

# Høringsnotat - utkast til forskrift om skinne- /veimaskiner og utkast til forskrift om nasjonale tekniske krav til jernbanekjøretøy

## Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon til forskriftsutkastene .....	2
1.1	Kort beskrivelse forskriftsutkastene .....	2
2	Forskrift om skinne-/veimaskiner .....	3
2.1	Overordnet beskrivelse av forskriften .....	3
2.2	Merknader til enkelte bestemmelser .....	3
3	Forskrift om nasjonale tekniske krav til jernbanekjøretøy (jernbanekjøretøyforskriften) .....	4
3.1	Overordnet beskrivelse av forskriften .....	4
3.2	Merknader til enkelte bestemmelser .....	5
4	Konsekvensvurdering .....	7
4.1	Forslag til skinne-/veimaskinforskrift .....	7
4.1.1	Rettslige konsekvenser .....	8
4.1.2	Administrative konsekvenser .....	8
4.1.3	Økonomiske konsekvenser .....	8
4.2	Forslag til ny jernbanekjøretøyforskrift .....	8
4.2.1	Rettslige konsekvenser .....	8
4.2.2	Administrative konsekvenser .....	8
4.2.3	Økonomiske konsekvenser .....	8
5	Endringer i førerforskriften .....	8

# Høringsnotat - utkast til forskrift om skinne-/veimaskiner (skinne-/veimaskinforskriften) og utkast til forskrift om nasjonale tekniske krav til jernbanekjøretøy (jernbanekjøretøyforskriften)

## 1 Introduksjon til forskriftsutkastene

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet forbereder Statens jernbanetilsyn en mulig gjennomføring av fjerde jernbanepakke i norsk rett, med forbehold om Stortingets samtykke til at pakken innlemmes i EØS-avtalen.

Et av målene med fjerde jernbanepakke er å gjøre tilgangen til infrastrukturen enklere for jernbaneaktørene. En av måtene dette kan oppnås på er å begrense hvor mange nasjonale regler for tilgang det enkelte land har fastsatt, for å gjøre søknadsprosessen så lik som mulig. I Norge har vi nasjonale tekniske regler for både infrastruktur og for kjøretøy. Som del av en eventuell gjennomføring av fjerde jernbanepakke i norsk rett har disse reglene blitt gjennomgått for å vurdere om de fortsatt er nødvendige eller om de har blitt avløst av felleseuropeiske regler på området, om de er foreldet og ikke lengre nødvendige eller om de må beholdes. Etter at ny jernbanekjøretøyforskrift er vedtatt, må de nasjonale reglene Norge fortsatt skal ha på kjøretøyområdet meldes til ERA etter prosedyren i samtrafikkdirektivet.

### 1.1 Kort beskrivelse forskriftsutkastene

Ny samtrafikkforskrift beskriver prosessen for søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy som skal trafikkere det europeiske jernbanenettet, som Norge er en del av. Denne prosessen har tidligere vært del av både samtrafikkforskriften og kjøretøyforskriften. Nå samles prosessen som gjelder for kjøretøy som trafikkerer jernbanenettet i samtrafikkforskriften, og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy skal utstedes via One stop shop. Kjøretøyforskriften foreslås erstattet med en ny forskrift som gjelder for arbeidsmaskiner som skal benyttes på lukket område, foreslått kalt skinne-/veimaskinforskriften, og en ny forskrift som inneholder de nasjonale tekniske kravene som gjelder for jernbanekjøretøy som trafikkerer jernbanenettet (jernbanekjøretøyforskriften).

Forskrift om skinne-/veimaskiner inneholder krav som må oppfylles for å få en tillatelse til å bruke kjøretøyet på den norske infrastrukturen. Virkeområdet er begrenset til skinne-/veimaskiner som skal trafikkere på lukket område og som kun skal benyttes nasjonalt. Kravene som stilles er tilpasset risikoen som er forbundet med slike kjøretøy. Forskriften oppstiller også prosessen som må følges for å få utstedt en slik tillatelse, og de tekniske og sikkerhetsmessige kravene som stilles til slike kjøretøy.

Forskrift om nasjonale tekniske krav til jernbanekjøretøy (jernbanekjøretøyforskriften) består i hovedsak av det som er vedlegget i den nåværende kjøretøyforskrift. Innholdet i vedlegget er oppdatert, men struktur og form er i stor grad som tidligere. I tillegg har forskriften fått noen innledende bestemmelser som lovfester dagens praksis hva gjelder test og transport. Virkeområdet vil som tidligere være alle kjøretøy som skal trafikkere jernbanenettet på åpen linje. Prosessuelle bestemmelser om hvordan man søker om slik tillatelse finnes i samtrafikkforskriften.

I tillegg foreslås visse endringer i andre forskrifter som har vist seg nødvendig under praktiseringen av disse. Endringene er samlet i en felles endringsforskrift, og omtales nærmere under.

## 2 Forskrift om skinne-/veimaskiner

### 2.1 Overordnet beskrivelse av forskriften

Forskriften er foreslått å gjelde for kjøretøy som tidligere har søkt tillatelse etter kjøretøyforskriften §§ 8 til 10 og §§ 16 til 17.

Forskriftens virkeområde er begrenset til de kjøretøy som faller utenfor samtrafikkforskriftens virkeområde. Samtrafikkforskriftens virkeområde dekker alt som kjører på åpen linje på jernbanenettet. Det er derfor en forutsetning at kjøretøyene kun skal brukes på lukket område, altså områder hvor normal trafikk ikke skal skje, for at de skal omfattes av skinne-/veimaskinforskriften.

Forskriften gjelder konstruksjon, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av kjøretøy, og nødvendig tillatelse for å ta i bruk kjøretøy på jernbanen. Forskriften stiller tekniske minimumskrav til kjøretøyene basert på internasjonale standarder og oppstiller prosessen for å få tillatelse til å ta i bruk kjøretøyene. Kravene til kjøretøyene er ikke endret fra dagens kjøretøyforskrift.

Til forskjell fra tidligere versjoner av kjøretøyforskriften, innehar dette utkastet all informasjon om både krav til kjøretøyet og prosess for søknad om tillatelse. På den måten unngås henvisninger til samtrafikkforskriften for de delene som går på prosessen, ettersom disse kjøretøyene ikke faller inn under samtrafikkforskriftens virkeområde.

Forskriften er oppdelt i kapitler etter innhold. Kapittel 2 stiller krav til virksomhetene som forvalter kjøretøy, enten som eier eller som innehaver. Kapittel 3 stiller overordnede krav til kjøretøyene og kapittel 4 beskriver prosessen rundt søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

Forskriften er foreslått hjemlet i jernbaneloven som tidligere.

### 2.2 Merknader til enkelte bestemmelser

#### Til § 1 Virkeområde

Forskriften er begrenset til områder som er avstengt for normal trafikk i forbindelse med arbeid. Kjøretøy som får tillatelse etter denne forskriften har ikke tillatelse til selv å trafikkere, eller være del av tog som går på åpen linje. Med en gang kjøretøyet har behov for å flyttes på åpen linje trer kravene i samtrafikkforskriften inn.

#### Til § 3 Definisjoner

c) kjøretøy: definisjonen medfører ingen endring i praksis fra dagens kjøretøyforskrift, men teksten sier nå også at kjøretøyet må ha minst tre hjul. Det har alltid vært krav om tillatelse for å ta i bruk slike kjøretøy, men det har ikke tidligere vært presisert i forskriften at de er omfattet.

e) lukket område: et geografisk område som er fysisk avstengt fra annen trafikk. Typisk et anleggsområde hvor vanlig drift er utelukket. Tidligere omtalt som etablert anleggsområde og strekninger disponert for arbeid.

#### Til § 4 Drift, kontroll og vedlikehold

Tilsvarende tidligere kjøretøyforskrift § 7.

Nytt første ledd om at infrastrukturforvalter er ansvarlig for alle kjøretøy på lukket område.

Den som har ansvaret for det arbeidet som gjøres inne på området, har ansvaret nedover for å sørge for at opplæring har blitt gitt før arbeidet starter. Det kan være flere ledd ned til eier av kjøretøyet, og derfor må ansvaret til slutt ligge hos Bane NOR og eier av kjøretøyet.

#### **Til § 5 Teknisk dokumentasjon**

Tilsvaret dagens kjøretøyforskrift § 5. Første og andre ledd har byttet plass, og tredje ledd er tatt ut. Forskriften vil ikke favne om noen godsvogner, ettersom de faller inn under samtrafikkforskriften.

#### **Til § 6 Register**

Samme ordlyd som museumsbaneforskriften § 17. Alle kjøretøy som omfattes av denne forskriften har et ID-nummer fra leverandør. Det er vurdert at det ikke er behov for et krav om merking av identifikasjon på kjøretøyet i denne forskriften.

#### **Til § 7 Krav til kjøretøy**

Bestemmelsen bygger på tilsvarende bestemmelse i forskrift om fornyelsesinnretninger § 2-12. Tilsvaret dagens § 10.

#### **Til § 9 Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy og tillatelse etter endring av kjøretøy**

Bestemmelsen tilsvaret dagens § 17 med noen tilpasninger til virkeområdet.

#### **Til § 10 Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy som er i samsvar med en tillatt type**

Tilsvaret dagens § 16.

### **3 Forskrift om nasjonale tekniske krav til jernbanekjøretøy (jernbanekjøretøyforskriften)**

Forskriften gjenspeiler i stort tidligere vedlegg til kjøretøyforskriften. Disse er løftet inn i en egen forskrift med et nytt virkeområde. Samtidig er det gjort en gjennomgang av innholdet for å sikre at alle henvisninger er korrekte og oppdaterte, og at innholdet gjenspeiler behovet.

Forskriften gjelder konstruksjon, oppgradering, fornyelse, transport, test, drift og vedlikehold av kjøretøy, og nødvendig tillatelse for å ta i bruk kjøretøy på jernbanenettet. Forskriften stiller tekniske minimumskrav til kjøretøyene basert på gjeldene TSI-er og med tilhørende internasjonale standarder.

#### **3.1 Overordnet beskrivelse av forskriften**

Som følge av en mulig innlemming av fjerde jernbanepakke i norsk rett, har Statens jernbanetilsyn hatt en gjennomgang av gjeldende nasjonale tekniske krav til jernbanekjøretøy. Ettersom tilsynet foreslår å opprette en separat forskrift for kjøretøy som ikke trafikkerer på åpen linje, var det behov for en større omskrivning av forskriften som gjelder for de kjøretøy som får sin tillatelse etter samtrafikkforskriften.

Forslaget til ny jernbanekjøretøyforskrift omfatter både nasjonale bestemmelser om melding om nye tillatelser, om transport av kjøretøy og om testing. Dette er bestemmelser som ligger utenfor samtrafikkdirektivet (som er del av fjerde jernbanepakke), og som Norge dermed står fritt til å fastsette. Bestemmelsene som foreslås er en forskriftsfesting av gjeldende praksis hos tilsynet, samt nødvendige presiseringer hva gjelder testing av ETCS-ombordutrustning som følge av innføring av ERTMS på norsk jernbane.

Vedlegget til forskriften tilsvaret i stort vedlegget til dagens kjøretøyforskrift. Bestemmelsene er gjennomgått med sikte på å fjerne nasjonale krav som i senere tid har blitt del av felleseuropeisk regelverk, men også for å gjøre nødvendige tidsmessige oppdateringer og presiseringer. Det stilles ingen nye tekniske krav til kjøretøyene.

EU har vedtatt flere endringer i TSI-ene som per dags dato ikke er innlemmet i norsk rett. Tilsynet har valgt å ikke endre gjeldende henvisninger til TSI-er i vedlegget til forskriften, ettersom disse ikke er gjennomført nasjonalt. Endringen vil bli gjeldende med EØS-rettslig forrang når de eventuelt blir gjennomført i norsk rett, og henvisningene vil gjelde siste versjon som er del av norsk regelverk.

## **3.2 Merknader til enkelte bestemmelser**

### **Til § 1 Virkeområde**

Virkeområdet er det samme som i forslag til ny samtrafikkforskrift, og dermed basert på virkeområdet i nytt samtrafikkdirektiv (direktiv EU 2016/797). Virkeområdet er snevrere enn i gjeldende kjøretøyforskrift, ettersom den også omfatter skinne-/veimaskiner, som nå foreslås tatt ut i egen forskrift. Prosess for saksbehandlingen av søknader følger som tidligere av samtrafikkforskriften.

### **Til § 2 Formål**

Statens jernbanetilsyn mener det er behov for en forskrift som regulerer særnorske forhold, og som dekker mer enn det samtrafikkforskriften omfatter. Forskriften samler tekniske krav som stilles til kjøretøy som skal trafikkere det norske jernbanenettet og bestemmelser om transport og test av kjøretøy.

### **Til § 3 Definisjoner**

Definisjonene skal bidra til bedre forståelse av uttrykkene som er brukt i forskriften. Nye uttrykk brukt i denne forskriften er:

- a) Transport: gjelder tilfeller hvor kjøretøy uten tillatelse i Norge blir trukket eller dyttet av et annet kjøretøy med tillatelse i Norge. Årsaken til transporten kan være at materiellet er nytt og må dras inn for å drive med testaktivitet før søknad om tillatelse sendes, eller det kan være bruk av materiell med tillatelse i andre land som skal drive spesialtransport i Norge. Slikt materiell har ikke behov for en løpende tillatelse i Norge ettersom det ofte bare skal brukes en kort periode. Transporttillatelse kan da være en løsning.
  
- g) OTM (on track machine): arbeidsmaskin som har eller kan få tillatelse til å kjøre på åpen linje. Typisk såkalte gule maskiner, målevogner, større arbeidskjøretøy osv. Samtrafikkdirektivet vedlegg I punkt 2 lister opp spesialkjøretøy inkludert OTM som typer kjøretøy som faller inn under direktivets virkeområde. Dette omfatter ikke skinne-/veimaskiner som kun har tillatelse på lukket område.

### **Til § 4 Tillatelse til transport av materiell som ikke har tillatelse fra før**

Ny bestemmelse, men bygger på etablert praksis og gjeldende kjøretøyforskrift § 12. Bestemmelsen stiller krav om at det må søkes til Statens jernbanetilsyn om tillatelse for en slik transport, og det følger med en liste over dokumentasjon som må følge en slik søknad. Definisjonen av transport følger av § 3.

Risikovurderingen skal omfatte materiellet og den transporten det er ment å undergå.

Vurdering av teknisk kompatibilitet mellom kjøretøyet og jernbanenettet inneholder mindre enn en DeBo-rapport, men skal bevise at kjøretøyet er transporterbart og at det passer det norske profilet, samt at det er i en slik teknisk tilstand at transporten kan gjennomføres på en sikker måte.

Bestemmelsen retter seg mot for eksempel transport inn i landet av nye togsett som enda ikke har tillatelse i Norge, eller flytting av for eksempel museumsmateriell, som ikke har tillatelse til å kjøre for egen maskin på jernbanenettet. Det er en forutsetning for transport at det aktuelle kjøretøyet blir tauet eller dyttet av et eget trekraftkjøretøy. Kjøretøy som skal kjøre for egen maskin i Norge krever normalt en løpende tillatelse.

### **Til § 5 Tillatelse til transport av materiell som har tillatelse i et annet land EØS-land**

Bestemmelsen bygger på dagens § 12. Samme dokumentasjonskrav som i § 4, men det kreves i tillegg en bekreftelse på den tillatelsen kjøretøyet allerede innehar fra annen EØS-stat.

Bestemmelsen følger etablert praksis for behandling av slike søknader i dag. Typiske tilfeller som vil falle inn under bestemmelsen er det som i dag omtales som spesialtransporter; vogner for transport av store, tunge eller lange laster, som leies inn for å gjøre en enkelttransport inn i Norge. Kjøretøyet har tillatelse i opphavslandet, men har ikke behov for en løpende tillatelse i Norge ettersom transporten er en engangshendelse.

Normalt vurderer ikke tilsynet type last som skal transporteres i forbindelse med behandling av søknader, men i tilfeller med spesialtransport har ofte last og vogn så store avhengigheter av hverandre at det kan føre til at vi setter betingelser til tillatelsen til selve kjøretøyet for å sikre sikker fremføring av vogn med last.

**Til § 6 melding om endring på kjøretøy og melding om nye kjøretøy som skal ha tillatelse i Norge**  
Tilsvare dagens § 13.

At tilsynet krever at det sendes melding om nyanskaffelser og planlagte endringer på kjøretøy er vurdert å ikke være i strid med ordningen med pre-engagement etter direktiv 2018/545.

Tilsynet kan kreve at kjøretøyet testes på jernbanenettet før søknad sendes. Dette er også dagens praksis. Ofte vil det være vanskelig å oppfylle dokumentasjonskravene uten at det testes på forhånd, blant annet for å dokumentere kompatibilitet med infrastrukturen.

**Til § 7 søknad om testtillatelse for kjøretøy uten tillatelse**

Gjelder for nye kjøretøy som ikke har tillatelse i dag og som trenger egen tillatelse for å testes på jernbanenettet. Tilsvare dagens § 12 og § 14. Egne krav for testing av ombordutstyr følger av § 10. Slike kjøretøy må gjøre omfattende tester av både selve kjøretøyet og av kompatibiliteten mot jernbanenettet.

Midlertidige sertifikater som nevnt kan være ISV-er.

**Til § 8 søknad om testtillatelse for kjøretøy med tillatelse fra et annet EØS-land**

Gjelder for eksisterende kjøretøy som allerede har en tillatelse fra et annet EØS-land, og som trenger testtillatelse for å utføre tester på jernbanenettet. Tilsvare dagens § 12 og § 15. Dette er kjøretøy som allerede kjører et annet sted. Hovedforskjellen på § 7 og § 8 er at et kjøretøy som allerede har en tillatelse etter det felleseuropeiske regimet kun må testes for å verifisere kompatibilitet mot den norske infrastrukturen.

Bekreftelsen på allerede innehatt tillatelse må være utstedt fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i det aktuelle landet, eller fra ERA.

**Til § 9 søknad om testtillatelse ved endring av kjøretøy**

Tilsvare tilnærmet dagens § 12.

Søker skal dokumentere at alt er sikkert etter endringen. Dokumentasjonen skal gjenspeile størrelsen på endringen. Simulering kan aksepteres hvis endringen er liten og ikke påvirker sikkerheten i stor grad.

Tredje ledd: Er myntet på situasjonen med ettermontering av STM i kjøretøyet. I disse tilfellene må det testes særskilt etter § 10.

**Til § 10 søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy etter innmontering av signalsystem klasse A eller klasse B, samt tester for integrering av CCS-systemer.**

Bestemmelsen inneholder krav til dokumentasjon som skal fremlegges før test. Etter ombygging til ERTMS ved installasjon av ETCS og STM må kjøretøyet ha ny tillatelse, jf. § 9.

Test av ombordutrustningen kan gjøres som del av en generell test av kjøretøyet i henhold til §§ 7, 8 eller 9. Dokumentasjonskravene i denne bestemmelsen kommer i tillegg og supplerer kravene i de andre bestemmelsene.

## **Til § 11**

Gjelder ikrafttredelse av ny forskrift. Unntak gitt etter tidligere forskrifter gjelder fortsatt.

## **Til vedlegget**

Vedlegget baserer seg primært på RDD-skjemaet og er tilnærmet likt vedlegg i dagens forskrift. Det er ingen nye krav til kjøretøyene, men noen steder er formuleringene skrevet om for å gjøre teksten lettere tilgjengelig.

Nye kjøretøy og endringer på eldre kjøretøy skal tilfredsstillere kravene i TSI-ene. Men i tillegg trengs standarder for å kunne bygge et helt kjøretøy. OTM bygges i henhold til standarder, og ikke TSI-er. Eldre kjøretøy som skal benyttes i Norge må tilfredsstillere kravene i vedlegget her. De kan ikke nødvendigvis dokumentere hvilke standarder de er bygget etter, og må da dokumentere at de har et sikkerhetsnivå som tilsvarer kravene.

Der den nasjonale tekniske regelen samsvarer med et gitt TSI-krav, refereres til det tilsvarende punktet i TSI-en. Den gjelder da også for kjøretøy som ikke er TSI-kompatible. I disse tilfellene gjelder TSI-kravet som nasjonal regel selvstendig eller sammen med standarder og normer som opprinnelig er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøyet.

Det er utpekt organ (DeBo) som skal verifisere samsvar med den nasjonale tekniske regelen.

### *Til 1.1 Generell dokumentasjon*

Henvisning til TSI Loc&Pas om løfte- og bergingsinstruks er tatt ut da henvisningen ikke passet her. Henvisningen gjentas i andre punkter under kapittel 1.1.

### *Til 6.1.1.2 Temperatur*

Høyere temperatur enn -40 grader er for eksempel -30 grader.

### *Til 7. Krav til utvendig varsling, signalering, merking og programvareintegritet*

Noen av bestemmelsene gjelder bare kjøretøy som skal kjøres i eller som tog. Dette oppgis i den enkelte bestemmelsen.

### *Til 8. Kraftforsyning og styringssystemer om bord*

Kapitlet gjelder trekraftkjøretøy med mindre annet er oppgitt.

### *Til 12.2.2 Krav til STM*

Punktet gjelder kun testing mellom utstyr og selve kjøretøyet, og ikke testing av kjøretøyet mot infrastrukturen.

## **4 Konsekvensvurdering**

### **4.1 Forslag til skinne-/veimaskinforskrift**

For de kjøretøy som omfattes av den nye skinne-/veimaskinforskriften vil ikke endringene medføre større konsekvenser av økonomisk eller administrativ art. Prosessen er den samme, og det er ikke gjort endringer i hvilke krav som stilles til selve kjøretøyet.

#### **4.1.1 Rettslige konsekvenser**

Utover fastsettelse av den nye forskriften har ikke forslaget ytterligere rettslige konsekvenser av betydning. Det blir en enklere systematikk når alt regelverk av betydning for den enkelte søknaden samles i en forskrift.

#### **4.1.2 Administrative konsekvenser**

Det vil være forenklende for aktørene at alle krav og hele søkeprosessen kan finnes i en og samme forskrift. Tilsynet har ikke identifisert andre administrative konsekvenser for aktørene.

#### **4.1.3 Økonomiske konsekvenser**

I utkastet stilles det krav til virksomheten som forvalter kjøretøyet, også når denne ikke er et jernbaneforetak. Tidligere har forskriften rettet seg kun mot jernbanevirksomheter når den omtaler ansvar for sikkerheten og vedlikeholdet mm. Siden forskriften nå kun skal gjelde en type kjøretøy som ofte eies og forvaltes av entreprenørforetak og lignende, vil flere aktører enn tidligere bli pålagt krav om å sørge for sikkert vedlikehold av kjøretøyet. Dette kan ha økonomiske konsekvenser for aktører som i dag ikke har et slikt ansvar, men vil også medføre tilsvarende besparelser hos de som da fritas for samme ansvar.

Statens jernbanetilsyn mener dette likevel må sees på som hva man som minimum kan kreve at en forvalter av tyngre kjøretøy foretar seg for å sikre at kjøretøyet er trygt å bruke. Ordlyden er lagt på et nivå som tilsier at oppgavene allerede kan være ivaretatt av styringssystemet til virksomheten, og vil på den måten ikke pålegge virksomheten nye tyngende plikter.

## **4.2 Forslag til ny jernbanekjøretøyforskrift**

#### **4.2.1 Rettslige konsekvenser**

Tydeliggjøring av kravene og enklere systematikk tilsier enklere håndtering av forskriften hos virksomhetene. Forskriftsfesting av praksis er hensiktsmessig for å sikre ensartethet og likebehandling av aktørene som søker tillatelse hos tilsynet, samt bedre tilgjengelighet til hva tilsynet krever og forventer av en søknad.

#### **4.2.2 Administrative konsekvenser**

Tilsynet har ikke identifisert administrative konsekvenser av betydning som følge av forslagene i ny jernbanekjøretøyforskrift.

#### **4.2.3 Økonomiske konsekvenser**

Tilsynet har ikke identifisert økonomiske konsekvenser av betydning som følge av forslaget til endringer fra dagens kjøretøyforskrift. Det stilles ingen nye krav til kjøretøyene, og testbestemmelsene er en forskriftsfesting av allerede gjeldende praksis.

## **5 Endringer i førerforskriften**

Forslaget er begrunnet i endringer til felles sikkerhetssertifikat i den fjerde jernbanepakken.

Tilsynet har implementert vedtak 2011/765/EU artikkel 5 i førerforskriften § 21a annet ledd bokstav c), gjennom at godkjenning som opplæringscenter gis i tilknytning til søknad om sikkerhetssertifikat og at dette fremgår av det aktuelle sikkerhetssertifikatet eller sikkerhetsgodkjenning.

Vedtaket 2011/765/EU oppstiller flere detaljerte krav til et opplæringscenter, uavhengig av om det er en jernbanevirksomhet eller et selvstendig senter/skole. Artikkel 5 gir virksomhetene mulighet til å kombinere søknad om opplæringscenter med søknad om sikkerhetssertifikat. I Norge har opplæring historisk sett vært



en del av en virksomhets sikkerhetsstyring. Det har derfor vært naturlig å videreføre denne praksisen i regelverket.

Nytt regelverk sier tydeligere at godkjenning som opplæringscenter vil være en separat del til sikkerhetssertifikatet. Herunder at nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal gi godkjenning som opplæringscenter, mens søknad om sikkerhetssertifikat skal skje gjennom OSS. Dette innebærer et behov for å tydeliggjøre at godkjenning som opplæringscenter kan gis utenom søknad om sikkerhetssertifikat.

Tilsynet foreslår derfor en endring i ordlyden i § 21a for å ta høyde for endringen.