

# Høringsnotat – samtrafikkforskriften og forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer

## Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon til forskriftsutkastene .....	2
1.1	Kort beskrivelse av direktivet .....	2
1.2	Beskrivelse av arbeidet med forskriftsutkastene .....	2
2	Samtrafikkforskriften .....	3
2.1	Slik er forskriften bygget opp .....	3
2.2	De viktigste endringene .....	3
2.2.1	Bruk av TSI-er .....	3
2.2.2	Nasjonale tekniske regler .....	3
2.2.3	Begrepsbruk .....	3
2.2.4	Det europeiske jernbanebyrået (Byrået) .....	4
2.2.5	One-stop shop (OSS) .....	4
2.2.6	Beskrivelse av saksbehandlingsregler og klageordninger .....	4
2.2.7	Tillatelser knyttet til kjøretøy .....	4
2.2.8	Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur .....	5
2.2.9	ERTMS langs sporet .....	5
2.2.10	Gebyr for saksbehandling .....	6
2.2.11	Diverse .....	6
2.3	Merknader til enkelte bestemmelser .....	7
3	Forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer .....	10
3.1	Overordnet beskrivelse av forskriften .....	10
3.2	Merknader til enkelte bestemmelser .....	11
4	Konsekvensvurdering .....	12
4.1	Spesielt for samtrafikkforskriften .....	12
4.2	Spesielt for forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer .....	14
5	Historikk og bakgrunn .....	15
5.1	Teknisk pilar – bedre konkurranseevne for jernbanesektoren .....	15
5.2	Overordnede rettsakter i den tekniske pilaren .....	16
5.3	Underliggende rettsakter, anbefalinger og veiledninger .....	17
6	Andre forslag .....	17

# 1 Introduksjon til forskriftsutkastene

## 1.1 Kort beskrivelse av direktivet

Samtrafikkdirektivet er en del av den fjerde jernbanepakken. Direktivet er en omskriving av gjeldende samtrafikkdirektiv og i stor grad en videreføring av dette. Gjeldende direktiv er tatt inn i norsk rett ved samtrafikkforskriften fra 2012.

Direktivet viderefører det arbeidet som ble gjort i de tre tidligere jernbanepakkene. Målet med de nye kravene er å fjerne tekniske hindringer på jernbanen. Dette skal oppnås ved å innføre et felles utgangspunkt for komponentene jernbanen består av, fjerne overflødige nasjonale bestemmelser som enten er dobbeltreguleringer eller ikke nødvendige for sikkerheten på jernbanen, og på denne måten gjøre det enklere for foretak å etablere seg og drive transport på jernbanen i Europa. Samtrafikkdirektivet skal bidra til å oppnå det felles europeiske jernbaneområdet, redusere kostnader og varigheten på tillatelsesprosessene og forbedre jernbanesikkerheten ved å stille krav til infrastrukturen. Det er gitt regler for å effektivisere og harmonisere tillatelsesprosessene knyttet til kjøretøy, og spesielt for kjøretøy som kjører i flere medlemsstater. Disse må i dag må ha tillatelse fra hver enkelt medlemsstat, og det nye systemet vil således bidra til forenkling. Videre er det gitt regler om det nye signalsystemet ERTMS for å sikre den fremtidige samtrafikkevnen gjennom Europa.

Det primære formålet er å gjøre tillatelsesprosessene for kjøretøy og signalsystemer mer effektive og kostnadsbesparende ved at Det europeiske jernbanebyrået (Byrået) bl.a. skal gi tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning. Videre innfører direktivet en felles portal for søknader (one-stop shop, forkortet OSS) for å strømlinjeforme og harmonisere søknadsprosessene. Byrået vil også ha en rolle med å forhåndsgodkjenne spesifikasjonene til prosjekter som bygger ut ERTMS i infrastrukturen. Videre er det gjort en del oppdateringer og redaksjonelle endringer som følge av utviklingen i EU-retten forøvrig, bl.a. etter Lisboa-traktaten. Endringene må ses i sammenheng med de øvrige delene av den fjerde jernbanepakken, særlig nytt jernbanesikkerhetsdirektiv og ny ERA-forordning. Sammen med innføringen av et felles europeisk sikkerhetssertifikat for jernbaneforetak i nytt jernbanesikkerhetsdirektiv vil endringene kunne bidra til en mer effektiv og konkurransedyktig jernbane i Europa.

Det vises for øvrig til kapittel 5 som gir en samlet omtale av direktivene og forordningene i den fjerde jernbanepakke, og til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 02.07.2018 vedrørende endringer i jernbaneloven, jernbaneundersøkelsesloven og yrkestransportloven (fjerde jernbanepakke mv.) punkt 2.1 – 2.4.

## 1.2 Beskrivelse av arbeidet med forskriftsutkastene

Arbeidet er gjennomført i en intern arbeidsgruppe i tilsynet. Ved arbeidet har det vært fokus på at forskriftene skal ha et klart språk, og det er i den forbindelse leid inn ekstern bistand til å gjennomgå forskriftsutkastene med tanke på klarspråk. Samtidig har det vært viktig for tilsynet å holde seg så tett opp til direktivets originale ordlyd som mulig.

Det er besluttet at samtrafikkdirektivet gjennomføres gjennom to nye forskrifter som vil erstatte gjeldende samtrafikkforskrift; en ny samtrafikkforskrift og en ny forskrift om krav til meldermyndigheten og samsvarsvurderingsorganer. Dette er gjort bl.a. fordi det i sistnevnte forskrift stilles krav rettet mot en annen gruppe enn de øvrige kravene i direktivet og fordi det var ønskelig å begrense omfanget av samtrafikkforskriften.

Et direktiv er i utgangspunktet rettet mot medlemsstaten, og det er forutsatt at bestemmelsene transformeres inn i det enkelte lands rett. Det er en del bestemmelser i direktivet som kun retter seg mot medlemsstaten eller mot Kommisjonen og Byrådet. En del av disse bestemmelsene er utelatt fra forskriftene, mens andre er tatt inn av informasjonshensyn og for at virksomhetene skal få en beskrivelse av helheten. Enkelte bestemmelser vil også bli vurdert tatt inn i kommentarene til forskriftene der dette er mer hensiktsmessig enn at de tas inn i selve forskriften. I noen tilfeller er det nødvendig å vise fra forskriften til bestemmelser i direktivet som ikke har blitt gjennomført i forskriften. I disse tilfellene henvises det til selve direktivet.

Det har vært avholdt et møte med SINTEF og Lloyds Register angående ordningen med akkreditering. Det har også vært avholdt et møte med Norsk akkreditering. Jernbaneforetakene ble invitert til informasjonsmøte om den kommende forskriften vinteren 2018, men på grunn av manglende interesse ble dette møtet avlyst.

## **2 Samtrafikkforskriften**

### **2.1 Slik er forskriften bygget opp**

Utkast til ny samtrafikkforskrift følger i hovedsak samme oppbygging som samtrafikkdirektivet. Denne oppbyggingen er tilnærmet lik oppbyggingen i gjeldende samtrafikkforskrift. Dette vil sannsynligvis gjøre det enklere for virksomhetene å finne igjen kravene.

Kravene i forslag til forskrift er i stor grad en videreføring av gjeldende bestemmelser, med enkelte unntak. I det videre vil vi gi en nærmere beskrivelse av de viktigste endringene forslaget medfører.

### **2.2 De viktigste endringene**

#### **2.2.1 Bruk av TSI-er**

Utgangspunktet i direktivet er at det er TSI-ene som skal legges til grunn for tillatelser, med unntak av der TSI-ene har åpne punkter, der en medlemsstat har et særtilfelle eller der søkeren har fått et unntak fra TSI-ene. Bestemmelsen om at medlemsstaten (Statens jernbanetilsyn) skal vurdere i hvilken grad TSI-en får anvendelse på prosjekter i forbindelse med vurdering av melding, er fjernet. Dette innebærer at det klare utgangspunktet er at det er TSI-enes krav som gjelder.

#### **2.2.2 Nasjonale tekniske regler**

Dagens regler videreføres i stor grad, men muligheten for å gi nye nasjonale regler blir strammet noe inn. Eksisterende nasjonale regler som ikke er notifisert til Kommisjonen gjennom ESA (EFTAs overvåkingsorgan) kan ikke gjøres gjeldende. Videre er det blitt strengere krav til i hvilke tilfeller det kan innføres nye nasjonale regler, og hvordan disse skal høres i de øvrige medlemsstatene. Nye nasjonale regler skal vurderes av ESA før de kan gjøres gjeldende, i tillegg til at de må notifiseres etter at de er vedtatt.

#### **2.2.3 Begrepsbruk**

Begrepet «søker» er definert i utkastet til samtrafikkforskrift. Definisjonen åpner opp for at andre enn den som eier kjøretøy og infrastruktur kan søke om en tillatelse. Dette er allerede innført for kjøretøy, men vil være nytt for infrastruktur.

Begrepet «samsvarsvurderingsorgan», som er en fellesbetegnelse på meldt organ og utpekt organ, er tatt inn i direktivet. Dette begrepet er bruk i andre typer EU-dokumenter og er derfor ikke å betrakte som et nytt begrep, men har ikke vært benyttet i samtrafikkforskriften tidligere.

ERA (European Railway Agency) er erstattet med «Byrådet» for å være i samsvar med direktivets begrepsbruk på dette området.

Begrepet «tillatelse til å ta i bruk kjøretøy» erstattes av «tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning». Begrepet «bringe i omsetning» er i direktivet definert som «*første gang en samtrafikkkomponent, et delsystem eller et kjøretøy som er klart til å brukes i driftsklar tilstand, gjøres tilgjengelig på EU-markedet*». Endringene i bestemmelsen for tillatelse knyttet til kjøretøy er beskrevet nærmere nedenfor. For tillatelse knyttet til infrastruktur, benyttes fortsatt begrepet «tillatelse til å ta i bruk».

#### **2.2.4 Det europeiske jernbanebyrået (Byrået)**

Byrået får en helt ny rolle i samtrafikkdirektivet. Fra å være et EU-byrå med hovedvekt på utredningsoppgaver går det over til å bli et myndighetsorgan med kompetanse til å utstede tillatelser til kjøretøy etter samtrafikkdirektivet og sikkerhetsattestertifikat etter sikkerhetsdirektivet. Dette får betydning for aktører som tidligere kun har forholdt seg til nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Etter samtrafikkforskriften skal alle søknader om typetillatelse eller tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning sendes til Byrået igjennom den europeiske portalen OSS. Byrået skal i de fleste tilfeller behandle og avgjøre søknaden, men med innspill fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Dette vil skje ved at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten vurderer bruken av nasjonale regler i det enkelte tilfelle, og ved at ansatte fra sikkerhetsmyndigheten kan bli del av Byråets «pool of experts» som skal vurdere søknader for Byrået.

Det vises for øvrig til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 02.07.2018 punkt 2.4.3 og punkt 3 hvor dette også omtales.

#### **2.2.5 One-stop shop (OSS)**

OSS er den europeiske portalen hvor all kommunikasjon mellom søkeren og Byrået skal gå. Tillatelser blir utstedt fra portalen og fakturaer sendes herfra. Dette gjelder også dersom søkeren ønsker at Statens jernbanetilsyn skal behandle søknaden. Portalen vil inneholde all informasjon om søkeprosesser som er avsluttet, dokumentasjon på utstedte tillatelser og behandlingen av disse og samhandlingen mellom Byrået og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.

#### **2.2.6 Beskrivelse av saksbehandlingsregler og klageordninger**

Saksbehandlingsregler og klageordninger er mer utfyllende beskrevet i det nye direktivet enn tidligere. Dagens samtrafikkforskrift henviser til de generelle kravene i forvaltningsloven, som gjelder når Statens jernbanetilsyn utøver offentlig myndighet. Forslag til ny samtrafikkforskrift har egne saksbehandlingsregler og klageordninger som gjelder når Byrået utsteder tillatelser.

Dersom søker ønsker å benytte et kjøretøy i flere enn én europeisk stat skal søknaden alltid behandles av Byrået. Søknaden sendes via OSS, og Byrået innhenter uttalelser fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som grunnlag for saksbehandlingen. I Norge er dette Statens jernbanetilsyn. Klageordningen for det tilfelle at en søker er uenig i vedtak fra Byrået er annerledes enn det som følger av dagens samtrafikkforskrift. For de avgjørelser som fattes av Byrået skal også klage sendes og behandles for dem. Prosessen er nærmere beskrevet i merknadene under, og prosessen for klage følger av en egen gjennomføringsrettsakt. Klageordningen er også omtalt i Samferdselsdepartementets høringsnotat av 02.07.2018 punkt 2.4.3, siste avsnitt.

#### **2.2.7 Tillatelser knyttet til kjøretøy**

Forskriften skiller mellom to typer tillatelser knyttet til kjøretøy, det er tillatelse til å bringe i omsetning og typetillatelse. Begrepet «type» er definert som «*en kjøretøytype som definerer de grunnleggende konstruksjonsmessige egenskapene til kjøretøyet som er omfattet av et sertifikat for typeprøving eller designkontroll som beskrevet i den relevante verifiseringsmodulen*».

En søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning skal avgjøres enten av Byrået eller av Statens jernbanetilsyn. Byrået skal behandle alle søknader om tillatelse for kjøretøy som skal benyttes i mer enn en medlemsstat. Dersom et kjøretøy kun skal benyttes i Norge, kan søkeren velge om søknaden skal

behandles av Byrådet eller Statens jernbanetilsyn. Søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning skal, uavhengig av hvem som skal behandle søknaden, sendes via OSS.

Det vil ikke lenger være krav om å sende melding i forbindelse med endringer av kjøretøy. Dette har sammenheng med at direktivet legger til grunn at TSI-ene bør angi når en oppgradering eller fornyelse av kjøretøy krever en ny tillatelse, og at søkeren selv bør kunne avgjøre om det skal søkes om ny tillatelse eller ikke på bakgrunn av kriteriene angitt i forskriften, samt eventuelle gjennomføringsrettsakter.

Kommisjonen har vedtatt en gjennomføringsrettsakt som regulerer de praktiske ordningene for søknad om tillatelse til å bringe i omsetning, gjennomføringsforordning (EU) 2018/545. Forordningen gir detaljerte regler om:

- Hvordan søkeren skal oppfylle kravene til tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning og typetillatelse for kjøretøy, samt hvilke dokumenter som kreves.
- Nærmere opplysninger om tillatelsesprosessen, for eksempel trinn i framgangsmåten og tidsrammer for hvert trinn i prosessen.
- Hvordan Byrådet skal oppfylle kravene gjennom de forskjellige trinnene i søke- og tillatelsesprosessen, herunder i vurderingen av søkerens dokumentasjon.

Dersom samtrafikkdirektivet tas inn i EØS-avtalen er det sannsynlig at også denne gjennomføringsforordningen tas inn i EØS-avtalen og blir en del av norsk rett. Samtrafikkdirektivet legger til grunn at gjennomføringsforordningen også vil gjelde for Statens jernbanetilsyn i de tilfeller tilsynet skal avgjøre søknaden.

Dersom Statens jernbanetilsyn oppdager at et kjøretøy ikke oppfyller de grunnleggende kravene, og dette fører til en sikkerhetsrisiko, kan tilsynet som nasjonal sikkerhetsmyndighet fatte vedtak om midlertidige sikkerhetstiltak for å forhindre risikoen. Dette kan blant annet være stans i bruken. ERA/Statens jernbanetilsyn kan også midlertidig tilbakekalle typetillatelsen for en kjøretøytype. Dersom feilen ikke kan rettes kan tillatelsen tilbakekalles eller endres av ERA/Statens jernbanetilsyn avhengig av hvem som utstedte den.

Det vises for øvrig til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 02.07.2018 punkt 5.1 hvor dette også omtales.

### **2.2.8 Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur**

Kravene til tillatelse til å ta i bruk infrastruktur videreføres i stor grad som tidligere. Det er fremdeles Statens jernbanetilsyn som gir tillatelse til å ta i bruk infrastruktur. I direktivet stilles det krav om at Statens jernbanetilsyn skal utarbeide en detaljert veiledning om hvordan man oppnår tillatelse, samt en liste over dokumenter som kreves.

I forbindelse med oppgradering og fornyelse videreføres kravet om at det skal sendes melding som beskriver prosjektet til Statens jernbanetilsyn. Formålet er at Statens jernbanetilsyn skal vurdere om oppgraderingen eller fornyelsen krever en ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen. Som nevnt over er bestemmelsen om at Statens jernbanetilsyn skal foreta en vurdering av om og i hvilken grad TSI-ene får anvendelse for prosjektet, fjernet. Dette har sammenheng med at direktivets klare utgangspunkt nå er at TSI-ene gjelder fullt ut, med mindre søkeren har fått innvilget et unntak fra TSI-ene før søknad om tillatelse sendes, hvis det er åpne punkter i TSI-ene eller dersom medlemsstaten har et særtilfelle.

### **2.2.9 ERTMS langs sporet**

For å sikre at utstyret til ERTMS er i samsvar med de relevante gjeldende spesifikasjonene og for å hindre at det blir etablert ytterligere krav til ERTMS som kan undergrave jernbanesystemets samtrafikkevne, skal Byrådet fungere som systemmyndighet for ERTMS. Det betyr at Byrådet skal vurdere de planlagte tekniske løsningene før det igangsettes eller offentliggjøres anbudsinnbydelse i forbindelse med utbygging av ERTMS

langs sporet. Dette gjøres for å kontrollere at de planlagte tekniske løsningene er i samsvar med de relevante TSI-ene og har full samtrafikkevne.

Det er søkeren som er ansvarlig for å søke om slik forhåndsgodkjenning fra Byrået. For å unngå en overlapping av vurderingen fra Byrået og oppgavene til det meldte organet bør søkeren underrette Byrået dersom verifisering av det meldte organet er igangsatt eller om det allerede foreligger et samsvarssertifikat.

Søkeren velger om en forhåndsgodkjenning fra Byrået skal gjennomføres for hvert enkelt ERTMS-prosjekt, eller for en kombinasjon av prosjekter, en jernbanelinje, en gruppe av jernbanelinjer eller for hele jernbanenettet.

Søknad om forhåndsgodkjenning av ERTMS langs sporet sendes til Byrået gjennom OSS.

Dersom det gjøres endringer i anbudsgrunnlaget eller i beskrivelsen av de tekniske løsningene etter at det er gitt en forhåndsgodkjenning, skal søkeren umiddelbart underrette Byrået og Statens jernbanetilsyn om endringen. Underretning om endringer skal sendes gjennom OSS.

Denne forhåndsgodkjenningen er ikke en tillatelse til å ta ERTMS langs sporet i bruk. Det vil fremdeles være krav om å sende en søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen til Statens jernbanetilsyn.

ERTMS er også omtalt i Samferdselsdepartementets høringsnotat av 02.07.2018 punkt 2.4.3, 3.2 og 5.2.

### **2.2.10 Gebyr for saksbehandling**

Byrået vil innføre gebyr for saksbehandling av søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning, søknad om typetillatelse for kjøretøy og søknad om forhåndsgodkjenning av kravspesifikasjonene før anskaffelse i delsystemet styring, kontroll og signal langs sporet (ERTMS). Timeprisen er i utgangspunktet satt til 130 euro, men vil kunne endres over tid. Den til enhver tid gjeldende timeprisen publiseres på Byråets hjemmesider. Gebyrene egnest ut ved å multiplisere timeprisen med antall medgåtte timer. På sikt forventer Byrået å etablere fastpriser, men timepris vil gjelde til minimum 2022. Det er søkeren som ilegges gebyr.

Virksomhetene kan til enhver tid anmode om et ikke-bindende kostnadsestimat for en potensiell søknad. Dette estimatet skal inneholde alle gebyrer som vil inngå i den aktuelle saksbehandlingen hos Byrået. Faktureringstidspunkt skal også fremgå av dette estimatet. Søkeren kan anmode Byrået om varsel dersom reelle kostnader ser ut til å overskride opprinnelig estimat med over 15 prosent. Søker vil faktureres i euro og faktura utsendes via OSS.

For små og mellomstore virksomheter vil det være mulig å søke om delbetalinger og betalingsutsettelse. Små og middels store virksomheter defineres som de som har inntil 250 ansatte og årlig omsetning lavere enn 50 millioner euro eller årlig overskudd på under 43 millioner euro.

### **2.2.11 Diverse**

Statens jernbanetilsyn sendte i mai forslag til endringer i jernbaneinfrastrukturforskriften på høring. En av disse endringene gjelder forskriftsfesting av gjeldende dokumentasjonskrav ved meldinger og tillatelser som gjelder infrastruktur. Disse har tidligere stått beskrevet i veilederen til forskriften, men er av bransjen ønsket løftet til forskriftsnivå. Dersom forslaget til ny samtrafikkforskrift vedtas som foreslått vil trolig flere av bestemmelsene i dagens jernbaneinfrastrukturforskrift måtte oppheves for å unngå dobbeltregulering. En av bestemmelsene det da kan være aktuelt å innta i samtrafikkforskriften er de foreslåtte bestemmelsene om dokumentasjonskrav ved meldinger og tillatelser. Dette vil bli vurdert nærmere ved neste gjennomgang av jernbaneinfrastrukturforskriften. Dersom bestemmelsen om dokumentasjonskrav vurderes å videreføres i ny samtrafikkforskrift, anser Statens jernbanetilsyn det som nødvendig å sende kun denne bestemmelsen på ny høring.

## **2.3 Merknader til enkelte bestemmelser**

### **Til § 2-1. Innhold i TSI-ene**

I direktivet artikkel 4 stilles det krav til innholdet i TSI-ene og i artikkel 5 er det krav til utarbeidelse, vedtakelse og gjennomgåelse av TSI-ene. SJT har valgt å ikke ta disse kravene inn i forskriften, da de retter seg mot Kommisjonen. Det vurderes om det skal tas inn noe mer av teksten i kommentarene til forskriften av informasjonshensyn.

#### *Til annet ledd:*

Det er viktig å merke seg at delsystemer og kjøretøy skal være i samsvar med TSI-ene og gjeldende nasjonale regler på det tidspunktet søknaden om tillatelse ble sendt, og ikke på det tidspunktet de blir tatt i bruk. Det vil si at eventuelle endringer i TSI-er eller nasjonale regler som trer i kraft etter søknaden ble sendt ikke vil få anvendelse.

Det fremgår av siste punktum at faste delsystemers og kjøretøys samsvar og overholdelse av krav i TSI-ene skal opprettholdes så lenge de er i bruk. Det er de kravene som gjaldt på det tidspunktet søknaden om tillatelse ble sendt og som tillatelse(e) er gitt på grunnlag av som skal opprettholdes, ikke de til enhver tid gjeldende kravene i TSI-er og nasjonale regler.

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

Denne bestemmelsen gjennomfører direktivets artikkel 6 nr. 4. Et representativt organ er et nettverk med medlemmer fra jernbanesektoren som Byrået kan opprette i medhold av forordning (EU) 2016/796 (ny ERA-forordning). Oppgavene til nettverket vil være å utveksle opplysninger om jernbanesikkerhet og samtrafikkevne, fremme god praksis og spre relevant kunnskap, og å gi Byrået opplysninger om jernbanesikkerhet og samtrafikkevne. Ethvert medlem av et slikt nettverk kan gjøre Kommisjonen oppmerksom på mangler i TSI-er.

Resten av artikkel 6 regulerer saksbehandlingsregler for Kommisjonen og Byrået dersom det oppdages mangler i TSI-er.

### **Til § 2-3. Unntak fra TSI-er**

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 7 nr. 1 i direktivet, og gir en snever adgang til å unnta delsystemer og kjøretøy eller deler av disse fra TSI-er. Oppramsingen av unntaksgrunner er en videreføring av gjeldende unntaksgrunner i samtrafikkforskriften, men med enkelte presiseringer.

### **Til § 2-4. Hvordan Kommisjonen/ESA involveres ved unntak fra TSI**

#### *Til første ledd:*

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 7 nr. 2 i direktivet. Statens jernbanetilsyn skal sende over en liste til ESA over prosjekter som anses som langt fremskredne. Det er verdt å merke seg at dette ikke automatisk gjelder for prosjekter som er underlagt en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført på det tidspunktet TSI-en trer i kraft. Prosjektet som er satt på listen over langt fremskredne prosjekter innebærer ikke at det er gitt et unntak. Det må i tillegg søkes om unntak fra TSI-en i henhold til denne bestemmelsen, enten til Statens jernbanetilsyn eller til Kommisjonen. Søknaden skal behandles innen fire måneder. Dersom man ikke får et svar innen fristen, anses den godkjent.

#### *Til tredje ledd:*

Alternative regler er nasjonale regler på området.

### **Til § 2-5. Hvordan Kommisjonen/ESA behandler søknad om unntak fra TSI**

#### *Til første ledd:*

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 7 nr. 5 i direktivet. Krav til innhold i søknader, format og hvordan den skal oversendes vil bli fastsatt i gjennomføringsrettsakter. Søknader fra Norge skal sendes til EFTAs overvåkningsorgan (ESA).

*Til annet ledd:*

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 7 nr. 6 jf. nr. 4 i direktivet. Kommisjonens avgjørelse knyttet til søknad om unntak fra § 2-3 bokstav c) og d) kommer i gjennomføringsrettsakter.

*Til tredje ledd:*

Dersom man får innvilget unntak fra TSI-er, skal de nasjonale reglene gjelde i stedet for TSI-en.

#### **Til § 3-4. Samtrafikkkomponenter som ikke oppfyller grunnleggende krav**

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 11 i direktivet. Statens jernbanetilsyn kan begrense anvendelsesområdet, forby bruk, trekke tilbake fra markedet eller tilbakekalle samtrafikkkomponenter kun for det norske markedet.

Dersom en samtrafikkkomponent som har EF-samsvarserklæring likevel ikke tilfredsstillt kravene, kan Statens jernbanetilsyn kun gjennomføre tiltak overfor meldte organer som er utpekt i Norge. For meldte organer som er utpekt i en annen EØS-stat enn Norge, vil tiltaket være å underrette den staten som har utpekt organet.

#### **Til § 4-3. Eksisterende nasjonale regler**

Bestemmelsen gjennomfører artikkel 14 i direktivet. Det er strenge begrensninger for hvilke nasjonale regler som kan gjøres gjeldende. SJT skal sende melding om endringer i eksisterende nasjonale regler og nye nasjonale regler til ESA. Dette er regulert i den nye ERA-forordningen.

#### **Til § 4-4. Hvordan nye nasjonale regler fastsettes**

Det er svært begrenset adgang til å fastsette nye nasjonale regler. Dette følger av direktivets artikkel 14 nr. 4. I tillegg er det fastsatt krav til høring i øvrige EØS-stater, Kommisjonen og ERA.

#### **Til § 5-4. Saksbehandling av melding**

*Til annet ledd:*

Ved meldingen skal det tas stilling til om endringen krever ny tillatelse basert på faste kriterier. Oppramsingen i bestemmelsen er alternative kriterier, dvs. det er tilstrekkelig at ett av kriteriene er oppfylt. I bokstav b) vises det til krav i TSI, dette innebærer at det er en forutsetning at TSI-ene skal legges til grunn for tillatelsen med mindre det er gitt et eksplisitt unntak iht. § 2-3.

#### **Til § 5-5. Søknad om tillatelse til å ta i bruk faste anlegg**

*Til annet ledd:*

Samordningsprosessen er beskrevet i ERA-forordningen artikkel 30 nr. 2, og gjennomfører samtrafikkdirektivets artikkel 18 nr. 5. Denne prosessen skal benyttes når det gjøres endringer i prosjektet eller spesifikasjonen etter at Byrået har forhåndsgodkjent disse, og det er en risiko for manglende teknisk og driftsmessig forenlighet mellom delsystemet for ERTMS langs sporet og kjøretøyene. I disse tilfellene skal Byrået samarbeide med søker og Statens jernbanetilsyn for å finne en akseptabel løsning. Dersom partene ikke kommer til enighet innen en måned, skal saken henvises til voldgift hos klageinstansen. Vilårene for når prosessen skal benyttes kan synes ulike i samtrafikkdirativet og ERA-forordningen.

#### **Til § 5-11. Søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning**

*Til første ledd:*

Søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning skal sendes elektronisk av søkeren til Byrået gjennom OSS. Dette gjelder uavhengig av om tillatelsen skal gis av Byrået eller Statens jernbanetilsyn. OSS er nærmere beskrevet i ERA-forordningen artikkel 12, og skal være i drift innen 16. juni 2019.



Det er vedtatt en gjennomføringsrettsakt som beskriver de praktiske ordningene rundt utstedelse av tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning, forordning (EU) 2018/545. Her er ytterligere krav til dokumentasjonen som skal følge søknaden beskrevet, se særlig art. 30 nr.1 samt annex I i forordningen. Forordningen vil vurderes til innlemmelse i EØS-avtalen. Forordningen er hjemlet i samtrafikkdirektivet, og derfor avhengig av at direktivet innlemmes i EØS-avtalen først.

#### **Til § 5-12. Prøving for å verifisere kjøretøy**

Denne bestemmelsen gjennomfører direktivet artikkel 21 nr. 3 tredje ledd. Prøvingen skal verifisere at kjøretøyet faktisk er teknisk forenelig med infrastrukturen, både mellom kjøretøyet og de mobile delsystemene som inngår i kjøretøyet og mellom kjøretøyet og infrastrukturen, på grunnlag av blant annet TSI-ene og eventuelle nasjonale regler.

Testing etter kjøretøyforskriften § 12 er mer omfattende, og er ment å benyttes for å gi dokumentasjon for at kjøretøy faktisk tilfredsstiller krav og er teknisk forenelig med infrastrukturen. Bestemmelsen gir Statens jernbanetilsyn en hjemmel til å kunne gi tillatelse til å transportere og teste kjøretøy uten at det nødvendigvis er del av en søknadsprosess om tillatelse.

#### **Til § 5-13. Byråets saksbehandling av søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning**

Bestemmelsen gjennomfører direktivet art. 21 nr. 5. Denne bestemmelsen innebærer at Byrådet ikke kan gi tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning dersom det er sendt en søknad om unntak fra TSI, og denne ikke er ferdigbehandlet ennå.

#### **Til § 5-14. Statens jernbanetilsyns saksbehandling av søknad om tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning**

Bestemmelsen gjennomfører direktivet art. 21 nr. 8.

##### *Til femte ledd:*

Denne bestemmelsen innebærer, som § 5-13, at Statens jernbanetilsyn ikke kan gi tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning dersom det er sendt en søknad om unntak fra TSI, og denne ikke er ferdigbehandlet ennå.

#### **Til § 5-17. Avslag på søknad om tillatelse**

Bestemmelsens første ledd viderefører gjeldende rett om at et avslag, helt eller delvis, på en søknad om tillatelse skal være begrunnet.

Videre legges det opp til en to-trinns klagebehandling. Søkeren kan be om at Byrådet eller Statens jernbanetilsyn, alt etter hvem som har tatt beslutningen, gjennomgår og vurderer saken på nytt. Dersom beslutningen opprettholdes, kan søkeren sende inn klage over beslutningen. Dersom det er Byrådet som har tatt beslutningen, vil en klagenemnd oppnevnt av Byråets styre være klageinstans (Board of Appeal), jf. artikkel 55 i ERA-forordningen. For avgjørelser tatt av Statens jernbanetilsyn vil Samferdselsdepartementet, som i dag, være klageinstans.

#### **Til § 5-18. Fornyelse og oppgradering av kjøretøy**

##### *Til bokstav a)*

I direktivet artikkel 4 punkt 3 bokstav h) beskrives det at TSI-ene skal indikere i hvilke tilfeller det skal kreves ny tillatelse etter oppgradering eller fornyelse. Indikasjonen knyttes opp mot de respektive parameterne i TSI-ene og kan i enkelte tilfeller angi en toleranse. Dersom oppgraderingen eller fornyelsen er utenfor denne toleransen skal det søkes om ny tillatelse. Om oppgraderingen er innenfor toleransen må det like vel vurderes om kjøretøyet vil være av en annen variant eller versjon av typen. Påvirkes sikkerhetsnivået skal det alltid søkes om ny tillatelse.

Forskriftutkastet bokstav b) og c) endrer ikke dagens praksis.

#### **Til § 5-19. Utvidelse av bruksområdet til et kjøretøy som har fått tillatelse**

I prinsippet er det ikke noen endring i dette. Det som er nytt at et kjøretøy skal ha et definert bruksområde og dette skal angis av søkeren ved søknadstidspunktet. Begrepet bruksområde er nytt og knyttes mot ett eller flere jernbanenettet i en eller flere EØS-stater. I Norge har vi kun ett jernbanenett, og tillatelser vil derfor gis for hele nettet. Bruksområdet må ikke forveksles med enkeltstrekninger.

#### **Til § 6-2. Kjøretøyregistre**

Bestemmelsen gjennomfører direktivet artikkel 47.

##### *Til første ledd:*

Henvisningen til det europeiske kjøretøyregisteret (EVR) omhandler registeret beskrevet i direktivets artikkel 47 nr. 5. Det utarbeides en implementeringsforordning som p.t. ligger til behandling hos Kommisjonen. Registeret vil i 2021 erstatte NVR-registeret og ved innføring av dette registeret vil NVR-forskriften utgå. Innholdsmessig vil EVR være relativt likt NVR, men informasjon knyttet til kjøretøyregistreringer vil være mer omfattende enn i NVR. Brukergrensesnittet til EVR anslås å skulle ligne OSS i at kommunikasjon og registreringer, herunder endringer og tilbakekall vil foregå i registerets digitale løsning og ikke ved direkte henvendelse til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.

#### **Til § 6-3. Det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper**

##### *Til tredje ledd:*

Byrådet har stort fokus på kjøretøyregistrene i forbindelse med innføring av OSS. Iht. artikkel 24 i direktivet skal alle kjøretøytyper ved første tillatelse til å bringes i omsetning registreres i det europeiske registeret over tillatte typer kjøretøy. Ved et kjøretøys første tillatelse til å bringes i omsetning skal også typen gis tillatelse til å bringes i omsetning.

#### **Til § 7-2. Overgangsordning for bruk av kjøretøy**

##### *Til første ledd:*

Kjøretøy som har tillatelse før forskriften trer i kraft trenger ikke å søke ny tillatelse.

##### *Til andre ledd:*

Kjøretøy som har tillatelse før forskriften trer i kraft, og som ønsker å utvide bruksområdet til ett eller flere jernbanenett, må søke om tillatelse for de nye nettene. Denne søknaden påvirker ikke den tillatelsen søker allerede har.

#### **Til § 7-3. Andre overgangsbestemmelser**

##### *Til første ledd:*

Dersom nevnte gjennomføringsrettsakter ikke er vedtatt til 16. juni 2019 vil Statens jernbanetilsyn sørge for at det blir etablert en overgangsordning som sikrer nødvendig forutsigbarhet for jernbanevirksomhetene.

## **3 Forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer**

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

Som nevnt ovenfor i 1.2 er det valgt å skille ut kravene til samsvarsvurderingsorganer i en egen forskrift. Forskriften gjelder det som i dag kalles teknisk kontrollorgan og utpekt organ.

Det er i nytt samtrafikkdirektiv flere og mer detaljerte krav til samsvarsvurderingsorganer. Dette gjelder ikke kun for jernbane, men følger av den generelle EU-lovgivningen når det gjelder direktiver som er en del av «New legal framework». Sentrale direktiver her er EU/765/2008 og EU/764/2008, som er gjennomført i

Norge gjennom EØS-vareloven. På denne bakgrunn foreslår tilsynet at betegnelsen «teknisk kontrollorgan» endres til «meldt organ». Begrepet benyttes i EØS-vareloven og i den norske oversettelsen av samtrafikkdirektivet.

De mer detaljerte kravene går særlig på samsvarsvurderingsorganenes uavhengighet og kompetanse. Det er også nytt at kravene gjøres gjeldene for utpekt organ og ikke bare meldt organ som i dag.

Ut fra den erfaringen tilsynet har fått, og føringer fra EU, er det foreslått at det kreves akkreditering som grunnlag for å dokumentere kompetanse og uavhengighet i en søknad om å bli samsvarsvurderingsorgan. Erfaringen viser at det er utfordrende å få meldte organer inn i NANDO (New Approach Notified and Designated Organisations)-basen når det ikke er akkreditering som er grunnlag for meldingen. I tillegg har det vist seg svært vanskelig å få oppdatert basen ved endringer. Kravet om akkreditering er også i tråd med EØS-vareloven. I «the Blue Guide on implementation of EU product rules» punkt 5.3.1 går det også fram at akkreditering er å foretrekke.

Det vil være Norsk akkreditering som står for akkreditering av norske virksomheter. Dette innebærer at det er Norsk akkreditering som vil følge opp at grunnlaget for å være samsvarsvurderingsorgan er til stede. Statens jernbanetilsyn vil være meldermyndighet og ansvarlig for melding om meldt organ og utpekt organ til ESA, og ha ansvar for å føre tilsyn med at vilkårene for meldingen er til stede. Vi ber om innspill til den foreslåtte løsningen med akkreditering, og konsekvensene dette vil ha for høringsinstansene.

Det følger av brev fra Kommissjonen av 27. juli 2018 at meldte organer som er meldt i henhold til det utgående samtrafikkdirektivet (2008/57/EC), vil måtte utpekes på nytt i henhold til det nye samtrafikkdirektivet (EU 20016/797) innen 16. juni 2020. Tilsynet har tatt høyde for dette i og med at det foreslås en overgangsbestemmelse.

## **3.2 Merknader til enkelte bestemmelser**

### **Til § 2-2. Upartiskhet hos meldt organ**

Bestemmelsen stiller mer detaljerte og strengere krav enn det som følger av dagens forskrift. Kravene korresponderer i stor grad med det som stilles i andre direktiver basert på «New Legal Framework».

Tilsynet legger til grunn at kravet om akkreditering vil svare ut disse kravene, da akkreditering vil basere seg på NS-EN 17065 som har svært korresponderende krav.

### **Til § 5-1. Bruk av interne akkrediterte organer**

Etter denne bestemmelsen kan en søker benytte et internt akkreditert organ til de enkleste samsvarsvurderingene. Det vil si vurderinger etter modulene A1, A2, C1 eller C3 som henvist til i EØS-vareloven og modulene CA1 (intern produksjonskontroll og produktverifisering ved undersøkelse av hvert enkelt produkt) og CA2 (intern produksjonskontroll og produktverifisering med ujevne mellomrom) i modulforskriften.

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

Dette er en ny bestemmelse som sier at de samme kravene som gjelder meldt organ også gjelder for utpekt organ. Dette har ikke vært tydelig beskrevet i gjeldende samtrafikkforskrift. Tilsynet har imidlertid lagt dette til grunn i behandlingen av søknader om å bli utpekt organ. Kravet om akkreditering gjelder da også her.

## 4 Konsekvensvurdering

En eventuell innlemmelse av samtrafikkdirektivet i EØS-avtalen med påfølgende gjennomføring i norsk rett vil ha både rettslige, administrative og økonomiske konsekvenser for staten og for jernbanevirksomhetene. Omfanget av konsekvensene er forsøkt skissert nedenfor, men Statens jernbanetilsyn ber høringsinstansene særlig om tilbakemelding på hvilke konsekvenser regelverksforslagene vil få for virksomhetene.

Det er fortsatt endel som er uklart når det gjelder hvordan samarbeidet mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn konkret skal foregå. Det er lagt opp til at mer detaljerte regler og prosedyrer skal gis i gjennomføringsrettsakter, og flere av disse rettsaktene er ikke ferdigstilte. Endringene i tilsynets arbeidsoppgaver, og trolig også arbeidsmengde, som følge av overføring av oppgaver til Byrået er en av de største endringene direktivet medfører. Dette påvirker graden av usikkerhet i omtalen av konsekvensene dersom direktivet blir tatt inn i EØS-avtalen.

### 4.1 Spesielt for samtrafikkforskriften

#### Rettslige konsekvenser

En eventuell gjennomføring av direktivet i norsk rett vil medføre behov for endring i jernbaneloven. Dagens samtrafikkforskrift oppheves og erstattes av forslag til forskrifter i gjeldende høring. I tillegg må de nasjonale tekniske kravene gjennomgås på nytt. Dette krever en gjennomgang av jernbaneinfrastrukturforskriften og kjøretøyforskriften. Formelt sett ligger selve myndighetsoverføringen fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter til Byrået til å gi tillatelser i ERA-forordningen (Forordning (EU) 2016/976), og de rettslige konsekvensene er vurdert nærmere i Samferdselsdepartementets høringsnotat om endringer i jernbaneloven.

#### Administrative konsekvenser

For virksomhetene:

Direktivet medfører flere endrede prosesser som påvirker virksomhetene. Omfanget av økonomiske og administrative konsekvenser for virksomhetene er vanskelig å anslå. Vi ber derfor særlig om innspill til dette fra høringsinstansene. Det vises også til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 02.07.2018 punktene 5.1.4 og 3.5, hvor dette også omtales.

Forslaget til forskrift medfører en ny prosess for tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning og typetillatelse til kjøretøy. De som ønsker slike tillatelser skal ikke lengre søke til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, men til Byrået via OSS. Innholdet i søknaden og prosessen for den følger av forordning (EU) 2018/545 som er hjemlet i samtrafikkdirektivet, men forordningen er ikke del av denne høringen. For kjøretøy som kun skal benyttes i Norge kan virksomheten velge å la Statens jernbanetilsyn behandle og avgjøre søknaden. Søknad må allikevel sendes gjennom OSS.

Søknadsprosessen for utstedelse av tillatelser medfører at søknader skal sendes elektronisk, via portalen OSS. Dette medfører at virksomhetene må forholde seg til den som skal fatte vedtak ved kun å benytte elektronisk kommunikasjon. Det kan også bli begrensninger i for eksempel filtype som skal benyttes, eller at søknad ikke kan sendes før alle punkter og felter er fylt ut korrekt. Slike forhold er ikke avklart.

For tillatelser utstedt av Byrået skal også klager på vedtak sendes til Byrået, og slike klager vil bli gebyrbelagt. En mulig konsekvens av dette er at færre vil klage på vedtak som man er uenig i. Virksomhetenes rett til å klage på en avgjørelse man er uenig i er ivaretatt gjennom forslaget til forskrift, men prosessen er annerledes enn det som gjelder i dag.

Det legges opp til en to-trinns klageprosess hvor man først ber den som har tatt beslutningen om å revurdere sin avgjørelse. Dersom det er Byrået som har tatt avgjørelsen kan man klage til et klageorgan som er

opprettet gjennom ERA-forordningen. Det er utarbeidet en egen rettsakt med bestemmelser og prosedyrer for klageordningen (Forordning (EU) 2018/867), som har vært på høring i Norge sommeren 2018.

For søknader om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur er det i utgangspunktet ingen endring. Derimot er det en utvidelse av søkerbegrepet som kan ha innvirkning på prosessen med å søke om tillatelse, og dermed også administrative konsekvenser for virksomhetene som kan søke om slik tillatelse.

Imidlertid vil det bli en økt administrativ belastning for virksomhetene i tilknytning til kravet om at Byrådet skal fungere som systemmyndighet for ERTMS. Byrådet skal gi forhåndsgodkjenning for de planlagte tekniske løsningene før det igangsettes eller offentliggjøres anbudsinnbydelse i forbindelse med ERTMS langs sporet.

Når det gjelder forhold knyttet til det europeiske kjøretøysregisteret (EVR), vil EU utarbeide en egen implementeringsforordning. Dersom denne skal gjennomføres i norsk rett, vil det bli utarbeidet en egen forskrift. De økonomiske og administrative konsekvensene vil da bli vurdert.

For Statens jernbanetilsyn:

Omfanget av de administrative konsekvensene avhenger av hvordan samarbeidet mellom Statens jernbanetilsyn, som er nasjonal sikkerhetsmyndighet i Norge, og Byrådet vil foregå. Det skal inngås samarbeidsavtaler mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrådet. Disse avtalene skal omhandle vilkår om samarbeidet og eventuell bistand til Byrådet med saksbehandling av søknader om felles sikkerhets sertifikat. Arbeidet med å utforme disse avtalene er i gang, men ikke slutført.

Det vil sannsynligvis bli et økt behov for veiledning fra tilsynets side, på grunn av flere nye prosesser og nye aktører virksomhetene må forholde seg til. Dette vil gjelde i en overgangsperiode, og vil være en del av den generelle veiledningsplikten tilsynet som forvaltningsorgan har.

Grensesnittet mellom dokumenter i OSS og tilsynets arkiv, opp mot offentleglova og arkivloven må avklares, og dette vil trolig i en overgangsfase kreve noe ressurser. Problemstillingen vil særlig være aktuell i de tilfeller ansatte hos tilsynet bidrar som saksbehandlere i søknadsprosesser hos Byrådet.

### **Økonomiske konsekvenser**

For jernbanevirksomheter vil forslaget til ny samtrafikkforskrift kunne medføre økte kostnader, da det er forutsatt at Byrådet skal gebyrfinansiere sin saksbehandling og det ikke er noen slike kostnader når søknader behandles av Statens jernbanetilsyn i dag. Gebyrene som tas av Byrådet, både for saksbehandling og klage, følger av en egen gjennomføringsforordning (Forordning (EU) 2018/764). Forordningen har vært på høring i Norge sommeren 2018 og den omtales ikke videre her.

For søkere som i dag trenger tillatelse i flere stater vil det kunne gi økonomiske besparelser ved å bare måtte forholde seg til Byrådet som tillatelsesmyndighet. Byrådet må innhente vurderinger fra sikkerhetsmyndigheten i hvert land det søkes tillatelse i, og kostnaden ved dette må dekkes av den som søker.

Økt administrativ belastning for søkere i forbindelse med at Byrådet skal gi forhåndsgodkjenning for de planlagte tekniske løsningene før det igangsettes eller offentliggjøres anbudsinnbydelse i forbindelse med ERTMS langs sporet, vil også medføre økte kostnader for jernbanevirksomhetene.

Forslaget til forskrift vil kunne medføre besparelser for Statens jernbanetilsyn for saksbehandling av tillatelser. Dette antas i stor grad å bli oppveid av behov for bistand til Byrådet i deres saksbehandling.

Vi finner grunn til å informere høringsinstansene om at Samferdselsdepartementet vurderer å innføre gebyrfinansiering av visse deler av tilsynets aktiviteter fra 2020, og departementet har gitt Statens jernbanetilsyn i oppdrag å lage utkast til forskrift for gebyrfinansiering av visse tjenester innen jernbane. Det er ikke avklart hvilke typer tillatelser og hvilke deler av tilsynsvirksomheten som vil bli inkludert i forskrift om gebyr.

Det legges til grunn at økonomiske konsekvenser av dette for Statens jernbanetilsyn dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

## **4.2 Spesielt for forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer**

### **Rettslige konsekvenser**

Dagens samtrafikkforskrift oppheves, og nye regler om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer må tas inn i regelverket. Statens jernbanetilsyn foreslår her å gjennomføre reglene om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer i en egen forskrift.

### **Administrative konsekvenser**

For Staten:

Statens jernbanetilsyn utpeker i dag teknisk kontrollorgan og utpekt organ, det vil si at tilsynet i ny forskrift vil være den som betegnes som meldermyndighet. Dette innebærer ikke noen endring i seg selv. Det som foreslås endret er at hovedgrunnlaget for utpeking vil være akkreditering. Det betyr at omfanget av tilsynets arbeid i forbindelse med søknader om å bli samsvarsvurderingsorgan vil bli redusert. Det samme vil gjelde oppfølgingen, da det vil være Norsk akkreditering som følger opp akkrediteringen. I dag er det slik at tilsynet utfører denne oppgaven.

For virksomhetene:

For virksomhetene betyr overgangen til krav om akkreditering som grunnlag for å bli meldt organ og/eller utpekt organ at de må være akkreditert når de søker om å bli meldt eller utpekt organ. Dette betyr at de må søke om, og få en akkreditering før de kan søke. For søkerne vil dette bety at en eventuell søknad må planlegges god tid i forveien. En gjennomsnittlig saksbehandlingstid er opplyst fra Norsk akkreditering til å være ca. 10 måneder. Akkrediteringsvedtaket varer i fem år.

### **Økonomiske konsekvenser**

Forslaget om at grunnlaget for å kunne bli meldt organ og/eller utpekt organ skal være akkreditering, vil innebære økte utgifter for virksomheter som ønsker å søke. Norsk akkreditering er gebyrfinansiert, slik at både søknaden om å bli akkreditert og oppfølgingen av akkrediteringen vil være gebyrbelagt. For virksomhetene som skal benytte seg av teknisk kontrollorgan vil endringen i utpekingen ikke medføre direkte økonomiske konsekvenser.

Gebyrene til Norsk akkreditering er fastsatt gjennom gebyrforskriften for Norsk akkreditering. Gebyrene er delt inn i søknadsgebyr, årsgebyr og saksbehandlingsgebyr.

Søknadsgebyrene er per 01.01.2018:

- kr. 10.910,- + or første gangs søknad
- kr. 3.280,- for utvidelse av akkreditering
- + saksbehandlingsgebyr på kr. 1.505 per time.

Årsgebyret er per 01.01.2018:

- 1,0% av de første kr. 5 mill. i omsetning
- 0,5% av omsetning over kr. 5 mill.
- Minimumsgebyret er på kr. 10.910.

Det vil derfor innebære en betydelig økning i kostnad for virksomhetene som ønsker å være meldt organ eller utpekt organ sammenlignet med gjeldende ordning der tilsynet utpeker, da tilsynet per i dag ikke tar

gebyr for sin saksbehandling. Vi viser til omtale i kapittel 4.1 av det pågående arbeidet om gebyrfinansiering av visse tjenester innen jernbane.

## **5 Historikk og bakgrunn**

### **Den første jernbanepakken**

EU har så langt utarbeidet og vedtatt fire såkalte jernbanepakker. I 2001 ble den første jernbanepakken vedtatt. Den ga jernbaneforetakene rett til tilgang på det trans-europeiske jernbanenettet på ikke-diskriminerende basis. Det ble blant annet etablert et nettverk av kundekontaktpunkter for den internasjonale jernbaneinfrastrukturen. Den som vil søke om ruteleie/rutetildeling i et internasjonalt jernbanenettverk, kan ta kontakt med dette kontaktpunktet som vil starte den internasjonale koordineringsprosessen.

Hensikten med etableringen var å forbedre kapasiteten for godstransport på jernbane i Europa. Pakken understreket behovet for å forbedre fordelingen av ruteleier, å opprette en avgiftsstruktur som reflekterer kostnader, i tillegg til å redusere forsinkelser ved grensene.

### **Den andre jernbanepakken**

Den andre jernbanepakken ble vedtatt i 2004. Det europeiske jernbanebyrået ble opprettet, og felles mekanismer for undersøkelser av ulykker ble introdusert. Alle land i EU/EØS ble pålagt å opprette et nasjonalt tilsynsorgan. Godstransport med jernbane ble åpnet for konkurranse fra 2007.

### **Den tredje jernbanepakken**

I 2007 ble den tredje jernbanepakken vedtatt, og med den skulle jernbanen i Europa gis et løft. Det ble fri adgang for internasjonal persontransport med jernbane, inkludert kabotasje innen 2010. Det europeiske førerbeviset ble introdusert slik at førere fikk bedre mulighet til å arbeide på hele det europeiske jernbanenettet. I tillegg ble jernbanepassasjerenes rettigheter styrket.

### **Den fjerde jernbanepakken**

Den fjerde jernbanepakken ble vedtatt i 2016, og består av seks rettsakter som skal oppfylle ett felles europeisk jernbanemarked. Målet med denne pakken er å gi nytt liv til jernbanesektoren og gjøre den mer konkurransedyktig sammenliknet med andre transportformer. Pakken består av to deler, den tekniske pilaren og markedspilaren.

Markedspilaren består av følgende rettsakter:

1. SERA-direktivet om felles europeisk jernbaneområde
2. PSO-kollektivtransportforordningen
3. Forordningen som opphever EU-bestemmelser om standardisering av jernbaneforetakenes regnskaper

Den tekniske pilaren består av følgende rettsakter:

1. Direktivet om samtrafikkevnen på jernbanenettet,
2. Direktivet om jernbanesikkerhet
3. Forordningen om det europeiske jernbanebyrå (ERA)

### **5.1 Teknisk pilar – bedre konkurranseevne for jernbanesektoren**

Direktivet om jernbanesikkerhet, som nå gjennomføres i norsk rett, er altså en del av den tekniske pilaren i den fjerde jernbanepakken. Den tekniske pilaren skal støtte konkurranseevnen til jernbanesektoren ved å

redusere økonomiske og administrative kostnader for jernbaneforetak som ønsker å operere i flere i EØS-land.

For eksempel trenger foretakene bare å sende en søknad selv om de ønsker å drive i flere land. Tillatelser til å bringe kjøretøy i omsetning, tillatelser til kjøretøytype og sikkerhetsattestifikater for jernbaneforetak skal gjelde i hele EU. Det er det europeiske jernbanebyrået som gir tillatelsene og utsteder sertifikatene, og det skal opprettes et felles kontaktpunkt for slike søknader, OSS, med enkle, transparente og konsistente mekanismer.

Det er også en målsetting å sørge for at det europeiske felles signalsystemet (ERTMS) kan benyttes i grensekryssende trafikk. Det er videre et ønske om å redusere antallet nasjonale regler, som kan bidra til manglende transparens og skjult diskriminering av nye aktører på markedet.

## **5.2 Overordnede rettsakter i den tekniske pilaren**

### **Direktivet om jernbanesikkerhet**

Her ligger bestemmelser for å sikre utvikling og forbedring av sikkerheten i det europeiske jernbanesystemet, i tillegg til å forbedre tilgang til markedet for jernbanetransport. Dette skal gjøres på følgende måter:

- Regelverksstrukturen i medlemsstatene skal harmoniseres. Ansvarsfordelingen mellom aktørene i det europeiske jernbanesystemet skal defineres.
- Behovet for nasjonale regler skal gradvis reduseres ved at det utvikles felles sikkerhetsmål (CST-er), og felles sikkerhetsmetoder (CSM-er).
- Prinsipper for utstedelse, fornyelse, endring, avslag på søknad om og tilbaketrekking av sikkerhetsattestifikater og godkjenninger bestemmes.
- Hvert medlemsland skal ha et jernbanetilsyn og en havarikommisjon.
- Felles prinsipper for styring, regulering og tilsyn med og veiledning om jernbanesikkerhet bestemmes.

### **Direktivet om samtrafikkeviden på jernbanenettet**

Her ligger vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikk på det europeiske jernbanesystemet på en måte som er i overensstemmelse med jernbanesikkerhetsdirektivet. Målsettingen er å finne det optimale nivået av teknisk harmonisering for å tilrettelegge, forbedre og utvikle jernbanetilbudet i EU og tredjeland, og bidra til å ferdigstille det felles europeiske jernbaneområdet og oppnå det indre marked. Vilkårene som skal oppfylles, gjelder:

- design og konstruksjon
- tillatelser til å ta i bruk infrastruktur, tillatelse til å bringe kjøretøy i omsetning og tillatelse til kjøretøytype
- oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold

### **Forordningen om det europeiske jernbanebyrå (ERA)**

Målsettingen til jernbanebyrået er å bidra til videre utvikling og et felles europeisk jernbaneområde. Byrået skal

- garantere for et høyt sikkerhetsnivå på jernbanen og samtrafikk
- forbedre konkurransevnen til jernbanebransjen sammenliknet med andre former for transport
- bidra til å gjennomføre EUs regelverk ved å utvikle en felles tilnærming til sikkerhet og ved å forbedre nivået av samtrafikk på det europeiske jernbanesystemet
- følge med på utviklingen av nasjonale regler slik at de kan støtte de nasjonale jernbanetilsynenes arbeid på områdene sikkerhet og samtrafikk
- utstede tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og utstede sikkerhetsattestifikater for virksomheter i samsvar med samtrafikkdiriktivet og sikkerhetsdirektivet



### **5.3 Underliggende rettsakter, anbefalinger og veiledninger**

I direktivene og forordningen er det bestemt at EU-kommisjonen skal utvikle underliggende rettsakter i form av «Implementing Acts» og «Delegated Acts» (gjennomføringsrettsakter og delegerte rettsakter), og også andre avledede dokumenter som anbefalinger og veiledninger. Det europeiske jernbanebyrået utarbeider i mange tilfeller disse dokumentene. De fleste rettsaktene gjennomføres i norsk rett som egne forskrifter.

#### **Rettsakter under jernbanesikkerhetsdirektivet**

I direktivet om sikkerhet på jernbanen i EU er det bestemt at det skal utarbeides delegerte rettsakter om felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS) og tilsyn (CSM Supervision). I tillegg er en gjennomføringsforordning om søknadsprosedyrer felles europeisk sikkerhets sertifikat bestemt her.

#### **Rettsakter under samtrafikkdiriktivet**

Det følger av direktivet om samtrafikken på jernbanenettet at det skal utarbeides

- en gjennomføringsforordning og en veiledning for tillatelser til å ta i bruk kjøretøy
- en kommisjonsanbefaling om ERTMS og en veiledning om ERTMS Trackside Approval
- en delegert rettsakt om innholdet i fremtidige tekniske spesifikasjoner for samtrafikk (TSIer)

#### **Rettsakter under forordningen om det europeiske jernbanebyrå**

I forordningen om det europeiske jernbanebyrå er det bestemt at det skal utarbeides gjennomføringsforordninger for blant annet klageinstans og avgifter og gebyr.

## **6 Andre forslag**

Ved en inkurie har bestemmelsen om at Statens jernbanetilsyn skal være myndighet etter forskrift om gjennomføring av TSI-styring, kontroll og signal på jernbanenettet (TSI CCS) blitt utelatt. Statens jernbanetilsyn foreslår derfor å ta inn en ny bestemmelse i forskriften § 1A med følgende ordlyd:

Statens jernbanetilsyn utøver myndighet etter denne forskriften.

Tilsvarende bestemmelse finnes i flere andre forskrifter som gjennomfører TSI-er i norsk rett, og antas å ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser for verken private eller offentlige aktører.