



Jernbaneverket

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 Oslo

Henvendelse til: Ove Tovås
Tlf.: 488 98 825
Faks:
E-post: Ove.Tovas@jbv.no

Dato: 08.02.2012
Saksref.: 201200125-11
Deres ref.: 11/212-7
Vedlegg: 2

Besøksadresse
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Svar på høring om ny kjøretøysforskrift

Vi viser til brev fra Statens jernbanetilsyn av 09.11.2011, angående høring av utkast til forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet.

Vi har følgende kommentarer til utkastet:

Forskriftstekst

§ 10 Krav til visse kategorier kjøretøy

Det er positivt at visse kategorier kjøretøy, som er produsert i henhold til standardfamilien for arbeidsmaskiner, kan ansees å oppfylle de grunnleggende kravene. Som nevnt i møte med SJT kan det også være aktuelt å benytte kjøretøy produsert etter EN 14033 bare på anleggsområde. Det vil altså ikke være aktuelt å framføre disse maskinene som tog. Paragrafen bør derfor utformes slik at kriteriet for hvilke krav som skal oppfylles, er knyttet til om kjøretøyet skal framføres som tog eller ei, og ikke mot den konkrete standarden.

§ 21 Unntak, første ledd

Det er i SJTs høringsnotat, pkt 3.5, henvist til unntak som er gitt for museumskjøretøy. Det bør kanskje presiseres, enten i forskriften eller i en veiledning til forskriften, i hvilke tilfeller det må søkes om unntak. Vår oppfatning er at museumskjøretøy i utgangspunktet har tillatelse, og er omfattet av "Grandfathers rights". Selv om materiellet ikke har vært i kontinuerlig bruk siden det var nytt, bør det være mulig å ta det i bruk igjen når det er satt i den drifts- og sikkerhetsmessige stand som var akseptert i normal drift. Krav i forhold til f.eks togframføring, ATC, GSM-R, må selvfølgelig oppfylles i tillegg. Endringer i forhold til tidligere utførelse må følge vanlig prosedyre i forhold til melding og søknad.

§ 21 Unntak, fjerde ledd

Meningsinnholdet i – og følgene av – forslaget § 21 fjerde ledd synes noe uklart. Dersom meningen er å understreke at unntak etter annet ledd kan bli trukket tilbake som følge av nærmere EU-rettslig regelverk, bør dette etter vårt syn uttrykkes tydeligere og eventuelt med en henvisning til dette regelverket. Uavhengig hva bestemmelsen er ment å regulere, anbefaler vi uansett en omformulering/tydeliggjøring av bestemmelsen.

Det er også satt inn noen språklige kommentarer til forskriftsteksten, se vedlegg 1

Vedlegg til kjøretøyforskriften – krav til kjøretøy

Generelt: Kjøretøyforskriftens vedlegg skal vel være lik ERA sin parameterliste og referansedokumentet for kryssaksept. Parameterlisten inneholder imidlertid mange punkter som ikke er selvsyklende og hvor det ikke gis noen tilleggsforklaring. Dette var et vesentlig problem i Nordic GIG-møtet for kapittel 8 i slutten av januar, og ERA skal komme med en mer detaljert forklaring på flere av parameterne. På samme måte er det viktig at kjøretøyforskriftens vedlegg beskriver det enkelte parameter godt nok.

Konkrete kommentarer til de enkelte punktene finnes i vedlegg 2 og 3. En del formuleringer og krav er veldig detaljerte, vennligst ta kontakt hvis det er behov for avklaringer.

Annet

Når det gjelder økonomiske konsekvenser, så vil den nye kjøretøyforskriften påføre jernbanevirksomhetene utgifter de ikke har hatt tidligere. Hittil har Jernbaneverket utstedt kompatibilitetserklæringer uten kostnader for jernbanevirksomhetene. Nå blir denne funksjonen erstattet av utpekt organ, noe som mest sannsynlig blir private konsultantselskap som neppe gjør dette uten vederlag.

Med hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk

Sverre Kjenne
Direktør
Teknologi

Christopher Schive
Seksjonsleder
Teknikkseksjonen

Vedlegg: 1) Kommentarer til utkast til kjøretøyforskrift
 2) Kommentarer til vedlegg til kjøretøyforskriften
 3) Kommentarer til vedlegg til kjøretøyforskriften, kap 3