i tråd med samtrafikkdirektivet art. 19 før tillatelse til å ta i bruk anlegget gis. Dette kravet til søknadsbehandlingen er ikke gjennomført i samtrafikkforskriften.

4.6.3 Vår vurdering

Bane NORs systemanskaffelse av ERTMS var langt framskredet da det gjeldende samtrafikkdirektivet trådte i kraft. Bane NOR har derfor ikke gjennomført noen godkjenningsprosess gjennom ERA for sin ERTMS-løsning, og har da heller ingen ERA-godkjenning som kan legges ved en søknad om å ta i bruk systemer med ETCS/GSM-R. Bane NORs systemanskaffelse gjelder ERTMS-signalanlegg for hele landet med planlagt implementering fram mot 2035. Trolig vil det først en del tid etter dette bli aktuelt å gå ut i markedet med en ny spesifikasjon for å anskaffe ERTMS. Det er først da Bane NOR vil måtte innhente ERAs godkjenning, og legge denne ved søknaden om tillatelse til å ta i bruk anlegget til SJT.

For at samtrafikkdirektivet skal være korrekt gjennomført i norsk rett, bør det imidlertid følge av samtrafikkforskriften at SJT skal verifisere at delsystemet «Styring, kontroll og signal langs sporet» er i samsvar med ERAs godkjenning. Dette foreslår vi å ta inn i samtrafikkforskriften § 5-6, som regulerer SJTs saksbehandling av søknader om tillatelse til å ta i bruk faste anlegg.

4.7 Endringsforslag knyttet til kjøretøytillatelser, teknisk kompatibilitet og undersøkelse mot infrastrukturregister

4.7.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer slik at begrepet «infrastrukturregistre» tas inn i samtrafikkforskriften § 6-3 andre ledd bokstav e.

4.7.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 6-3 regulerer hvordan søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning skal sendes, og hvilke opplysninger og dokumenter søknaden skal inneholde. Etter samtrafikkforskriften § 6-3 andre ledd bokstav e skal søknaden inneholde dokumentasjon på at teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet er kontrollert mot kravene i relevante TSI-er, eventuelle nasjonale regler og CSM for risikovurdering. Bestemmelsen gjennomfører artikkel 21(3) (d) i samtrafikkdirektivet, men omfatter ikke at teknisk kompatibilitet skal undersøkes mot infrastrukturregistre, slik direktivbestemmelsen gjør.

I søknadsprosessen skal søkeren bekrefte teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet i praksis gjennom sjekk av Bane NORs tekniske database, som er kilde både for RINF (ERAs infrastrukturregister) og Network Statement. Dokumentasjon på kompatibilitet legges ved søknaden.

4.7.3 Våre vurderinger

Vi vurderer at samtrafikkforskriften § 6-3 andre ledd bokstav e bør endres for å sikre bedre samsvar mellom forskriften og kravene i samtrafikkdirektivet som forskriftsbestemmelsen skal gjennomføre, samt gjenspeile hvilken dokumentasjon som kreves i praksis.

4.8 Endringsforslag knyttet til typesamsvarserklæring

4.8.1 Vårt forslag

Vi foreslår en endring i samtrafikkforskriften § 6-16 slik at det går tydelig fram at alternativet i bokstav b bare gjelder når TSI-ene ikke gjelder.

4.8.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 6-16 om typesamsvarserklæring har følgende ordlyd:

«Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med:

- a) framgangsmåtene for verifisering i de relevante TSI-ene, eller
- b) framgangsmåtene for samsvarsvurdering som definert i modul B+D, B+F og H1 i europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF.»

Bokstav a og b i bestemmelsen fremstår her som alternative. Bestemmelsen er ment å gjennomføre samtrafikkdirektivets artikkel 24 (5). Her går det imidlertid frem at fremgangsmåten i bokstav b bare kommer til anvendelse dersom TSI-ene ikke gjelder.

4.8.3 Våre vurderinger

Samtrafikkforskriften § 6-16 er ment å gjennomføre samtrafikkdirektivets artikkel 24 (5) uten endringer eller tilpasninger. Det er derfor behov for en endring i bokstav b.

4.9 Endringsforslag knyttet til Statens jernbanetilsyns plikter når kjøretøy og kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav

4.9.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i samtrafikkforskriften § 6-17 andre ledd andre punktum slik at det fremgår at SJT har en plikt, og ikke bare en adgang, til å pålegge jernbaneforetaket å gjennomføre korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet eller kjøretøytypen i samsvar.

4.9.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 6-17 andre ledd regulerer SJTs plikter dersom vi blir oppmerksomme på at et kjøretøy eller kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav. Etter leddets andre punktum «kan» SJT i disse tilfellene pålegge jernbaneforetaket å gjennomføre korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet eller kjøretøytypen i samsvar.

Av den tilsvarende bestemmelsen i samtrafikkdirektivets artikkel 26 (2) følger det imidlertid at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten «shall ... ask [the railway undertaking] to take the necessary corrective measures in order to bring the vehicle(s) into conformity». Etter direktivet har følgelig den nasjonale sikkerhetsmyndigheten en plikt til å pålegge korrigerende tiltak.

4.9.3 Vår vurdering

Det er nødvendig å gjøre endringer i § 6-17 andre ledd andre punktum for å sikre at samtrafikkdirektivet gjennomføres korrekt. Forslaget anses å være en presisering av hvilke virkemidler SJT som nasjonal sikkerhetsmyndighet har, og innebærer ingen materiell endring.

4.10 Endringsforslag knyttet til sikkerhetstiltak når et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav

4.10.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i § 16-18 første og andre ledd slik at SJTs og Byråets adgang til midlertidig å tilbakekalle typetillatelse for kjøretøy følger av andre ledd. Vi foreslår også endringer i andre ledd slik at det synliggjøres at SJT kan fatte vedtak om midlertidige sikkerhetstiltak i tillegg til å fatte vedtak om midlertidig tilbakekall av typetillatelsen for et kjøretøy.

Videre foreslår vi en ny bestemmelse i tredje ledd om at ERA eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal trekke tilbake eller endre en typetillatelse etter en vurdering av effekten av de midlertidige sikkerhetstiltakene som er iverksatt.

Vi foreslår også at det etter omtalen av «voldgiftsordningen» i §§ 6-18 andre ledd og 6-19 andre og tredje ledd tas inn en henvisning til forordning (EU) 2016/796 (ERA-forordningen) artikkel 55 på tilsvarende måte som i § 6-7 andre ledd. Dette for å klargjøre at bestemmelsene henviser til samme voldgiftsordning.

4.10.2 Gjeldende rett

Etter samtrafikkforskriften § 6-18 har SJT adgang til å vedta midlertidige sikkerhetstiltak når et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav. Bestemmelsens første ledd lyder som følger:

«Dersom de korrigerende tiltakene ikke sikrer at de grunnleggende kravene blir oppfylt, og dette medfører alvorlig sikkerhetsrisiko, kan Statens jernbanetilsyn fatte vedtak om midlertidige sikkerhetstiltak. Statens jernbanetilsyn kan midlertidig tilbakekalle typetillatelsen for et kjøretøy».

Samtrafikkforskriften § 6-18 første ledd gjennomfører artikkel 26 (3) i samtrafikkdirektivet, men er ikke en direkte oversettelse av direktivbestemmelsen. Slik bestemmelsen er formulert fremstår det uklart om den nasjonale bestemmelsen gir SJT adgang til å fatte vedtak om midlertidige sikkerhetstiltak i tillegg til å fatte vedtak om midlertidig tilbakekall av typetillatelsen for et kjøretøy. I direktivbestemmelsen fremgår det eksplisitt at midlertidig tilbakekall av typetillatelsen for et kjøretøy av ERA eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, kan finne sted parallelt med andre midlertidige sikkerhetstiltak.

Videre følger det av artikkel 26 (4) at ERA eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal trekke tilbake eller endre en typetillatelse for en kjøretøytype som på tillatelsestidspunktet ikke oppfyller grunnleggende krav etter en vurdering av effekten av de midlertidige sikkerhetstiltak som er iverksatt. Dette er imidlertid ikke gjennomført i forskriften.

Det fremstår også som uklart om henvisningen til «voldgiftsordningen» i bestemmelsen er den samme som ordningen det er vist til i forskriften § 6-7 andre ledd, som igjen viser til forordning (EU) 2016/796 (ERA-forordningen) artikkel 55.

Tilsvarende gjelder henvisningen til «voldgiftsordningen» i forskriften § 6-19 andre ledd, som regulerer uenighet mellom Byrådet og SJT om behovet for å begrense eller tilbakekalle tillatelsen.

4.10.3 Våre vurderinger

De foreslåtte endringene er nødvendige for å sikre korrekt gjennomføring av samtrafikkdirektivet, og for å etablere et klart grunnlag for virkemidlene SJT og ERA har når et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav.

4.11 Endringsforslag knyttet til Statens jernbanetilsyns plikt til å tilbakekalle eller endre tillatelsen

4.11.1 Vårt forslag

Vi foreslår en endring i samtrafikkforskriften § 6-18 nytt fjerde ledd, slik at det fremgår at dersom kjøretøyet på tillatelsestidspunktet ikke oppfyller grunnleggende krav knyttet til en del av kjøretøyet's anvendelsesområde, *skal* tillatelsen endres eller kalles tilbake slik at de relevante delene av bruksområdet utelukkes.

4.11.2 Gjeldende rett

Det følger av samtrafikkforskriften § 6-18 tredje ledd at dersom kjøretøyet på tillatelsestidspunktet ikke oppfyller grunnleggende krav knyttet til en del av kjøretøyet's bruksområde, «kan» tillatelsen kalles tilbake eller endres slik at de relevante delene av bruksområdet utelukkes. Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 26 (9), som bestemmer at i disse tilfellene «skal» tillatelsen endres slik at den ekskluderer de relevante delene av bruksområdet.

4.11.3 Vår vurdering

Den foreslåtte endringen er nødvendig for å sikre at samtrafikkdirektivet gjennomføres korrekt.

4.12 Endringsforslag knyttet til konsekvenser av tilbakekall av kjøretøytillatelse

4.12.1 Vårt forslag

Vi foreslår å ta inn en ny bestemmelse i § 6-21 andre punktum slik at det fremgår at dersom en tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning tilbakekalles, kan kjøretøyet heller ikke gis utvidet bruksområde.

4.12.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 6-21 fastsetter konsekvensene for bruk og omsetning når en tillatelse tilbakekalles. Når en tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning tilbakekalles, skal kjøretøyet ikke lenger brukes.

Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 26 (8), som også bestemmer at kjøretøyets bruksområde ikke skal utvides. Dette følger imidlertid ikke av samtrafikkforskriften.

4.12.3 Vår vurdering

Samtrafikkforskriften § 6-21 er ment å gjennomføre samtrafikkdirektivets artikkel 26 (8) uten tilpasninger. Den foreslåtte endringen er derfor nødvendig for å sikre korrekt gjennomføring av direktivet.

4.13 Endringsforslag knyttet til kjøretøy uten ENV

4.13.1 Vårt forslag

Vi foreslår å oppheve samtrafikkforskriften § 7-1 tredje ledd om nummereringssystem for kjøretøy.

4.13.2 Gjeldende rett

Samtrafikkforskriften § 7-1 tredje ledd gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 46 (4) om at medlemsstatene kan godta kjøretøy med annet identifikasjonsnummer enn et europeisk kjøretøynummer (EVN). Bestemmelsen gjelder kjøretøy som kjører til eller fra tredjeland med en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i EØS-området.

4.13.3 Vår vurdering

Norge har ikke benyttet seg av adgangen til å godta kjøretøy med annet identifikasjonsnummer enn et europeisk kjøretøynummer, da Norge ikke har trafikk fra tredjeland med en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i EØS-området. Da bestemmelsen ikke er relevant og ikke har noen praktisk betydning i Norge, foreslår vi å ta den ut av samtrafikkdirektivet.

4.14 Forslag om språklige endringer

4.14.1 Vi foreslår enkelte språklige endringer og presiseringer i §§ 2-3, 2-4 og 2-5

I samtrafikkforskriften §§ 2-3, 2-4 og 2-5 brukes begrepet «unntak fra TSI-er». Vi foreslår å endre dette til «unntak fra anvendelse av TSI-er», da dette er en mer presis oversettelse av direktivets

begrep «non-application of the TSIs». Videre foreslår vi å endre «TSI» til «TSI-er» i overskriften til §§ 2-4 og 2-5 for et mer enhetlig uttrykk.

Vi foreslår videre å gjøre en språklig endring i samtrafikkforskriften § 2-3 første ledd bokstav c., ved å ta ut begrepet «i forbindelse med».

SJT foreslår videre å inkludere en henvisning til samtrafikkforskriften § 2-3 bokstav a i samtrafikkforskriften § 2-4 første ledd. I § 2-4 andre ledd foreslår vi å presisere at det er SJT som skal informere ESA om ikke-anvendelse av TSI-er.

Vi vurderer at disse forslagene ikke medfører endring i bestemmelsenes innhold.

5. Forslagene om endringer i forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen

5.1 Endringsforslag knyttet til begrepene teknisk kontrollorgan og samsvarsvurderingsorgan

5.1.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i forskriften § 2-3 bokstav a slik at begrepet «det tekniske kontrollorganet» erstattes med begrepet «samsvarsvurderingsorganet».

5.1.2 Gjeldende rett

I forskrift om meldermyndighet mv. § 1-2 første ledd bokstav l og samtrafikkforskriften § 1-5 første ledd bokstav h defineres begrepet «samsvarsvurderingsorgan» slik:

«et organ som er meldt eller utpekt til å være ansvarlig for samsvarsvurderingsvirksomhet, inkludert kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «meldt organ» etter melding fra en medlemsstat; et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «utpekt organ» etter utpeking av en medlemsstat».

I forskriften § 2-3 bokstav a er begrepet «teknisk kontrollorgan brukt». Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivet artikkel 32 (2), som bruker begrepet «samsvarsvurderingsorgan».

5.1.3 Vår vurdering

Begrepet «teknisk kontrollorgan» har ingen parallell til begrepsbruken i samtrafikkdirektivet, og bør derfor ikke brukes i forskriften.

5.2 Endringsforslag knyttet til meldermyndighetens oppgaver

5.2.1 Vårt forslag

Vi foreslår en endring i forskriften § 1-3 første, tredje og fjerde ledd slik at det følger at SJT som meldermyndighet i tillegg til å ha ansvar for utpeking, melding om og tilsyn med samsvarsvurderingsorganene, også har ansvar for vurdering av organene.

5.2.2 Gjeldende rett

Samtrafikkdirektivet artikkel 27 er gjennomført i forskrift om meldermyndighet mv. § 1-3, hvor SJT som meldermyndighet er pålagt ansvar for utpeking av, melding om og tilsyn med

samsvarsvurderingsorganer. Samtrafikkdirektivet artikkel 27 (1) pålegger imidlertid også samme organ ansvar for vurdering («assessment») av samsvarsvurderingsorganer.

5.2.3 Vår vurdering

Selv om oppgaven med å vurdere samsvarsvurderingsorganer i praksis er overlatt til Norsk Akkreditering i likhet med de øvrige oppgavene listet opp i § 1-3 første ledd, er det SJT som har formelt ansvar for de oppgavene som utføres av Norsk Akkreditering, slik det fremgår av bestemmelsens fjerde ledd siste punktum. SJT foreslår derfor å endre forskrift om meldermyndighet mv. § 1-3 første ledd, slik at det fremgår at SJT også har ansvar for vurdering («assessment») av samsvarsvurderingsorganer.

5.3 Endringsforslag knyttet til Statens jernbanetilsyns plikt til å informere om organer som utfører samsvarsvurderinger

5.3.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i forskriften § 1-3 andre ledd slik at SJT informerer om hvem som har tillatelse til å utføre samsvarsvurderinger gjennom registrering av samsvarsvurderingsorganet i henholdsvis NANDO og RDD.

5.3.2 Gjeldende rett

Det følger av forskrift om meldermyndighet mv. § 1-3 andre ledd at SJT skal «informere om hvilke organer som har tillatelse til å utføre samsvarsvurderinger etter denne forskriften».

Bestemmelsen er ment å gjennomføre samtrafikkdirektivets artikkel 27 (2) uten tilpasninger.

Etter samtrafikkdirektivet artikkel 27 (2) skal det organ som er utpekt som meldermyndighet informere Kommisjonen og andre medlemsstaters meldte organer om hvilke organer som er godkjent som meldte organer. De skal også informere Kommisjonen og andre medlemsstater om hvilke organer som er godkjent som utpekte organer.

For meldte organer foregår informasjonsdelingen som er regulert i samtrafikkdirektivet artikkel 27(2) i praksis ved at SJT som meldermyndighet registrerer samsvarsvurderingsorganet som er godkjent som meldt organ i databasen for notifisering av meldte organer i EU/EØS, NANDO. For utpekte organer foregår informasjonsdelingen ved at SJT anmoder ERA om å registrere samsvarsvurderingsorganet i den tilsvarende databasen for utpekte organer, RDD. Informasjonsdeling med Kommisjonen og andre medlemsstaters meldte organer er dermed ivaretatt i praksis, men det gjenspeiles ikke i forskriften hvem som skal være mottaker av informasjonen.

5.3.3 Vår vurdering

Det er nødvendig å gjøre endringer i forskriften for å synliggjøre plikten til å dele informasjon. Den foreslåtte endringen forskriftsfester det som er dagens praksis.

5.4 Endringsforslag knyttet til krav for formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer

5.4.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i forskriften § 2-4 slik at det fremgår at formodningen om samsvar med kravene i forskriftens § 2-1 til § 2-3 gjelder for samsvarsvurderingsorganer som gjennom en akkreditering dokumenterer at det oppfyller kriteriene i de relevante harmoniserte standardene som dekker disse kravene.

5.4.2 Gjeldende rett

Forskrift om meldermyndighet mv. § 2-4 lyder som følger:

«Et samsvarsvurderingsorgan skal antas å oppfylle kravene i § 2-1 til § 2-3 når det er akkreditert i samsvar med kravene i EØS-vareloven.».

Bestemmelsen er ment å gjennomføre samtrafikkdirektivets artikkel 33 som lyder:

«Where a conformity assessment body demonstrates its conformity with the criteria laid down in the relevant harmonised standards or parts thereof, the references of which have been published in the Official Journal of the European Union, it shall be presumed to comply with the requirements set out in Articles 30 to 32, in so far as the applicable harmonised standards cover those requirements.».

Kravene i artikkel 30 til 32 er gjennomført i forskriftens § 2-1 til 2-3.

EØS-vareloven gjennomfører blant annet europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 om fastsettelse av krav til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av varer.

Norsk akkreditering akkrediterer i henhold til en egen standard for samsvarsvurderingsorganer. Henvisningen til akkrediteringsprosessen er derfor i praksis en henvisning til relevante harmoniserte standarder. Det er imidlertid misvisende at forskriften § 2-4 viser til «kravene i EØS-vareloven», ettersom denne ikke inneholder krav til samsvarsvurderingsorganene, men krav til akkrediteringsorganet. Kravene til samsvarsvurderingsorganet følger av den relevante harmoniserte standarden.

5.4.3 Vår vurdering

Det er behov for å gjøre endringer i bestemmelsen for å sikre at samtrafikkdirektivet gjennomføres korrekt.

5.5 Endringsforslag knyttet til meldte organers driftsmessige forpliktelser

5.5.1 Vårt forslag

Vi foreslår en ny bestemmelse i § 4-3 tredje ledd andre punktum om at det meldte organet også kan kreve at produsenten treffer egnede korrigerende tiltak, i tilfeller der produsenten ikke har oppfylt kravene i TSI-er, tilsvarende harmoniserte standarder eller tekniske spesifikasjoner.

5.5.2 Gjeldende rett

Et meldt organ som finner at en produsent ikke oppfyller kravene i TSI-en eller tilsvarende harmoniserte standarder eller teknisk spesifikasjoner, skal etter forskriften § 4-3 tredje ledd ikke utstede samsvarssertifikat så lenge kravene ikke er oppfylt.

Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 41(3), men utelater at det meldte organet i henhold til denne bestemmelsen også skal kreve at produsenten treffer egnede korrigerende tiltak.

5.5.3 Vår vurdering

Det er behov for å gjøre endringer i bestemmelsen for å sikre at samtrafikkdirektivet gjennomføres korrekt.

5.6 Endringsforslag knyttet til dokumentasjon av upartiske akkrediterte interne organer

5.6.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i forskriften § 5-1 andre ledd bokstav b, slik at det fremgår at akkrediterte interne organ skal dokumentere upartiskheten overfor Norsk Akkreditering, og ikke til SJT.

5.6.2 Gjeldende rett

Etter forskrift om meldermyndighet mv. § 5-1 andre ledd bokstav b skal et akkreditert internt organ, og dets personale, være organisatorisk atskilt fra foretaket som de utgjør en del av, ha rapporteringsmetoder som sikrer at de er upartiske, og dokumentere dette overfor SJT.

Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 35 (2) b, som slår fast at akkrediterte interne organ skal dokumentere upartiskheten overfor det relevante nasjonale akkrediteringsorganet. Det er Norsk akkreditering som er det nasjonale akkrediteringsorganet i Norge, og ikke SJT.

5.6.3 Vår vurdering

Det er behov for å gjøre endringer i bestemmelsen for å sikre at samtrafikkdirativet gjennomføres korrekt.

5.7 Endringsforslag knyttet til krav til utpekte organ

5.7.1 Vårt forslag

Vi foreslår endringer i § 6-1 andre og tredje ledd ved at det tas inn en henvisning til § 4-1 om bruk av datterforetak og underleverandører i andre ledd og at dagens tredje ledd oppheves. Videre foreslår vi at det gis ny bestemmelse i nytt tredje ledd om at formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer etter § 2-4, også gjelder for utpekte organer.

5.7.2 Gjeldende rett

Det følger av forskrift om meldermyndighet mv. § 6-1 andre ledd at kravene til samsvarsvurderingsorganer i § 2-1 til § 2-3 også gjelder for utpekte organer, med enkelte unntak. Bestemmelsen gjennomfører samtrafikkdirativets artikkel 45 (1). Etter denne bestemmelsen gjelder imidlertid også artikkel 33 og 34, som er gjennomført i forskriftens § 2-4 og § 4-1, for utpekte organ. Forskriften § 2-4 regulerer formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer, mens § 4-1 regulerer situasjonen når meldte organer bruker datterforetak og underleverandører.

5.7.3 Vår vurdering

Det er behov for å gjøre endringer i bestemmelsen for å sikre at samtrafikkdirativet gjennomføres korrekt.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslagene har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser. Enkelte av forslagene innebærer en tydeliggjøring av pliktene til pliktsubjektene. For øvrig innebærer forslagene, i tråd med oppsummeringen under punkt 1, språklige endringer og presiseringer for å sikre at forskriften gir regelverksbrukerne nødvendig informasjon.

7 Utkast til forskrift om endringer i samtrafikkforskriften og i forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderinger for jernbanen

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn med hjemmel i med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5, § 5b, § 6, § 12 og § 16 og forskrift 3. september 2021 nr. 2675 om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen § 4 og § 5.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 37p (direktiv (EU) 2016/797). Forskriften er meldt til EFTAs overvåkingsorgan i henhold til kravene i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven) og EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv (EU) 2015/1535).

I.

Det gjøres følgende endringer i forskrift 9. september 2021 nr. 2742 om samtrafikkvevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften). Endringene tas inn ved å streke over dagens tekst og ta inn ny tekst i kursiv.

§ 1-2 andre ledd skal lyde:

Forskriften gjelder ikke:

- a. tunnelbaner, sporvogner og ~~lette skinnegående kjøretøy~~ *andre lettbanekjøretøy*, og infrastruktur som brukes utelukkende av slike kjøretøy
- b. nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av jernbanesystemet i EØS, og som er beregnet bare på lokal persontransport eller persontransport i byer eller forsteder, og foretak som driver utelukkende på slike nett
- c. privateid jernbaneinfrastruktur, inkludert sidespor, som brukes av eieren eller en transportør til godstransportvirksomhet eller til persontransport for ikke-kommersielle formål, og kjøretøy som brukes utelukkende på slik infrastruktur
- d. infrastruktur og kjøretøy som er avsatt for strengt lokal, historisk eller turistmessig bruk
- e. ~~forstadsbaneinfrastruktur~~ *lettbaneinfrastruktur* som av og til brukes av jernbanekjøretøy under særlige vilkår på ~~forstadsbanesystemet~~ *lettbanesystemet*, utelukkende dersom det er nødvendig av hensyn til å oppnå forbindelse for disse kjøretøyene, og
- f. kjøretøy som hovedsakelig brukes på ~~forstadsbaneinfrastruktur~~ *lettbaneinfrastruktur*, men som er utstyrt med noen jernbanekomponenter som er nødvendige for å gjøre det mulig med en overgang på et avgrenset og begrenset avsnitt av jernbaneinfrastrukturen, utelukkende av hensyn til å oppnå forbindelse

§ 1-2 tredje ledd oppheves.

§ 1-4 bokstav l oppheves.

§ 1-4 bokstav m blir ny bokstav l, gjeldende bokstav n blir ny bokstav m, gjeldende bokstav o blir ny bokstav n, gjeldende bokstav p blir ny bokstav o og gjeldende bokstav q blir ny bokstav p.

§ 1-4 bokstav q skal lyde:

lettbanekjøretøy: et sporbundet kjøretøy i byer- eller forstadsområder med kollisjonssikkerhet CIII eller C-IV (i samsvar med EN 15227:2011) og en maksimal styrke av kjøretøyets konstruksjon på 800 kN (lengdestrykkraft i koblingsområdet), herunder tunnelbaner, sporvogner, forstadsbaner og lignende. Lettbanekjøretøy kan kjøre i egen trasé eller på spor i blandet trafikk og utveksler normalt ikke kjøretøy med langdistanse passasjer- eller godstogtrafikk.

§ 2-2 skal lyde:

§ 2-2. Hvem som kan melde fra om mangler i TSI-er

Ethvert medlem av det nettverket av representative organer som nevnt i ~~artikkel 38 nr. 4 i~~ forordning (EU) 2016/796 *artikkel 38 nr. 4* kan gjøre Kommisjonen/ESA oppmerksom på mulige mangler i TSI-er

§ 2-3 skal lyde:

§ 2-3 Unntak fra anvendelse av TSI-er – vilkår for unntak

Det kan gjøres unntak fra *anvendelse* av en eller flere TSI-er eller deler av disse i følgende tilfeller:

- a) for langt fremskredne prosjekter eller prosjekter som er underlagt en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført på datoen for ikrafttredelse for den eller de aktuelle TSI-ene. Dette gjelder prosjekter som omfatter et nytt delsystem eller en del av det, for fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem eller del av det, eller for et hvilket som helst av elementene nevnt i §1-2 første ledd,
- b) når det etter en ulykke eller naturkatastrofe er behov for en rask utbedring av jernbanenettet og de økonomiske eller tekniske vilkårene ikke gir rom for full eller delvis anvendelse av de relevante TSI-ene. Unntaket fra TSI-ene skal i slike tilfeller begrenses til tidsrommet før jernbanenettet blir gjenoppbygget
- c) når et eksisterende delsystem eller en del av det fornyes utvides eller oppgraderes, og anvendelsen av de aktuelle TSI-ene kan skade prosjektets økonomiske levedyktighet eller forenlighet med jernbanesystemet. Dette gjelder for eksempel i forbindelse med lasteprofil, sporvidde, avstand mellom sporene eller elektrisk spenning,
- d) for kjøretøy i trafikk fra eller til tredjestater, der sporvidden skiller seg fra sporvidden på hovedjernbanenettet i EØS.
- e) for et prosjekt som gjelder et nytt delsystem, fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem, dersom jernbanenett er atskilt eller isolert fra øvrige jernbanenett i EØS av hav eller av andre særlige geografiske forhold.

§ 2-4 skal lyde:

§ 2-4. Hvordan Kommisjonen/ESA involveres ved unntak fra anvendelse av TSI-er Unntak fra anvendelse av TSI-er – involvering av ESA og Kommisjonen

Statens jernbanetilsyn skal innen ett år etter at hver TSI er trådt i kraft, sende Kommisjonen/ESA en liste over pågående prosjekter som anses som langt framskredne etter § 2-3 bokstav a.

Kommisjonen/ESA skal informeres om at en eller flere TSI-er eller deler av dem ikke vil bli anvendt, i tilfellene som er nevnt i § 2-3 første ledd bokstav a og b skal Statens jernbanetilsyn informere ESA om at en eller flere TSI-er eller deler av dem ikke vil bli anvendt.

— Kommisjonen/ESA skal ha søknad om unntak fra TSI-ene eller deler av dem i tilfellene nevnt i § 2-3 bokstav a, c, d og e. Søknaden skal begrunnes og angi de alternative bestemmelsene som brukes i stedet for TSI. Søknad om unntak fra TSI-ene sendes til Statens jernbanetilsyn. I tilfeller som nevnt i § 2-3 første ledd bokstav a, c, d og e skal anmodningen om unntak fra en eller flere TSI-er eller deler av dem, rettes til Statens jernbanetilsyn. Anmodningen skal være begrunnet og skal angi de alternative bestemmelsene som skal gjelde i stedet for TSI-ene. Statens jernbanetilsyn sender anmodningen til ESA.

Der den som søker om tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning anmoder om unntak fra anvendelse av TSI-er, skal anmodningen på tilsvarende måte som ved søknader etter §§ 6-2 og 6-3, rettes til

- a) Byrådet dersom søknaden om tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning gjelder et kjøretøy med bruksområde i flere EØS-stater, eller
- b) Byrådet eller, dersom søkeren ønsker det, til Statens jernbanetilsyn, dersom søknaden om tillatelse til å bringe et kjøretøy i omsetning gjelder et kjøretøy som har bruksområde utelukkende i Norge

Anmodninger etter fjerde ledd skal være begrunnet og angi de alternative bestemmelsene som skal gjelde i stedet for TSI-ene. I tilfeller der en anmodning som nevnt i fjerde ledd er rettet til Byrådet, innhenter Byrådet en uttalelse fra Statens jernbanetilsyn og sender sin endelige uttalelse til Kommisjonen. I tilfeller der anmodningen rettet til Statens jernbanetilsyn, sender Statens jernbanetilsyn en anmodning til ESA.

§ 2-5 skal lyde:

§ 2-5. Hvordan Kommisjonen/ESA behandler søknader om unntak fra TSI-er Unntak fra anvendelse av TSI-er – Kommisjonens og ESAs behandling av søknader

Kommisjonen/ESA avgjør saker om unntak fra TSI-ene på grunnlag av hvor fullstendig og sammenhengende opplysningene i søknaden er.

Kommisjonen/ESA skal treffe sin beslutning innen fire måneder etter at søknaden med fullstendig dokumentasjon er fremlagt. Dersom det ikke treffes noen slik beslutning, skal søknaden anses for å være godtatt.

I påvente av Kommissjonens/ESAs beslutning, kan Statens jernbanetilsyn umiddelbart anvende de alternative bestemmelsene nevnt i § 2-4 tredje ledd.

~~Saker etter § 2-3 bokstav c og d skal avgjøres ved gjennomføringsrettsakter. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i direktiv (EU) 2016/797 artikkel 51 nr. 3. Når Kommissjonen behandler søknader etter § 2-3 bokstav c og d, skal avgjørelsen treffes i gjennomføringsrettsakter.~~

§ 3-3 skal lyde:

Fremgangsmåten for utstedelse av EF-samsvarserklæringer eller EF-erklæringer om bruksegnethet

Det er bestemmelsene i de relevante TSI-ene som angir fremgangsmåten for å utstede en EF-samsvarserklæring eller en EF-erklæring om bruksegnethet for en samtrafikkomponent. Produsenten av *samtrafikkkomponenten* eller dennes representant, som må være etablert i EØS, utsteder, daterer og signerer erklæringen.

Dersom TSI-en krever det, skal EF-erklæringene følges av et sertifikat utstedt av ett eller flere kontrollorganer *meldte organer*, om

- a) at en samtrafikkomponent isolert sett er i samsvar med de tekniske spesifikasjonene den skal oppfylle og
- b) *at samtrafikkkomponenten har bruksegnethet sett i forhold til det jernbanesystem den skal inngå i.*

Hvis samtrafikkkomponenten også er omfattet av andre EØS-rettsakter, skal EF-samsvarserklæringen eller EF-erklæringen om bruksegnethet angi at samtrafikkkomponentene også oppfyller disse kravene.

Dersom verken produsenten eller dennes representant har utarbeidet EF-erklæringene i samsvar med første og tredje ledd, skal den som bringer samtrafikkkomponentene i omsetning, gjøre det. Den som setter sammen samtrafikkkomponenter eller deler av samtrafikkkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til eget bruk produserer samtrafikkkomponenter, må utarbeide EF-erklæringene i samsvar med første og tredje ledd.

Dersom Statens jernbanetilsyn fastslår at en EF-erklæring ikke er utarbeidet riktig, skal *tilsynet Statens jernbanetilsyn* sikre at samtrafikkkomponenten ikke bringes i omsetning. Statens jernbanetilsyn skal i slike tilfeller gi produsenten eller dennes representant pålegg om å bringe samtrafikkkomponenten i samsvar med vilkårene fastsatt av vedkommende EØS-stat.

Det er det ~~tekniske kontrollorganet~~ *meldte organet* som søknaden er sendt til, som skal foreta samsvarsvurderingen eller vurderingen av bruksegnethet for en samtrafikkomponent.

§ 3-4 andre ledd skal lyde:

Dersom beslutningene nevnt i første ledd skyldes at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige, skal *Statens jernbanetilsyn*, Kommisjonen eller Byrådet, etter hva som er relevant, gjennomføre ett eller flere av disse tiltakene:

- a) delvis eller fullstendig tilbaketrekking av den aktuelle spesifikasjonen i de publikasjonene der den inngår,
- b) dersom den relevante spesifikasjonen er en harmonisert standard, begrense eller trekke tilbake denne standarden i samsvar med forskrift om gjennomføring av forordning (EU) nr. 1025/2012 om europeisk standardisering, vedlegget artikkel 11,
- c) gå gjennom TSI-en i samsvar med *direktiv (EU) 2016/797* artikkel 6 i ~~direktiv (EU) 2016/797~~.

§ 4-3 skal lyde:

§ 4-3 Melding til ESA og Byrådet om gjeldende nasjonale regler

Statens jernbanetilsyn skal gi ~~Kommisjonen~~ ESA og Byrådet melding om de eksisterende nasjonale reglene dersom

- a) reglene endres
- b) det er levert en ny søknad om unntak fra kravet om en TSI i samsvar med §§ 2-3 og 2-4
- c) nasjonale regler blir overflødige etter at den aktuelle TSI-en er offentliggjort eller revidert.

Statens jernbanetilsyn skal melde den fullstendige teksten til nasjonale regler som nevnt i første ledd i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796. I meldingen skal ~~begrunne det gis en~~ *begrunnelse* for at ~~behovet for regelen~~ *reglene* slik at den er nødvendige for å oppfylle oppfylle grunnleggende krav som ikke er omfattet av en relevant TSI.

Nasjonale regler nevnt i første ledd skal undersøkes av Byrådet/~~ESA~~ etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 25 og 26 i forordning (EU) 2016/796.

Nasjonale regler, inkludert de som omfatter grensesnittene mellom kjøretøy og jernbanenett, skal være lett tilgjengelige og formulert på en måte som alle berørte parter kan forstå. Statens jernbanetilsyn kan bli bedt om å gi ytterligere opplysninger om de nasjonale reglene.

Statens jernbanetilsyn kan beslutte å ikke oversende nasjonale regler av streng lokal art. I slike tilfeller skal Statens jernbanetilsyn ~~påse at dette framgår~~ *henvise til de aktuelle forskriftene og til restriksjonene* i infrastrukturregisteret (RINF).

Nasjonale regler som er meldt i samsvar med denne bestemmelsen, er ikke underlagt høring etter EØS-høringsloven.

§ 4-4 skal lyde:

§ 4-4 Fastsettelse av nye nasjonale regler

Det kan bare fastsettes nye nasjonale regler i disse tilfellene:

- a) dersom en TSI ikke fullt ut regulerer alle grunnleggende krav, eller
- b) som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke.

Statens jernbanetilsyn skal sende et begrunnet utkast til nye nasjonale regler til ~~Kommisjonen/ESA~~ og Byrået for vurdering før den foreslåtte regelen er forventet å tre i kraft. ~~Utkast til nye nasjonale regler skal sendes til~~ *Utkastet til Byrået skal sendes i samsvar med på den måten som er angitt i artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796 artikkel 27.* ~~Kommisjonen/ESA og Byrået skal gjennomføre undersøkelsen innen fristene og etter fremgangsmåten angitt i artikkel 25 og 26 i forordning (EU) 2016/796 artikkel 25 og 26.~~

Statens jernbanetilsyn skal sende melding om nye nasjonale regler til ~~Kommisjonen/ESA~~ og Byrået når de blir vedtatt. Meldingen om nye vedtatte nasjonale regler skal sendes *på den måten som er angitt i samsvar med artikkel 27 i forordning (EU) 2016/796 artikkel 27.*

Statens jernbanetilsyn kan vedta og anvende en ny nasjonal regel umiddelbart dersom det er å anse som et forebyggende hastetiltak. Denne regelen skal meldes i samsvar med § 4-3 og være underlagt Byråets vurdering i samsvar med ~~artikkel 26 nr. 1, 2 og 5 i forordning (EU) 2016/796 artikkel 26 nr. 1, 2 og 5.~~

Tittelen til § 4-6 skal lyde:

§ 4-6 Fremgangsmåten for utstedelse av en EF-verifiseringserklæring

§ 4-6 første ledd skal lyde:

For å starte arbeidet med EF-verifiseringen skal søkeren be det eller de tekniske kontrollorganene ~~samsvarsvurderingsorganet~~ som den har valgt, om å iverksette verifiseringen etter framgangsmåten i vedlegg IV til denne forskriften. EF-verifiseringen skal omfatte prosjekteringsfasen og hele produksjonsfasen fram til søknadsfasen før kjøretøyet bringes i omsetning eller delsystemet tas i bruk. Verifiseringen skal omfatte det aktuelle delsystemets grensesnitt mot det systemet som delsystemet inngår i.

§ 4-6 femte ledd skal lyde:

~~Det tekniske kontrollorganet~~ *Det meldte organet* kan utstede attester for mellomliggende verifisering for å dekke visse trinn i verifiseringen eller visse deler av et delsystem. Dersom de relevante TSI-ene tillater det, kan *det melde organet* ~~det tekniske kontrollorganet~~ utstede verifiseringssertifikater for ett eller flere delsystemer eller visse deler av disse delsystemene.

§ 4-7 skal lyde:

§ 4-7 Når et delsystem ikke oppfyller grunnleggende krav

Dersom Statens jernbanetilsyn har vurdert at et strukturelt delsystem omfattet av EF-verifiseringserklæringen fulgt av den tekniske dokumentasjonen ikke fullt ut er i samsvar med denne forskriften og særlig ikke oppfyller de grunnleggende kravene, så kan tilsynet *Statens jernbanetilsyn* anmode om at det blir foretatt ytterligere kontroller.

Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart informere ESA om alle ytterligere kontroller tilsynet *Statens jernbanetilsyn* har bedt om, og gi en begrunnelse for dette. ESA rådspør partene.

Statens jernbanetilsyn skal *til ESA* oppgi om *det manglende samsvaret årsaken til at denne forskriften ikke er overholdt* skyldes

- a) at de grunnleggende kravene ikke er oppfylt, eller at en TSI ikke er overholdt. ~~Kommisjonen/~~ *ESA informerer i slike tilfeller umiddelbart EØS-staten der vedkommende som utarbeidet EF-verifiseringserklæringen holder til, og ber om at medlemsstaten treffer egnede tiltak, ESA eller Kommisjonen, avhengig av hvor den som har utarbeidet EF-verifiseringserklæringen er etablert, informerer i slike tilfeller umiddelbart den aktuelle EØS-staten og ber denne treffe nødvendige tiltak, eller*
- b) at en TSI er utilstrekkelig, og i slike tilfeller gjelder fremgangsmåten for endring av TSI-en som nevnt i § 2-5.

§ 5-5 bokstav c skal lyde:

Dokumentasjon av sikker integrering av delsystemer, fastslått på grunnlag av TSI-ene, nasjonale regler og de felles sikkerhetsmetodene (CSM) definert i ~~artikkel 6 i~~ direktiv (EU) 2016/798 *artikkel 6*.

§ 5-6 første og andre ledd skal lyde:

~~Statens jernbanetilsyn skal kontrollere at dokumentasjonen er fullstendig, relevant og sammenhengende.~~

Statens jernbanetilsyn skal innen en måned etter at ~~søknaden~~ *en søknad om tillatelse til å ta i bruk et fast anlegg* er mottatt, bekrefte at dokumentasjonen er fullstendig eller be om relevante utfyllende opplysninger. Søkeren skal få en rimelig frist for å ettersende dokumentasjon.

For søknader som gjelder tillatelse til å ta i bruk ERTMS skal Statens jernbanetilsyn verifisere at dokumentasjonen samsvarer med Byråets godkjenning av prosjektet, jf. § 5-8 andre ledd.

§ 5-7 femte ledd andre punktum skal lyde:

I så fall får saksbehandlingsreglene i ~~artikkel 30 nr. 2 i~~ forordning (EU) 2016/796 *artikkel 30 nr. 2* anvendelse.

§ 5-8 andre ledd skal lyde:

Byrådet ~~gir en positiv beslutning~~ *godkjenner prosjektet* eller informerer søkeren om mulige mangler ved prosjektets utforming innen en forhåndsfastsatt frist, og senest innen to måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Byrådet skal gi sin uttalelse på bakgrunn av søkerens dokumentasjon og eventuelle uttalelser fra Statens jernbanetilsyn.

§ 6-3 andre ledd bokstav e skal lyde:

dokumentasjon på at teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet er kontrollert mot kravene i relevante TSI-er, eventuelt nasjonale regler, *infrastrukturregistre* og CSM for risikovurdering.

§ 6-7 andre ledd andre punktum skal lyde:

Dersom det ikke oppnås enighet innen fristen, skal Byrådet treffe sin endelige beslutning, med mindre Statens jernbanetilsyn har oversendt saken til voldgift hos klageinstansen i henhold til ~~artikkel 55-i~~ forordning (EU) 2016/796 *artikkel 55*.

§ 6-16 skal lyde:

Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med:

- a) fremgangsmåtene for verifisering i de relevante TSI-ene, eller
- b) fremgangsmåtene for samsvarsvurdering som definert i modul B+D, B+F og H1 i europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF *i de tilfellene der TSI-ene ikke gjelder*.

§ 6-17 andre ledd skal lyde:

Dersom Statens jernbanetilsyn blir oppmerksom på at et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller et av de gjeldende grunnleggende kravene, skal Statens jernbanetilsyn informere de aktuelle jernbaneforetakene om dette. Statens jernbanetilsyn ~~kan~~ *skal* pålegge jernbaneforetaket å gjennomføre korrigerende tiltak for å bringe kjøretøyet eller kjøretøytypen i samsvar. Statens jernbanetilsyn skal informere Byrådet og andre berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter.

§ 6-18 skal lyde:

§ 6-18. Sikkerhetstiltak når et kjøretøy eller en kjøretøytype ikke oppfyller grunnleggende krav

Dersom de korrigerende tiltakene ikke sikrer at de grunnleggende kravene blir oppfylt, og dette medfører alvorlig sikkerhetsrisiko, kan Statens jernbanetilsyn fatte vedtak om midlertidige sikkerhetstiltak. ~~Statens jernbanetilsyn kan midlertidig tilbakekalle typetillatelsen for et kjøretøy.~~

~~Vedtaket kan prøves rettslig og behandles av voldgiftsordningen dersom Byrådet har truffet vedtaket.~~ *Statens jernbanetilsyn og Byrådet kan samtidig midlertidig tilbakekalle typetillatelsen for et*

kjøretøy. Vedtak om midlertidig tilbakekall av typetillatelse for kjøretøy kan prøves rettslig. Der Byrådet har truffet vedtaket kan det også oversendes til voldgift hos klageinstansen utpekt etter forordning (EU) 2016/796 artikkel 55.

Dersom det er gitt en tillatelse eller typetillatelse for en kjøretøytype som på tillatelsestidspunktet ikke oppfylte grunnleggende krav, kan Statens jernbanetilsyn og Byrådet kalle tilbake eller endre tillatelsen etter en vurdering av effekten av de sikkerhetstiltak som er iverksatt.

Dersom kjøretøyet på tillatelsestidspunktet ikke oppfylte grunnleggende krav knyttet til en del av kjøretøyets bruksområde, ~~kan~~ skal tillatelsen kalles tilbake eller endres slik at de relevante delene av bruksområdet utelukkes.

Byrådet eller Statens jernbanetilsyn skal informere innehaveren av tillatelsen eller typetillatelsen for kjøretøyet, og begrunne vedtaket.

§ 6-19 skal lyde:

~~§ 6-19. Informasjon om og offentliggjøring av Fremgangsmåte ved overprøving av vedtak om tilbakekalling av eller endring i tillatelsen~~

Innehaveren av tillatelsen kan, innen en måned etter å ha mottatt vedtaket om å kalle tilbake endring eller tilbakekall av tillatelsen etter § 6-18 andre tredje ledd, kan innehaveren be om at Byrådet eller Statens jernbanetilsyn om å gjennomgå beslutningen på nytt. I så fall skal vedtaket midlertidig oppheves. Byrådet eller Statens jernbanetilsyn skal bekrefte eller omgjøre sitt vedtak innen en måned fra de ble bedt om å gå igjennom vedtaket.

Ved uenighet mellom Byrådet og Statens jernbanetilsyn om behovet for å begrense eller tilbakekalle tillatelsen, skal voldgiftsordningen ~~etter artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796 artikkel 55~~ følges, jf. § 6-7. Dersom resultatet av denne ordningen er at kjøretøytillatelsen verken begrenses eller tilbakekalles, skal de midlertidige sikkerhetstiltakene oppheves.

Dersom Byråets vedtak blir bekreftet, kan innehaveren av kjøretøytillatelsen sende en klage til klageinstansen utpekt etter ~~artikkel 55 i forordning (EU) 2016/796 artikkel 55~~ innen to måneder etter å ha blitt informert eller på annen måte gjort kjent med vedtaket. Dersom Statens jernbanetilsyns vedtak blir bekreftet, kan innehaveren av kjøretøytillatelsen sende en klage i samsvar med forvaltningslovens regler innen to måneder etter å ha fått vite om vedtaket.

§ 6-21 skal lyde:

~~§ 6-21. Konsekvenser av tilbakekalt tillatelse for bruk og omsetning når en tillatelse tilbakekalles~~

Når ~~Dersom en tillatelse~~ tillatelsen til å bringe et kjøretøy i omsetning tilbakekalles, skal kjøretøyet ikke lenger brukes. *Kjøretøyet skal heller ikke gis utvidet bruksområde.* Når typetillatelsen for et kjøretøy tilbakekalles, skal kjøretøyer av denne typen ikke bringes i omsetning. Dersom kjøretøyet allerede er brakt i omsetning, skal det trekkes tilbake.

§ 7-1 tredje ledd oppheves.

Begrepet «teknisk kontrollorgan» endres til «meldt organ» i følgende punkter i vedlegg IV: Tittelen til punkt 2, 2.1, 2.3.4, tittelen til punkt 2.5, 2.5.2, 2.5.3 2.5.4 og 2.7.

Begrepet «det tekniske kontrollorganet» endres til «det meldte organet» i følgende punkter i vedlegg IV: 2.2.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3 og 2.5.4.

Begrepet «de tekniske kontrollorganene» endres til «de meldte organene» i vedlegg IV punkt 2.4 (c).

II.

Det gjøres følgende endringer i forskrift 8. september 2021 nr. 2705 om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen. Endringene tas inn ved å streke over dagens tekst og ta inn ny tekst i kursiv.

§ 1-3 skal lyde:

§ 1-3. Meldermyndighet

Statens jernbanetilsyn er meldermyndighet, og har ansvaret for *vurdering og utpeking* av, melding om og tilsyn med samsvarsvurderingsorganer.

Statens jernbanetilsyn skal informere om hvilke organer som har tillatelse til å utføre samsvarsvurderinger etter denne forskriften *ved å melde organer inn i EUs informasjonssystem NANDO og å anmode ERA om å registrere utpekte organer i dokumentdatabasen RDD.*

Statens jernbanetilsyn skal informere om prosessen for *vurdering av utpeking* av, melding om og tilsyn med samsvarsvurderingsorganer, og om eventuelle endringer i disse prosessene.

Vurderinger og tilsyn skal utføres av akkrediteringsorgan i henhold til og i samsvar med EØS-vareloven. Statens jernbanetilsyn har ansvaret for de oppgavene som utføres av organet. Dersom Statens jernbanetilsyn delegerer eller på annen måte overlater *vurderingen, utpekingen og meldingen* eller ~~tilsynet~~ *Statens jernbanetilsyn* nevnt i første ledd, til et organ som ikke er et statlig foretak, skal dette organet være en juridisk person og oppfylle kravene fastsatt i ~~kapittel II § 1-4~~ i denne forskriften. I tillegg skal organet ha forsikring for å dekke erstatningsansvar som måtte oppstå som følge av virksomheten.

Statens jernbanetilsyn skal sørge for at de organene de har meldt, enten direkte eller gjennom utpekte representanter, deltar i arbeidet til sektorgruppen av meldte organer opprettet i samsvar med ~~artikkel 24 i~~ forordning (EU) 2016/796 *artikkel 24.*

§ 2-3 bokstav a skal lyde:

a. solid teknisk og yrkesrettet opplæring som omfatter all samsvarsvurderingsvirksomhet som ~~det tekniske kontrollorganet~~ *samsvarsvurderingsorganet* er utpekt for,

§ 2-4 skal lyde:

§ 2-4 Formodning om samsvar for samsvarsvurderingsorganer

~~Et samsvarsvurderingsorgan skal antas å oppfylle kravene i § 2-1 til § 2-3 når det er akkreditert i samsvar med kravene i EØS-vareloven. Et samsvarsvurderingsorgan skal antas å oppfylle kravene i § 2-1 til § 2-3 dersom organet gjennom en akkreditering dokumenterer at det oppfyller kriteriene i de relevante harmoniserte standarder som dekker disse kravene.~~

§ 4-3 tredje ledd skal lyde:

Dersom et meldt organ finner at en produsent ikke har oppfylt kravene i TSI-en eller tilsvarende harmoniserte standarder eller tekniske spesifikasjoner, skal det ikke utstede samsvarssertifikat så lenge kravene ikke er oppfylt. *Det meldte organet skal også kreve at produsenten treffer egnede korrigerende tiltak.*

§ 5-1 andre ledd bokstav b skal lyde:

Organet og dets personale skal være organisatorisk atskilt fra foretaket som de utgjør en del av, ha rapporteringsmetoder som sikrer at de er upartiske, og dokumentere dette overfor Statens jernbanetilsyn Norsk Akkreditering.

§ 6-1 skal lyde:

§ 6-1. Utpeking av organer som skal gjennomføre verifisering

Statens jernbanetilsyn skal utpeke de organene som skal gjennomføre verifisering etter nasjonale regler. Et meldt organ kan være utpekt organ. I slike tilfeller kan hele verifiseringsprosessen utføres av ett enkelt samsvarsvurderingsorgan.

Kravene knyttet til samsvarsvurderingsorganer fastsatt i § 2-1 til § 2-3 og § 4-1, gjelder også utpekte organer, unntatt med de unntak at

- a) ~~når det gjelder kvalifikasjoner som kreves av personalet i samsvar med § 2-3 bokstav c § 2-3 bokstav c skal gjelde slik at personalet skal ha tilstrekkelig kunnskap om og forståelse av nasjonal rett, og~~
- a) ~~når det gjelder dokumenter som stilles til rådighet for meldermyndigheten i samsvar med § 4-1 tredje ledd § 4-1 tredje ledd skal gjelde slik at det utpekte organet skal kunne gi Statens jernbanetilsyn tilgang til dokumenter om vurderingen av underleverandørens eller datterforetakets kvalifikasjoner og det arbeidet som de har utført i samsvar med de relevante nasjonale reglene.~~

~~I tillegg gjelder følgende krav:~~

- a) ~~Det utpekte organet skal ha tilfredsstillende kunnskap om og forståelse av nasjonale lovgivning.~~
- b) ~~Det utpekte organet skal inkludere dokumenter som gjelder arbeid som skal utføres av datterforetak eller underleverandører i samsvar med de relevante nasjonale reglene.~~

Formodningen om samsvar for samsvarsvurderingsorganer etter § 2-4, gjelder også utpekte organer.

De driftsmessige forpliktelsene som er fastsatt i § 4-3 gjelder også utpekte organer, bortsett fra at disse forpliktelsene viser til nasjonale regler i stedet for TSI-er.

Forpliktelsen til å gi opplysninger som er fastsatt i § 4-4 første ledd gjelder også utpekte organer, som skal informere Statens jernbanetilsyn i samsvar med dette.

~~— Medlemsstatene kan godta kjøretøy som er tydelig identifisert i samsvar med et annet kodesystem. Dette gjelder for kjøretøy som er i trafikk eller er ment å settes i trafikk fra eller til tredjestater som har sporvidde forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i EØS-området.~~

III.

Forskriften trer i kraft dd.mm.2025