

Utkast til forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet

Høringsnotat

1	Innledning.....	3
2	Hvorfor samle nasjonale regler om kjøretøy?.....	4
3	Nærmere om forskriftsutkastet	5
3.1	Virkeområde.....	5
3.1.1	Geografisk virkeområde	5
3.1.2	Teknisk virkeområde	5
3.1.3	Forholdet til samtrafikkforskriften	5
3.2	Definisjoner	5
3.3	Krav til jernbaneforetak	6
3.3.1	Teknisk dokumentasjon.....	6
3.3.2	Merking.....	6
3.3.3	Vedlikehold	6
3.4	Krav til kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet	6
3.4.1	Forholdet mellom TSler og nasjonale regler	7
3.4.2	Bruk av standarder	7
3.4.3	Verifiseringer og samsvarsvurderinger	8
3.4.4	Strukturering av vedlegget	8
3.4.5	Forholdet til referansedokumentet og vedtak 2011/155/EU	8
3.5	Tillatelsesprosess for kjøretøy som brukes til jernbanevedlikehold mm.	9
3.6	Melding	10
3.7	Søknad om testkjøring eller transport på jernbanenettet før ibruktaking	10
3.8	Ulike tillatelsesformer.....	10
3.8.1	Første tillatelse og ny tillatelse etter endringer	11
3.8.2	Ytterligere tillatelse	11
3.8.3	Tillatelse til et kjøretøy som har typetillatelse.....	12
3.9	Krav til enhet med ansvar for vedlikehold.....	12
3.10	Øvrige bestemmelser.....	12
3.10.1	Unntak	12
3.10.2	Endringer i andre forskrifter.....	13
3.10.3	Ikrafttredelse.....	13
4	Administrative og økonomiske konsekvenser.....	13
5	Merknader til enkelte bestemmelser i vedlegget.....	14
5.1	Krav til teknisk forenlighet og sikker integrering	14
5.2	Kjøresikkerhet og løpeegenskaper.....	15
5.3	Termisk kapasitet for bremsesystemet.....	15
5.4	Bremsefriksjonsmaterialer	15
5.5	Klimatiske forhold	15
5.6	Strømforsyning	15
5.7	Støy i førerhus	15
5.8	Styring, kontroll og signal.....	16

1 Innledning

Statens jernbanetilsyn har utarbeidet et utkast til forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet.

Forskriftsutkastet utgjør for det første et supplement til samtrafikkforskriftens krav til å oppstille de nasjonale reglene som gjelder både for søknads-/tillatelsesprosessen og kravene til kjøretøy når de ikke fremgår av tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet (TSI). Etter samtrafikkforskriften § 13 annet ledd "skal Statens jernbanetilsyn treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at disse delsystemene bare tas i bruk dersom de er utformet, bygd og anlagt på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene, jf. vedlegg III, når de integreres på det nasjonale jernbanenettet". Krav som omhandler sikker integrering på jernbanenettet kan også hjemles i denne bestemmelsen.

For det andre er forskriften gitt for å gjennomføre deler av direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet), særlig de endringene som fremgår av endringsdirektiv 2008/110/EF og som omhandler vedlikehold av kjøretøy.

For det tredje viderefører utkastet til ny kjøretøyforskrift gjeldende krav som omhandler kjøretøy i sikkerhetsforskriften. Dermed kompletteres den tredelingen av sikkerhetsforskriften som har funnet sted det siste året, med ny jernbaneinfrastrukturforskrift, ny sikkerhetsstyringsforskrift og nå ny kjøretøyforskrift.

Forskriftsutkastet er ment å videreføre någjeldende krav slik de fremgår av ulike steder i jernbanelovgivningen i dag. Det er ikke meningen å introdusere nye eller strengere krav utover det som er og har vært praksis i tillatelsessaker for Statens jernbanetilsyn i de senere årene. Enkelte prosessuelle krav foreslås å stille enklere krav til søkeren, bl.a. ved å ikke kreve melding for enkelte kategorier kjøretøy.

Forskriftsutkastet omhandler tre sett med regler:

1. Prosessuelle regler basert på prinsippene i samtrafikkforskriften om tillatelse til ibruktaking av delsystemer og kjøretøy. Disse reglene viderefører gjeldende krav i sikkerhetsforskriften så lenge det ikke er i strid med samtrafikkforskriften.
2. Krav og/eller vilkår for å drive jernbanevirksomhet for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø. Dette gjelder også krav om ansvar for vedlikehold av kjøretøy.
3. Nasjonale krav som må oppfylles for å få tillatelse til å ta i bruk kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet.

Forskriftsutkastet består av en hoveddel og et vedlegg. Hoveddelen inneholder reglene nevnt i punkt 1 og 2 ovenfor. Vedlegget inneholder reglene nevnt i punkt 3, nemlig de materielle, tekniske kravene som kjøretøy må oppfylle for å kunne tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet.

Både til utkastet til forskriftens hoveddel og vedlegg er det utarbeidet lovspeil, for å angi hvilke nåværende krav som er skrevet inn i utkastet. Mange bestemmelser stammer fra sikkerhetsforskriften, Jernbanelovverkets tekniske regelverk JD 590, europeiske standarder osv.

2 Hvorfor samle nasjonale regler om kjøretøy?

Direktiv 2008/57/EF (direktivet) og samtrafikkforskriften forutsetter at det finnes nasjonale regler som skal anvendes i forbindelse med ibruktaking av kjøretøy. De bestemmelsene i samtrafikkforskriften som inneholder føringer til nasjonalt regelverk om kjøretøy er:

- § 13 annet ledd (direktivet artikkel 15 nr. 1 annet ledd.): Det må finnes nasjonale regler som sikrer sikker integrering og teknisk forenlighet. Dette gjelder både mellom komponenter og delsystemer internt i et kjøretøy og mellom kjøretøy og det øvrige jernbanesystemet.
- § 15 tredje ledd (direktivet artikkel 17 nr. 3 og artikkel 5 nr. 6): Tekniske regler som brukes ved gjennomføringen av de grunnleggende kravene for hvert delsystem:
 - Når det ikke foreligger noen relevant TSI
 - Når det er åpne punkter i en TSI
 - Når det gis unntak fra krav i en TSI
 - Når et særtilfelle krever bruk av regler som ikke fremgår av den relevante TSlen
- § 20 annet ledd bokstav b) (direktivet artikkel 22 nr. 2 bokstav b)): Nasjonale regler som oppstiller kriterier for teknisk forenlighet og sikker integrering, og nasjonale regler som får anvendelse på åpne punkter i relevante TSler eller de særtilfellene som er identifisert i relevante TSler.
- § 23 (direktivet artikkel 23 nr. 4-6): Nasjonale kriterier og regler som gjelder teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet, og nasjonale regler som gjelder der det er åpne punkter eller særtilfeller i TSlene.
- § 25 annet ledd (direktivet artikkel 24 nr. 2 annet strekpunkt): Nasjonale regler som er notifisert i henhold til direktivet artikkel 17 nr. 3 og jernbanesikkerhetsdirektivet artikkel 8 skal legges til grunn for å gi tillatelse til ibruktaking av kjøretøy som ikke omfattes av TSI.
- § 26 (direktivet artikkel 25 nr. 4): Sikkerhetsmyndigheten kan kreve at det demonstreres samsvar med nasjonale regler som er notifisert i henhold til direktivet artikkel 17 nr. 3 og sikkerhetsdirektivet artikkel 8 når det er aktuelt å gi tillatelse til kjøretøy som allerede har tillatelse i en annen EØS-stat.
- § 28 tredje ledd (direktivet artikkel 26 nr. 3): Når nasjonale regler som en type kjøretøy er godkjent på grunnlag av blir endret, skal sikkerhetsmyndigheten vurdere om tillatelsen skal utstedes på ny.
- § 29 (direktivet artikkel 27): Nasjonale regler som legges til grunn når det gis tillatelse til ibruktaking av kjøretøy skal klassifiseres mot de tilsvarende nasjonale reglene i andre land for å legge til rette for såkalt kryssaksept av kjøretøy som har tillatelse i andre land.

Som vi ser er det påkrevd at det skal foreligge nasjonale tekniske regler som oppstiller de kravene til kjøretøy som skal anvendes som vilkår for å kunne ta kjøretøyet i bruk på det nasjonale jernbanenettet. Disse reglene må være nøyaktige nok til at alle skal kunne legge dem til grunn når de designer, utformer, konstruerer, anskaffer eller oppgraderer et kjøretøy. Det betyr at de nasjonale reglene må ha et detaljeringsnivå som tilsvarer TSlenes. I tillegg må det fremgå direkte eller indirekte av reglene hvordan man kan verifisere samsvar. Forholdet mellom nasjonale regler og krav i TSler er nærmere beskrevet nedenfor i avsnitt 3.3.

3 Nærmere om forskriftsutkastet

3.1 Virkeområde

3.1.1 Geografisk virkeområde

Forskriftsutkastet gjelder alle kjøretøy som skal tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet, se § 1. Jernbaneforskriften § 1-4 bokstav a) definerer det nasjonale jernbanenettet som alle strekninger som Jernbaneanverket forvalter på vegne av staten.

Det betyr at kjøretøy som skal brukes på anleggsområder og strekninger som det ennå ikke foreligger noen tillatelse til å ta i bruk som en del av det nasjonale jernbanenettet (nye strekninger) ikke er omfattet av forskriftsutkastet. De samme kjøretøyene er imidlertid underlagt forskriftsutkastets krav hvis de skal brukes til vedlikehold, fornyelse eller oppgradering av strekninger som er en del av det nasjonale jernbanenettet.

Kjøretøy som utelukkende skal brukes på privateide sidespor faller utenfor virkeområdet.

3.1.2 Teknisk virkeområde

Forskriftsutkastet gjelder i utgangspunktet alle typer og kategorier kjøretøy. Dette fremgår av definisjonen av kjøretøy i § 3.

Visse kategorier kjøretøy, slik som kjøretøy for anlegg og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur og eldre kjøretøy som brukes av museumsbaner, vil ikke kunne oppfylle alle kravene til kjøretøy som utkastet oppstiller. For museumskjøretøyer vil det fortsatt kunne være aktuelt å gi unntak fra enkelte krav tilsvarende det som er praksis i dag.

For kjøretøykategorier som brukes til anlegg og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur er det angitt enkelte standarder som kan oppfylles for disse kjøretøyenes vedkommende, uten at de øvrige kravene i forskriftsutkastet behøver å oppfylles enkeltvis, se § 10. For disse kjøretøyene vil det være tilstrekkelig å oppfylle kravene i de aktuelle standardene i tillegg til de angitte nasjonale kravene for å få tillatelse til ibruktaking etter forskriftsutkastet. Se mer om disse kategoriene kjøretøy under punkt 3.3.

3.1.3 Forholdet til samtrafikkforskriften

Kjøretøyforskriften vil angi prosessuelle krav som er nødvendige for å regulere fremgangsmåtene for å få tillatelse til å ta i bruk kjøretøy etter samtrafikkforskriften kapittel V. Tillatelsene vil gis med hjemmel i samtrafikkforskriften, mens de prosessuelle kravene som fremgår av kjøretøyforskriften skal legges til grunn. Dette inkluderer krav til melding (§ 13 jf. § 11 tredje ledd), egen tillatelse til transport og/eller testing på nettet (§ 12), og søknad om endelig tillatelse til å ta kjøretøyet i bruk (§ 14 til § 17).

3.2 Definisjoner

Jernbanelovgivningen inneholder en rekke definisjoner som er relevante også for denne forskriften. Disse definisjonene er ikke gjentatt i forskriftsutkastet, da vi kan legge til grunn at ord og uttrykk som er definert i andre forskrifter ikke skal bety noe annet i forskriftsutkastet.

Enkelte av definisjonene som gjentas fra samtrafikkforskriften er tatt med for å gi en helhetlig fremstilling av definisjoner av sentrale begreper i forskriftsutkastet.

3.3 Krav til jernbaneforetak

Sikkerhetsforskriften kapittel 11 inneholder flere krav til jernbaneforetak som skal sørge for at de skal kunne kjøre sikre tog på det nasjonale jernbanenettet. Disse kravene er i det store og hele videreført i forskriftsutkastet, med enkelte språklige tilpasninger. Vi minner også om at samtrafikkforskriften § 13 fjerde ledd som viser til at kjøretøyer som er tatt i bruk skal kontrolleres av tilsynet i forbindelse med tildeling av og tilsyn med sikkerhetssertifikater eller sikkerhetsgodkjenninger som forutsatt i jernbaneforskriften og sikkerhetsstyringsforskriften.

3.3.1 Teknisk dokumentasjon

Den tekniske dokumentasjonen skal sikre at kjøretøyene kan kjøres i henhold til forutsetningene, og at vedlikehold skjer på en måte som gjør at de grunnleggende kravene oppfylles også under bruken. Videre skal dokumentasjonen sikre at eventuelle operasjonelle, sikkerhetskompenserende tiltak som vilkår for tillatelsen, er implementert og verifisert.

3.3.2 Merking

Kravene til merking i utkastet viderefører gjeldende krav i sikkerhetsforskriften, og utfyller de som følger av samtrafikkforskriften § 32 og 33. Hva gjelder spørsmålet om hvilket språk merkingen skal være på, vil det være jernbanevirksomhetenes ansvar å sørge for at personellet som skal betjene kjøretøyene har tilstrekkelig kunnskaper til å betjene kjøretøyene som forutsatt. Dette inkluderer språkkunnskaper til å forstå merkingen og brukerdokumentasjonen til kjøretøyene.

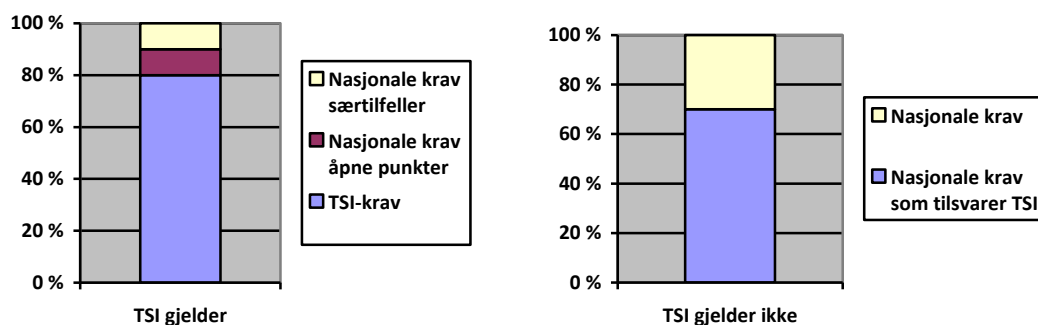
Merking som påkrevd etter denne bestemmelsen er ikke nødvendig å dokumentere i forbindelse med en tillatelsessøknad, da de kravene som er relevante for ibruktakingstillatelsen fremgår av vedlegget punkt 7.2.1. Det er i TSlen for drift og trafikkstyring (TSI OPE) punkt 4.2.2.3 og vedlegg P kravet til merking fremgår uttrykkelig.

3.3.3 Vedlikehold

Drift av kjøretøyene må foregå i henhold til den tiltenkte bruken. Krav til drift av jernbanevirksomhet og vedlikehold av kjøretøyer fremgår også av øvrige deler av jernbanelovgivningen, men det er etter tilsynets mening ikke nødvendig å repetere i utkastet til kjøretøyforskrift. Den foreslåtte § 7 er en videreføring av eksisterende krav i sikkerhetsforskriften.

3.4 Krav til kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet

Det er et gjennomgående prinsipp i samtrafikkforskriften kapittel V om at kjøretøy bare kan få tillatelse til å bli tatt i bruk hvis de grunnleggende kravene er oppfylt. De grunnleggende kravene kan oppfylles ved bruk av relevante TSler og/eller nasjonale regler der TSlene ikke er dekkende eller gjelder. Dette kan illustreres på følgende måte, ved at samlet mengde krav for å oppfylle de grunnleggende kravene er 100 % (andelen nasjonale krav er ikke reelle, men angitt for illustrasjonens skyld):



De nasjonale reglene er angitt i vedlegget til forskriften. Når vedlegget viser til TSI-krav, er disse å anse som nasjonale krav i figuren til høyre. Slike TSI-krav gir uttrykk for gjeldende nasjonale krav. Det er derfor etter tilsynets mening bedre å vise til TSI-kravet enn å gjenta det i forskriften. Slik kan man unngå misforståelser om hva et krav innebærer. Se også avsnitt 3.4.3 om verifisering av slike krav.

3.4.1 Forholdet mellom TSler og nasjonale regler

For å finne ut hvilke krav som gjelder må man for det første undersøke om en eller flere TSler får anvendelse på et prosjekt. Dette fremgår av den enkelte TSI.

Vær oppmerksom på samtrafikkforskriften § 8 som utvider TSlenes geografiske virkeområde til hele det nasjonale jernbanenettet, uavhengig av hva TSlen selv sier om dette. For de fleste kjøretøy vil ikke dette utgjøre noen forskjell, da den store majoriteten av kjøretøy uansett skal brukes på strekninger som er en del av det transeuropeiske jernbanenettet, og der TSlene er obligatoriske.

3.4.2 Bruk av standarder

Standarder må brukes som et redskap for å vise at man oppfyller de grunnleggende kravene. De mest brukte standardene er angitt i vedlegget til forskriftsutkastet. Valg av standard må foregå i henhold til den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger. Hvis dette tilsier at det er ønskelig å bruke andre standarder enn de som er nevnt, er ikke forskriften til hinder for det. I så fall må dette valget dokumenteres i søknaden.

Kravet til bruk av EN 50126 (1999) som metodestandard foreslås videreført fra gjeldende krav i sikkerhetsforskriften. Tilsynet er av den oppfatning at dette ikke er i strid med samtrafikkforskriften, snarere at bruken av standarden kompletterer kravene i samtrafikkforskriften og bidrar til oppfyllelse av de grunnleggende kravene.

Avviksmuligheten etter tredje ledd medfører en prosessuell forenkling fra i dag, ved at tilsynet ikke behøver å gi uttrykkelig aksept av avvik fra standarder som brukes til å oppfylle de grunnleggende kravene. Forutsetningen er at dette er vurdert etter den felles sikkerhetsmetoden og at vurderingen dokumenteres i søknaden. Denne bestemmelsen omfatter ikke kravet til å bruke EN 50126 (1999).

Fordi det er mange henvisninger til mange ulike standarder er det foreslått en fellesbestemmelse som viderefører gjeldende krav til bruk av standarder. De enkelte kravene i vedlegget angir selv hvilke

standarder som i utgangspunktet anses å oppfylle de grunnleggende kravene. Det er også angitt at TSIene er obligatoriske så lenge de er relevante, selv om dette allerede fremgår av samtrafikkforskriften.

I annet ledd foreslås en videreføring av gjeldende krav til å følge prosessstandarden EN 50126:2001. Vær oppmerksom på at ikke nødvendigvis alle endringer som utløser krav til ny tillatelse etter samtrafikkforskriften § 18 vil utløse krav til bruk av EN 50126:2001.

3.4.3 Verifiseringer og samsvarsvurderinger

Det er viktig å merke seg at det er to ulike måter å dokumentere verifisering av krav til kjøretøy på:

1. Krav som følger av TSIs og som er obligatoriske etter TSIene selv skal verifiseres av teknisk kontrollorgan.
2. Nasjonale krav skal verifiseres av utpekt organ i henhold til samtrafikkforskriften § 15 femte ledd. Med nasjonale krav menes både krav som er formulert i vedlegget og henvisninger i vedlegget til en TSI. TSIs krav vil i disse tilfellene være å anse som nasjonale krav som må verifiseres av et utpekt organ.

Tekniske kontrollorgan kan utføre verifiseringsoppgaver i hele EØS-området, mens utpekte organer bare kan verifisere mot nasjonale regler som gjelder i det landet de er utpekt. Det er etter samtrafikkforskriften § 15 femte ledd Statens jernbanetilsyn som skal gjennomføre verifiseringer mot nasjonale regler. Dette gjelder også der vedlegget viser til TSI-krav, som dermed er gjort til nasjonale regler. Det er også hjemmel for Statens jernbanetilsyn til å utpeke organer som kan gjennomføre slike verifiseringer, såkalte "designated bodies". Da fremgangsmåten for disse vurderingene skal følge samtrafikkforskriften § 16, dvs. tilsvare de fremgangsmåtene som gjelder for tekniske kontrollorgan, antar tilsynet det vil være hensiktsmessig å peke ut egne organer til å gjennomføre slike verifiseringer. Når forskriftsutkastet er vedtatt, vil de nasjonale reglene være verifiserbare for denne typen organer.

3.4.4 Strukturering av vedlegget

Vedlegget er som nevnt bygget opp etter den listen over parametre som fremgår av [vedtak 2009/965/EF](#). Overskriften til de enkelte bestemmelsene tilsvarer en parameter fra listen i vedlegget til vedtaket, og underkaptitelloverskriftene tilsvarer grupperingen av parametere tilsvarende. Denne struktureringen av regler vil dermed følge det som vil fremgå av referansedokumentet, se punkt 3.2.4.

Denne struktureringen er valgt for å understreke sammenhengen med referansedokumentet, som vil være primærkilden for kunnskap om nasjonale kjøretøyregler når det tas i bruk i løpet av 2012. Dette vil gjøre det enklere å finne igjen den nasjonale regelen som det er vist til i referansedokumentet. Det vil også gjøre det enklere å oppdatere referansedokumentet ved endringer i et eller flere krav i vedlegget til forskriftsutkastet.

3.4.5 Forholdet til referansedokumentet og vedtak 2011/155/EU

Når forskriftsutkastet og vedlegget trer i kraft vil det være slik at referansedokumentet det er vist til i samtrafikkforskriften § 29 vil inneholde referanser til de nasjonale reglene som knyttes til hver parameter. Her vil hver nasjonale kjøretøyregel være klassifisert i henhold til samtrafikkforskriften § 29 og vedlegg VII. Det er meningen at kravene i vedlegget til kjøretøyforskriften skal samsvare med det som fremgår av referansedokumentet.

Referansedokumentet vil gjøres tilgjengelig i form av en database som administreres av Det europeiske jernbanebyrået (ERA). Denne databasen vil bli tilgjengelig via nettstedet til ERA, og er fortsatt under utvikling. Det pågår et arbeid for å sørge for at også norske nasjonale kjøretøyregler skal notifiseres direkte til denne databasen, slik at den når den tas i bruk vil inneholde alle de kravene som er nødvendige å kjenne til for å få tillatelse til ibruktaking i hver EØS-stat. Det er planlagt at databasen skal inneholde de nasjonale reglene med klassifisering i annen halvdel av 2012.

I denne databasen skal det også finnes opplysninger om prosessen for å få tillatelse i hvert enkelt land. Dette vil gjøre det enklere for de som søker om tillatelse til ibruktaking å se hvordan de skal gå frem for å få tillatelse i de enkelte land. Prosessen vil illustreres ved flytskjemaer og annen bakgrunnsinformasjon på hjemlandets språk og engelsk. For Norges del betyr dette at de prosessuelle bestemmelsene i utkastet til kjøretøyforskrift vil legges inn i databasen og illustreres ved flytskjemaer for de ulike tillatelsesformene.

Vedtak 2011/155/EU oppstiller krav som omhandler administreringen av referansedokumentet. Vedtaket er pr dags dato under vurdering for å tas inn i EØS-avtalen. Vedtagelsen av kjøretøyforskriften med vedlegg vil bidra til at Norge etterlever sine forpliktelser hvis dette vedtaket tas inn i EØS-avtalen.

3.5 Tillatelsesprosess for kjøretøy som brukes til jernbanevedlikehold mm.

Jernbaneloven og samtrafikkforskriften er utformet slik at alle kjøretøy faller inn under kravet til å ha tillatelse før de tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet. Dette gjelder uavhengig av hvilke kategorier kjøretøy det er snakk om, eller hvilke formål bruken har. Dette medfører at det i enkelte situasjoner kan finnes både materielle og prosessuelle krav som kan virke urimelig byrdefulle. For å få unntak fra krav i sikkerhetsforskriften er det nødvendig å søke unntak. Tilsynet har tidligere gitt en rekke unntak bl.a. for museumskjøretøyer og visse grupper arbeidsmaskiner, særlig skinne-/veimaskiner.

Tilsynet finner det nødvendig å tilpasse visse av kravene i forskriftsutkastet for kjøretøyer som er konstruert for anlegg, drift og vedlikehold av jernbanesystemet. Selv om det gjelder krav til at alle slike kjøretøy må ha tillatelse til ibruktaking på lik linje med kjøretøyer som skal gå i normal trafikk, finner tilsynet at kravene kan tilpasses slik at de grunnleggende kravene i samtrafikkforskriften likevel oppfylles:

- Hva gjelder materielle krav er det foreslått en bestemmelse i § 10 som deler de såkalte arbeidsmaskinene inn i ulike kategorier etter hvilken europeisk standard som gjelder. Dette anses hensiktsmessig etter at vi nå har fått et sett med standarder for disse kjøretøykategoriene som regulerer dem fullt ut. Det vil for kjøretøy som faller inn under virkeområdet til en av de nevnte standardene og som oppfyller kravene i standarden ikke være nødvendig å forholde seg til noen av kravene i vedlegget som ikke er nevnt i § 10.
- For enkelte prosessuelle krav foreslår tilsynet å differensiere mellom enkelte av de kjøretøykategoriene som er nevnt i § 10. Dette gjelder det nåværende kravet til å sende inn melding, som foreslås fjernet for såkalte skinne-/veimaskiner, manuelt drevne maskiner og hengere/traller. Forutsetningen er at disse kjøretøyene ikke skal kjøres i eller som tog eller skift på det nasjonale jernbanenettet. De vil da utelukkende være underlagt det sikkerhetsregimet som infrastrukturforvalter foreskriver for anleggsområder eller strekninger

disponert for arbeid. Slike kjøretøyer er forholdsvis enkle å anskaffe, og har et begrenset antall jernbanerelaterte krav som må oppfylles. I tillegg viser erfaring fra praksis at det sjelden sendes melding som forutsatt i sikkerhetsforskriften § 13-10 for disse kjøretøyene. Som regel sendes melding og søknad samtidig, og tillatelsesprosessene er forholdsvis ukompliserte. Tilsynet finner at det vil være tilstrekkelig bare å sende søknad for disse kjøretøykategoriene, med den angitte dokumentasjonen i utkastet til § 17.

3.6 Melding

Krav til å sende inn melding følger av utkastet til § 13. Dette gjelder både ved nyanskaffelser av kjøretøy og ved endringer av kjøretøy, se § 11 tredje ledd. Hva meldingen skal inneholde er også angitt i § 13. Dette viderefører i det store og hele det som følger av sikkerhetsforskriften § 13-10 i dag, men er tilpasset bl.a. forordning (EF) nr. 352/2009 om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger.

Som tidligere nevnt er det foreslått et unntak fra kravet til å sende melding for de kategoriene kjøretøy som er nevnt i § 10 annet og tredje ledd som utelukkende skal brukes på anleggsområde eller strekning disponert for arbeid.

3.7 Søknad om testkjøring eller transport på jernbanenettet før ibruktaking

Etter sikkerhetsforskriften krever all bruk på jernbanenettet tillatelse, herunder testing, transport og normal, tilsiktet bruk. Samtrafikkforskriften krever bare at tillatelse gis før kjøretøy tas i bruk som tilsiktet. For å videreføre dagens rettstilstand forslår derfor tilsynet en egen bestemmelse som omhandler tillatelse til testing/prøvekjøring og transport på det nasjonale jernbanenettet.

Søknad til slik tillatelse skal sendes inn i henhold til utkastets § 12. Det oppstilles krav til testplan og risikovurderinger knyttet til de enkelte testene. Videre er det en henvisning til dokumentasjonskravene i § 14 og § 15. Dette medfører at all dokumentasjonen som kreves for ibruktakingstillatelse må sendes inn i forbindelse med søknad om test- eller transportkjøring såfremt det er mulig å fremskaffe det på det tidspunktet. F.eks. kan det være aktuelt å legge ved midlertidige verifiseringserklæringer fra teknisk kontrollorgan.

Testene som skal foretas følger som regel EN 50215, og dette er angitt i punkt 1.4 i vedlegget til forskriftsutkastet. Dokumentasjonen som skal danne grunnlag for en testkjøringstillatelse skal inkludere verifikasjoner som er teoretiske og som krever fysisk test av kjøretøyet.

3.8 Ulike tillatelsesformer

Det er i samtrafikkforskriften kapittel V flere hjemler for å gi tillatelse til å ta i bruk kjøretøy. For enkelte av disse vil fremgangsmåten være den samme. Tilsynet foreslår derfor å angi prosessen som må følges for å få tillatelse etter disse hjemlene samlet for enkelte hjemmelsbestemmelser:

- Ved første gangs tillatelse i Norge og når det skal gis tillatelse for å ta i bruk et kjøretøy etter endringer (se 3.8.1).
- Når det gis ytterligere tillatelse i Norge etter at det har vært gitt tillatelse i en annen EØS-stat (se 3.8.2).
- Når det skal gis tillatelse til et kjøretøy som har typetillatelse (se 3.8.3).

3.8.1 Første tillatelse og ny tillatelse etter endringer

Bruk av samtrafikkforskriften § 20 eller § 25 medfører i realiteten at man følger samme fremgangsmåte for å få tillatelse. Forskjellen mellom bruk av de to hjemlene er om TSI LOC & PAS har trådt i kraft eller ikke. Dokumentasjonen som må fremskaffes for å kunne få tillatelse er også i utgangspunktet den samme. Endringer etter samtrafikkforskriften § 18 er også hensiktsmessig å ta med i den samme bestemmelsen, men da vil det være begrenset av endringens omfang hva dokumentasjonen skal dekke.

Forslaget til § 14 nevner den dokumentasjonen som er nødvendig å fremlegge for å få tillatelse:

- EF-verifiseringserklæringer for samsvar med de TSIene som er relevante (bokstav a)).
- Verifiseringserklæringer for samsvar med de relevante nasjonale reglene som fremgår av vedlegget til utkastet til ny kjøretøysforskrift (bokstav e)).
- Hvis det foreligger en tillatelse til å ta i bruk et delsystem allerede, for eksempel ombordsystemet til delsystemet styring kontroll og signal, må det legges ved en kopi av denne tillatelsen (bokstav b)).
- Dokumentasjon på teknisk forenlighet og sikker integrering (bokstav c) og d)). I tilfelle dette er dekket av TSIene eller nasjonale regler vil dette være inkludert i dokumentasjonen i bokstav a) eller e). Ellers må den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger brukes for å dokumentere at disse forholdene er ivarettatt.

Dagens krav etter sikkerhetsforskriften § 13-11 om at søknad om tillatelse skal inneholde en kompatibilitetserklæring fra infrastrukturforvalter er ikke videreført. Det som i dag faller inn under kompatibilitetsvurderingene Jernbaneverket gjør, vil etter kjøretøysforskriften kunne utføres av organer som utpekes etter samtrafikkforskriften § 15 siste ledd. Vurderingene gjøres med utgangspunkt i de reglene som oppstilles i utkastet til vedlegg til kjøretøysforskriften som er relatert til teknisk forenlighet og sikker integrering.

Hvis det senere foretas endringer i delsystemer i kjøretøyet skal endringene behandles i henhold til samtrafikkforskriften § 18. Oppdragsgiver eller produsenten skal sende melding til Statens jernbanetilsyn (se samtrafikkforskriften § 18 og utkastet § 11 tredje ledd sammen med § 13). På bakgrunn av de opplysningene som kommer frem her skal tilsynet avgjøre i hvilken grad TSIene kommer til anvendelse og om det er nødvendig med ny tillatelse. I så fall følges samme fremgangsmåte som for ny tillatelse så langt omfanget av endringene tilsier.

3.8.2 Ytterligere tillatelse

Dette er tillatelse som skal gis når kjøretøy som allerede har fått tillatelse i en annen EØS-stat skal tas i bruk på det norske jernbanenettet. Slik tillatelse gis med hjemmel i samtrafikkforskriften § 22 for kjøretøy som er i overensstemmelse med TSIs og § 26 for kjøretøy som ikke er i henhold til TSIs. Denne fremgangsmåten kalles ofte kryssaksept. Bakgrunnen er at sikkerhetsmyndighetens vedtak om å gi første tillatelse kan gjensidig godkjennes i et visst omfang fordi fremgangsmåten for å gi tillatelse er basert på de samme prosessuelle reglene og kjøretøyet har oppfylt de grunnleggende kravene for bruk i det første landet.

Dokumentasjonen som skal vedlegges slik søknad er angitt i utkastet til § 15. I utgangspunktet skal det ikke være nødvendig å dokumentere på nytt oppfyllelse av de kravene som er like i Norge og det

landet kjøretøyet har fått tillatelse. Det er derfor dokumentasjonen etter bokstav e) og f) bare knytter seg til det som er særegent ved ibruktaking i det norske jernbanesystemet. Når referansedokumentet som er omtalt i avsnitt 3.3.5 er tatt i bruk, vil det være de nasjonale kravene som fremgår av vedlegget og som er klassifisert i referansedokumentet som B eller C som må oppfylles. Hvis det gjelder TSI på området er det bare nasjonale B eller C-regler som dekker åpne punkter eller særtilfeller som må verifiseres. Dette må gjøres ved bruk av utpekt organ.

3.8.3 Tillatelse til et kjøretøy som har typetillatelse

Samtrafikkforskriften § 28 åpner for en svært forenklet tillatelsesprosedyre for kjøretøy som er i samsvar med en type som allerede har tillatelse. I slike tilfeller er det bare nødvendig å legge frem en typesamsvarserklæring for å få tillatelse til å bruke kjøretøyet på det nasjonale jernbanenettet, under de samme betingelsene som den opprinnelige tillatelsen.

Alle tillatelser som er nevnt i avsnitt 3.8.1 og 3.8.2 er samtidig en tillatelse til å ta i bruk typen kjøretøy. Typesamsvarserklæringen må fastsettes i henhold til samtrafikkforskriften § 28 fjerde ledd etter de fremgangsmåtene som er nevnt der. Forordning (EU) nr. 201/2011 oppstiller en modell for en slik typesamsvarserklæring. Denne forordningen er til vurdering for å tas inn i EØS-avtalen.

Hvis det skjer noen endringer i reglene etter at den opprinnelige tillatelsen for typen ble gitt, kan det være nødvendig å kreve at typetillatelsen må fornyes på grunn av regelendringene. En slik endring får ikke betydning for de kjøretøyene som allerede har tillatelse. Dette er beskrevet i samtrafikkforskriften § 28 tredje ledd.

3.9 Krav til enhet med ansvar for vedlikehold

Det ble 1. april 2011 innført regler om enhet med ansvar for vedlikehold (ECM) i nytt kapittel 13a til sikkerhetsforskriften. Disse reglene videreføres i utkastet til kjøretøyforskriften i sin helhet.

Utkastet setter ikke noe skille mellom hva som er ECM sitt ansvar og den som utfører vedlikeholdet sitt ansvar, selv om det i praksis vil være ulikt. ECM vil ha ansvaret for vedlikeholdsprogrammet og opplæringsprogrammet og oppfølgingen av disse, mens den som utøver vedlikeholdet ved hjelp av sitt vedlikeholdssystem og opplæringsystem skal svare ut kravene i vedlikeholdsprogrammet og opplæringsprogrammet.

For godsvogner regulerer forordning (EU) nr. 445/2011 disse forholdene nærmere. Når dette skrives er denne forordningen til vurdering for å tas inn i EØS-avtalen.

3.10 Øvrige bestemmelser

3.10.1 Unntak

Hvis det skulle oppstå behov for å få unntak fra et av kravene i forskriften eller vedlegget, må det søkes særskilt om unntak fra det aktuelle kravet. Det må foreligge særlige forhold som gjør at det er uforholdsmessig å kreve oppfyllelse av forskriftens krav, og det må fremgå av søknaden hvordan man vil oppnå de grunnleggende kravene ved alternative metoder enn de som følger av forskriften. Unntak fra krav som er obligatoriske etter TSI må følge fremgangsmåten i samtrafikkforskriften § 8.

Unntaksmuligheten etter annet ledd er tatt inn som følge av direktiv 2008/110/EF.

3.10.2 Endringer i andre forskrifter

Kjøretøyforskriften vil som nevnt medføre at det ikke lenger er noen bestemmelser igjen i sikkerhetsforskriften, som dermed kan oppheves. Videre er det nødvendig å rette opp en henvisning i jernbaneinfrastrukturforskriften.

3.10.3 Ikrafttredelse

Tilsynet planlegger at forskriften kan tre i kraft 1. juli 2012. Det vil være tilstrekkelig med tid til å gjennomføre høring, gjennomgå høringsuttalelser, vedta forskriften og sende forskriften på EØS-høring i henhold til EØS-høringsloven før dette. Som det fremgår av avsnitt 4 vil vedtagelsen av forskriften påføre berørte aktører så små praktiske konsekvenser at dette neppe vil by på problemer. Både de prosessuelle og materielle kravene er i stor grad gjeldende i dag, men i en annen form og dels uttrykt annerledes. Tilsynet antar at de endringene som går ut på å lette administrative byrder kan tre i kraft forholdsvis raskt.

4 Administrative og økonomiske konsekvenser

Som nevnt er kravene som oppstilles i forskriftsutkastet og vedlegget ikke ment å være strengere eller mer inngripende enn det som fremgår av eksisterende regler om kjøretøy. Dette gjelder både krav som er rettet mot jernbaneforetak for drift og vedlikehold av kjøretøy, krav som må følges i forbindelse med at tilsynet gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet og de prosessuelle kravene som omhandler tillatelsesprosessen.

Tilsynet legger derfor til grunn at innføringen av den foreslåtte kjøretøyforskriften ikke medfører noen vesentlige økte administrative eller økonomiske byrder for jernbanevirksomheter og andre utover det som allerede følger av gjeldende lovgivning.

Deler av forslaget antas å kunne medføre administrative og økonomiske besparelser:

- Forslaget om å redusere antallet kjøretøykategorier som det er nødvendig å sende inn melding for vil gi administrative besparelser både for tilsynet og de aktuelle søkerne.
- Forslaget om at kjøretøykategoriene nevnt i § 10 bare trenger å forholde seg til de standardene som er nevnt vil gjøre det enklere å få oversikt over kravene som gjelder, og dette kan medføre administrative besparelser for de som søker om tillatelse til å bruke slike kjøretøyer.
- Forslaget om å spesifisere de nasjonale kravene i henhold til vedtak 2009/965/EF vil gjøre det enklere å få oversikt over de nasjonale kravene for de som er involvert i kjøretøyprosesser. Dette kan gi store administrative besparelser for private aktører. I tillegg vil det medføre visse administrative besparelser for tilsynet ved eventuelle oppdateringer av referansedokumentet når kravene endres.

Samlet sett antas forskriftsutkastet å ha en positiv kost/nytteeffekt.

5 Merknader til enkelte bestemmelser i vedlegget

5.1 Krav til teknisk forenlighet og sikker integrering

I følge samtrafikkforskriften vedlegg III er teknisk forenlighet og sikkerhet blant de grunnleggende kravene. Når samtrafikkforskriften § 13 krever at de grunnleggende kravene skal oppfylles når delsystemene integreres på det nasjonale jernbanenettet, kan vi oppstille overordnede krav til teknisk forenlighet og sikker integrering. Den tekniske forenligheten skal sørge for at delsystemer og kjøretøy kan samhandle slik at det er mulig å kjøre tog på aktuelle jernbanestrekninger. Og for at dette skal skje på en sikker måte må komponenter og delsystemer integreres sikkert med hverandre. I tillegg må kjøretøy integreres sikkert på jernbanenettet de skal trafikkere.

Disse overordnede kravene kommer til uttrykk i en rekke av bestemmelsene i vedlegget til forskriftsutkastet, bl.a.:

- Dimensjoneringen av et kjøretøys styrke må skje i henhold til kravene i punkt 2 i vedlegget, og er avhengig av hvilke krefter som påvirker kjøretøyet ved kjøring på ulike strekninger. Dette er sentralt for å hindre havari som følge av f.eks. akselbrudd og andre former for sammenbrudd i konstruksjonen.
- Kravene i punkt 3.2 som omhandler løpeegenskaper og kjøredynamikk er sentrale for å hindre avsporing, ujevn gange og unødig store belastninger på kjøretøyene.
- Kravene i punkt 6 skal sørge for at bl.a. klimatiske forhold ikke skal ha noen innvirkning på kjøretøyet som medfører noen økt risiko for uhell eller fare for at komponenter eller delsystemer ikke skal fungere som forutsatt.
- Kravene i punkt 8 skal sikre elektrisk drevne trekraftkjøretøyers evne til å benytte seg av den aktuelle strømforsyningen uten å forstyrre driften eller andre kjøretøyer som trafikkerer nettet.
- Kravene i punkt 12 skal sørge for tilstrekkelig sikre togkontrollsystemer og kommunikasjonssystemer.

Fordi det er flere særlige forhold som gjør seg gjeldende i og for jernbanenettet i Norge er det nødvendig å oppstille krav i vedlegget som gjør at de overordnede kravene til teknisk forenlighet og sikker integrering kan oppfylles når kjøretøy skal tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet. Flere av disse kravene er nasjonale særkrav som trer inn der det finnes EØS-tilpasninger til TSlene. For EU-stater er disse angitt i TSlene som særtilfeller. For Norges del er det ikke formelt mulig å ha slike særtilfeller uttrykt direkte i TSlene pga EØS-avtalen. Det er likevel viktig for Statens jernbanetilsyn å sørge for at disse kommer tydelig til uttrykk, bl.a. gjennom forskriften som gjennomfører den enkelte TSlen i norsk rett og ved tydelig informasjon på tilsynets nettsider og i kontakt med de som søker å oppnå tillatelse til ibruktaking i Norge.

En rekke krav i vedlegget til forskriftsutkastet som omhandler teknisk forenlighet viser til spesifikasjoner som gis av infrastrukturforvalter. I dag finnes disse spesifikasjonene først og fremst i Jernbaneverkets tekniske regelverk, særlig JD 590. Det er oppført en referanse til gjeldende spesifikasjoner i speilet som følger med høringen. Det er avgjørende at Jernbaneverket har de nevnte spesifikasjonene lett tilgjengelig for alle som behøver denne informasjonen, og at det fremgår tydelig hvilke krav spesifikasjonene omhandler.

5.2 Kjøresikkerhet og løpeegenskaper

Utkastet til punkt 3.2 i vedlegget er et eksempel på regler der det er nødvendig å få ytterligere opplysninger fra infrastrukturforvalter for å kunne utføre nødvendige beregninger og verifiseringer. Kravene er formulert funksjonelt, slik at det er nødvendig å ta forholdene på de enkelte strekningene i betraktning ut fra den tiltenkte bruken. De relevante grenseverdiene må legges frem av infrastrukturforvalter.

5.3 Termisk kapasitet for bremsesystemet

Det har vært fast praksis i Norge å bruke Bergensbanens vesthelling som referansestrekning for beregning av termisk kapasitet. I TSI LOC & PAS er det en annen referansehelling for å beregne kravet. Det er derfor foreslått å ta inn en referanse til det gjeldende norske kravet. Tilsynet har satt i gang en prosess for å vurdere om det er nødvendig med et slikt nasjonalt krav utover det som TSlen krever.

5.4 Bremsfriksjonsmaterialer

Det har lenge vært anerkjent at det under visse nordiske vinterforhold kan være vanskelig å oppnå tilfredsstillende friksjon med såkalte komposittfriksjonsmaterialer. Dette er bakgrunnen for at Norge og Finland har et særtilfelle i TSI støy, og at det er foreslått egne regler for dette i forbindelse med den reviderte TSI WAG som er i ferd med å bli vedtatt. For at det skal kunne finnes nasjonale regler der TSlene oppstiller særtilfeller, må det formuleres egne krav til hvordan komposittfriksjonsmaterialer skal kunne brukes i kjøretøy. Svenske, norske og finske myndigheter har derfor kommet frem til en testmetode som kan avdekke om komposittmaterialer som ikke tidligere er tillatt å bruke i et av disse landene gir tilstrekkelig friksjon, ikke sprekker osv. Hvis testen som er foreskrevet består, kan slike komposittmaterialer brukes på kjøretøy uten noen nærmere undersøkelse i de andre landene. Dette vil dermed være et krav som kan kryssaksepteres mellom Norge, Sverige og Finland.

5.5 Klimatiske forhold

Utover det som er nevnt om bremsefriksjonsmaterialer er det avgjørende at kjøretøy testes under påregnelige vinterforhold for å kunne fungere tilfredsstillende og oppfylle de grunnleggende kravene under drift. Det er bl.a. angitt i punkt 6.1.1.2 hvilken temperatursone som skal legges til grunn. Videre er det flere steder foreslått formuleringer om at kjøretøy skal tåle ulike klimamessige belastninger.

5.6 Strømforsyning

Kapittel 8 i utkastet til vedlegg er utarbeidet i nært samarbeid med Jernbaneverket. Flere av kravene er angitt på en slik måte at man likevel må få nødvendige spesifikasjoner om strømforsyningssystemet av infrastrukturforvalter. Selv om teknisk harmonisering etterstrebes på dette området er det fortsatt enkelte særegenskaper på det norske jernbanenettet som gjør at det er nødvendig å formulere spesielle norske krav der det gjelder TSI eller andre standardiserte krav.

5.7 Støy i førerhus

Tilsynet har funnet grunn til å presisere i utkastet til punkt 9.2.1.2 at det ikke er noe vilkår for å få tillatelse at støykravene i forskrift om vern mot støy på arbeidsplassen er oppfylt. Imidlertid gjelder det egne støygrenseverdier i TSI støy som må oppfylles for å få tillatelse. Tilsynet har en dialog med

arbeidstilsynet når det gjelder støykrav og føreres støybelastninger. Det er arbeidsgiverens ansvar å sørge for at kravene i forskrift om vern mot støy på arbeidsplassen er oppfylt i den daglige driften.

5.8 Styring, kontroll og signal

Det er etter tilsynets oppfatning ikke nødvendig å gjenta spesifikasjoner fra TSI CCS i utkastet til kjøretøysforskrift. Det er heller ikke nødvendig å fastsette særlige nasjonale krav til ombordutrustning. Hva gjelder GSM-R radio som skal brukes som nødkommunikasjonssystem, følger Norge kravene i EIRENE-standarder uten andre særlige tilpasninger enn de som fremgår av forslaget.

For klasse B-systemer er det i punkt 12.2.1 vist til at det gjeldende togkontrollsystemet i Norge er EBICAB 700 slik det er spesifisert av Jernbaneverket. Dette fremgår av TSI CCS vedlegg B.