

Høringsnotat – forskrift om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (kjøretøyforskriften)

Generelt om utkastet

Statens jernbanetilsyn foretar jevnlig evaluering av regelverket for å påse at det er tilgjengelig, dekkende og formålstjenlig. Det overordnede målet med evaluering og endring av kjøretøyforskriften er å få et riktig og relevant regelverk som er enkelt for brukerne å forstå og som skaper effektive tillatelsesprosesser for kjøretøy. Endringsbehovet knyttet til kjøretøyforskriften er spilt inn fra eksterne aktører, samt registrert av tilsynet selv ved saksbehandling mv. Tilsynet har foretatt endringer i forskriften som i vesentlig grad består av strukturendringer, rettelser i henvisninger, presiseringer og lignende.

I hoveddelen har vi forsøkt å gjøre kravene tydeligere, slik at prosessene ved melding og søknad om ibruktaking av kjøretøy blir mer effektiv. Vi har også foretatt presiseringer for å klargjøre ansvar og roller, for eksempel forholdet mellom leier og eier av kjøretøy i situasjoner hvor det ønskes å gjøre endringer på kjøretøyet.

Evalueringen har i tillegg naturlig sammenheng med, og er i henhold til, ERA's fremdriftsplan for harmonisering av nasjonale sikkerhetskrav og tekniske krav og opprydding av dobbeltregulering i forhold til EU-krav for jernbanesektoren. EU har vedtatt en ny parameterliste for klassifisering av nasjonale krav for kjøretøy². Parameterlisten er EØS-relevant og er anbefalt tatt inn i EØS-avtalen. Etter dette antas den å bli tatt inn i norsk rett snarlig. Parameterlisten ligger på listen over rettsakter som skal vurderes innført i EØS-avtalen av EØS-komiteen 3. juni i år. Bakgrunnen for å ha en parameterliste som er bestemmende for klassifisering og oppstilling av nasjonale tekniske krav til kjøretøy er at de skal være lett tilgjengelig for de forskjellige lands brukere og således bidra til mer forutberegnelige og effektive prosesser for tillatelse til å ta ibruk kjøretøy, herunder kryssaksept.

Tilsynet finner det hensiktsmessig å disponere kravene i kjøretøyforskriften etter ny parameterliste allerede nå da det er kort tid til de nye kravene antas å ville gjelde for Norge. Vedlegget til kjøretøyforskriften, som inneholder de nasjonale tekniske kravene til kjøretøy, er derfor omdisponert i henhold til ny parameterliste. Det er ikke lagt til nye krav, bortsett fra spesielle bestemmelser om STM-enheten som er flyttet fra jernbaneinfrastrukturforskriften kapittel IV til kjøretøyforskriftens vedlegg kapittel 12, punkt 12.2.2 (*Krav til STM*). I tillegg er det foretatt noen endringer i bestemmelsene for å tydeliggjøre kravene og forenkle prosessen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget skal bidra til at reglene for kjøretøy blir enklere å forstå og etterleve for aktørene og således bidra til mer effektive tillatelsesprosesser. Aktørene pålegges ingen vesentlige nye plikter. Det er foreslått endringer i §§ 5 og 7, som er ment å tydeliggjøre ansvarsforholdet mellom eier og leier av kjøretøy vedrørende krav til dokumentasjon og behov for å gjøre endringer på kjøretøyet. En endring som den foreslåtte innebærer ikke store endringer i forhold til gjeldende praksis. Gjennom kjøretøyforskriftens § 7 stilles det krav til at jernbaneforetakene skal drifte og vedlikeholde det rullende materiellet, og at de skal ha minimumskrav til systemer, deler og komponenter. Endringen i forbindelse med tilsynets forslag er at eier, også på materiell for persontrafikk, skal være involvert i de endringer som eventuelt gjøres på materiellet, samt at de får en plikt til å holde oppdatert informasjon. Erfaring fra tilsyn med foretak som i dag leaser materiell viser at det er vanlig at eier har en større rolle

¹ Det Europeiske jernbanebyrået/The European Railway Agency

² COMMISSION IMPLEMENTING DECISION (EU) 2015/2299 of 17 November 2015 amending Decision 2009/965/EC as regards an updated list of parameters to be used for classifying national rules (notified under document C(2015) 7869) (Text with EEA relevance)

i form av oppdatering og oppfølging av dokumentasjon om vedlikehold, endringer og operative betingelser. Dette er ikke til hinder for at et foretak kommer med innspill og krav til endringer i dokumentasjonen for å ivareta sikkerheten, men øker eiers mulighet til å ivareta sin interesse i materiellet. Den foreslåtte endringen skal ivareta muligheten for at foretak kan sette seg inn i vedlikeholdsdokumentasjonen og operasjonelle regler som er benyttet for materiell som er eid av en sentral aktør. Det er viktig at grunnlaget deles med de foretakene som skal benytte det rullende materiellet slik at de kan ivareta sitt ansvar i henhold til sikkerhetsstyringsforskriften §§ 2-1 og 2-2.

Forslaget vil dersom det fungerer etter intensjonen, bidra til mer effektive søknadsprosesser og således være ressursbesparende for aktørene.

Dersom regelverket blir mer forståelig for aktørene, vil dette virke ressursbesparende for tilsynet i form av mindre behov for veiledning knyttet til kjøretøysaker. Dette vil kunne frigi ressurser til andre oppgaver.

Merknader til bestemmelsene

Da det ikke er foretatt vesentlige materielle endringer, er det ikke skrevet merknader til samtlige bestemmelser. Dette gjelder spesielt for vedlegget da det stort sett dreier seg om en omstrukturering av krav. De viktigste endringene er forklart mer detaljert i det følgende.

Forskriften hoveddel

Innledende bestemmelser

Kommentarer til § 1 Virkeområde

Vi har foreslått å ta ut fasene prosjektering og bygging fra forskriften da dette reguleres av samtrafikkforskriften og at det ikke er krav til disse fasene i kjøretøysforskriften.

Kommentar til § 3 Definisjoner

Her er det foreslått enkelte presiseringer og rettelser. I forslaget er definisjonen av TSler endret til å være angitt ved å bruke det fullstendige norske navnet for TSlene. Dette gjør at vi ikke må gjøre endringer i kjøretøysforskriften hver gang vi foretar endringer i TSler. Dette er administrativt besparende og virker mer dynamisk da det etter ordlyden må forstås at det menes å henvise til gjeldende utgave av den relevante TSlen. Årsaken til at det er satt inn «definisjoner» av TSInavnene i forskriften er at vi i forskriftens vedlegg av plasshensyn bruker forkortelsene og at de derfor bør "defineres" innledningsvis.

Krav til jernbanevirksomheter

Kommentar til § 4 Ansvar for sikkerheten

I overskriften har vi foreslått å ta ut ordet «overordnet» for å synliggjøre at ansvaret gjelder fullt ut og for å unngå vurdering av grader av ansvar.

Vi har foreslått å endre bestemmelsen fra å gjelde for jernbaneforetak til å gjelde for jernbanevirksomhet for å klargjøre at det også gjelder infrastrukturforvalter og andre som eier eller disponerer kjøretøy, jf. jernbaneinfrastrukturforskriften § 2-8. I praksis har kravet etter jernbaneinfrastrukturforskriften § 2-8 ved noen anledninger blitt oversett i konkrete saker. Av hensyn til tilgjengelighet og av pedagogiske hensyn foreslår vi derfor en presisering.

Kommentar til § 5 Teknisk dokumentasjon

På samme måte og av tilsvarende grunner som for forslag til ny ordlyd i § 4, har vi foreslått å endre ordlyden fra jernbaneforetak til jernbanevirksomhet.

I annet ledd er ansvarsforholdet mellom eier og leier vedrørende oppdatering av dokumentasjon knyttet til kjøretøyet klargjort.

Kommentar til § 6 Register og merking

På samme måte og av tilsvarende grunner som for forslag til ny ordlyd i §§ 4 og 5, har vi foreslått å endre ordlyden fra jernbaneforetak til jernbanevirksomhet.

Bestemmelsen i forslaget er utdypet noe i forhold til gjeldende bestemmelse for at det skal fremgå at registrering og merking er et vilkår for ibruktaking, og at det skal foreligge før ibruktakingstillatelse kan gis.

Kommentar til § 7 Drift, kontroll og vedlikehold av kjøretøy

På samme måte og av tilsvarende grunner som for forslag til ny ordlyd i §§ 4, 5 og 6 har vi foreslått å endre ordlyden fra jernbaneforetak til jernbanevirksomhet.

Det er foreslått en endring i bestemmelsens fjerde ledd som skal tydeliggjøre forholdet mellom eier og leier ved behov for endringer på kjøretøyet som er begrunnet i sikkerhetsmessige årsaker.

Krav til kjøretøy

Kommentar til § 11 Tillatelse til ibruktaking og endringer av kjøretøy

I annet ledd har vi foreslått å ta inn en presisering av hjemlingen for visse typer kjøretøy. Det ønskes tydeliggjort at kjøretøy nevnt i § 10 gis ibruktakingstillatelse i henhold til kjøretøyforskriften og ikke i henhold til samtrafikkforskriften. Dette medfører ingen realitetsendring for denne type kjøretøy, men synliggjør en nasjonal hjemmel for den typen tillatelser. Det er adgang til dette i henhold til samtrafikkregimet, og det er i henhold til den praksis tilsynet har for kjøretøytiltelser i dag. Endringen tydeliggjør også at visse krav, som krav til EVN-nummer mv., ikke gjelder for denne typen kjøretøy.

Kommentar til § 13 Melding om anskaffelse og endring av kjøretøy

Det er foreslått en presisering i denne bestemmelsen bokstav f) som tar sikte på å klargjøre bruken av den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger. I forslaget fremgår det at risikovurderinger skal foretas i samsvar med *prinsippene* i den felles sikkerhetsmetoden som er benyttet som underlag ved vurdering av løsning. Dette er for å tydeliggjøre at det ikke er krav til bruk av assesserende enhet allerede på dette tidspunkt.

Kommentar til § 14 Søknad om første tillatelse til å ta i bruk kjøretøy og ny tillatelse etter endring

I forslaget har vi satt inn «blant annet» for å tydeliggjøre at listen over dokumentasjonskrav ikke er uttømmende. I visse tilfeller kan det være behov for mer dokumentasjon for å behandle søknad, avhengig om det er nytt kjøretøy eller endring av eksisterende kjøretøy uten at dette er eksplisitt opplistet i hjemmelsparagrafen.

Videre er det tydeliggjort når det er krav til bruk av assesserende enhet.

Kommentar til § 15 Søknad om ytterligere tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

I forslaget har vi på samme måte som i § 14 satt inn «blant annet» for å tydeliggjøre at listen over dokumentasjonskrav ikke er uttømmende. I visse tilfeller kan det være behov for mer dokumentasjon

for å behandle søknad, avhengig om det er nytt kjøretøy eller endring av eksisterende kjøretøy uten at dette er eksplisitt opplistet i hjemmelsparagrafen.

Kommentar til § 18 Assessor og andre uavhengige parter

I forslaget er denne bestemmelsen uendret. Tilsynet anser § 18 om bruk av assessorer som overflødig i henhold av de verifiseringsfremgangsmåtene som er angitt samtrafikkforskriften i sammenheng med felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger. Der det er aktuelt å bruke andre uavhengige tredjeparter (ISA), er dette avledet av TSI CCS, og trenger ikke forskriftsfestes eksplisitt. Tilsynet har imidlertid valgt å la bestemmelsen bli stående fordi det er nødvendig å ha en bestemmelse for kjøretøy som ikke skal kjøre som tog og/eller skift, og fordi vi ikke fullt ut har fått utredet konsekvensene av å fjerne regelen. I tillegg er det ingen motstrid mellom § 18 og det som følger av øvrig regelverk. Enn så lenge gjelder den derfor for alle typer kjøretøy.

Kommentar til § 19 Oppgaver for enhet med ansvar for vedlikehold

I forslaget er ordlyden i bestemmelsens annet ledd endret fra jernbaneforetak og infrastrukturforvalter til jernbanevirksomhet. Av hensyn til konsekvent begrepsbruk foreslås det her, som i §§ 4 til 7, å bruke begrepet jernbanevirksomhet som også omfatter infrastrukturforvalter. Forslaget medfører altså ingen realitetsendring.

Kommentar til § 22. Ikrafttredelse og endring i andre forskrifter

I forslaget til denne bestemmelsen er forskrift om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneinfrastrukturforskriften) kapittel IV. *Spesielle bestemmelser om STM-enhet* foreslått opphevet samtidig ved vedtakelsen av endringene i kjøretøyforskriften da disse bestemmelsene tas inn i kjøretøyforskriften.

Forskriften Vedlegg I

I vedlegget er det hovedsakelig foreslått en omfattende omstrukturering i henhold til ny parameterliste.

Vi har valgt å gi vedlegget ny benevnelse som Vedlegg I da dette gir rom for å legge til flere vedlegg etter en viss systematikk ved behov.

Den viktigste endringen som foreslås for vedlegget er å flytte bestemmelsene om STM-enhet fra jernbaneinfrastrukturforskriften til vedlegget. Bestemmelsene om STM ble først plassert i jernbaneinfrastrukturforskriften da det er naturlig som følge av at infrastrukturforvalter er systemeier. Det har i praksis senere vist seg at det er ønskelig å samle krav til kjøretøy i en forskrift, og vi foreslår derfor å flytte bestemmelsene til vedlegget. Videre følger det nå av den nye parameterlisten at krav til STM-enhet skal ligge i kapittel 12. I tillegg til å flytte bestemmelsene har vi foreslått noen forenklinger i dokumentasjonskravene.