

# Välkommen till ett seminarium om det fjärde järnvägspaketet

Den 19 november 2019

# Dagens program

- 09:30 Ruttkompatibilitet. Fordon, tåg och infrastruktur
- 10:45 ECM – Underhållsansvarig enhet
- 11:45 Lunch
- 13:15 Fjärde järnvägspaketet och nya lagar
- 14:30 Kaffe
- 15:00 Nya föreskrifter utifrån lagarna
- 16:00 Avslutning

# Fordon, tåg och infrastruktur

Bertil Karlsson, Alexander Östman och Robert Bylander

# Var finns bestämmelserna för kontroll av tågets ruttkompatibilitet?

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/773

av den 16 maj 2019

om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning

# Vilka omfattas av de nya kraven?

- Järnvägsföretaget har ansvaret för att säkerställa att alla fordon i tåget är kompatibla med den avsedda rutten eller de avsedda rutterna.
- Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla den information om infrastrukturen som definieras i tillägg D1 via infrastrukturregistret (RINF).

# Vad är ruttkompatibilitet?

Ruttkompatibilitet innebär att fordon och tågsätt fungerar ihop med den del av järnvägsinfrastrukturen som fordonet eller tågsättet ska framföras på.



# Varför förändras kontrollen av ruttkompatibilitet?

- Harmoniserat förfarande
- Ökad interoperabilitet
- Harmoniserad ansvarsfördelning



# Gränssnitt mellan fordonsgodkännande – kontroll av ruttkompatibilitet

Vissa villkor i dagens fordonsgodkännande kommer inte att finnas efter den 16 juni 2020.



# Godkännande – Ruttkompatibilitet

**Sökande** definierar och påvisar:

- **Användningsområde** (t.ex. land och specifika järnvägsnät)
- **Teknisk kompatibilitet med infrastrukturen inom användningsområde** (t.ex. ATC2/ETCS-versioner)
- **Användningsvillkor och andra restriktioner** (t.ex. sth 100km/tim, StaxD etc.)

Fordon har tillstånd att släppas ut på marknaden



Processerna i **järnvägsföretagets** säkerhetsstyrningssystem ska innefatta följande kontroller:

- Varje fordon är godkänt och registrerat
- Varje fordon i tåget är kompatibelt med den tänkta ruten
- Tågsammansättningen är kompatibel för ruten och tågläget

Kontroll innan användning av godkända fordon



# Parametrar som verifierats och kontrollerats i fordonsgodkännandet

- 1) Typ av tågdetekteringssystem (spårledning för Sverige)
- 2) Varmgångsdetektering (Fordonets kompatibilitet med det markbaserade systemet)
- 3) ETCS
- 4) GSM-R



# Redan kontrollerade och harmoniserade parametrar

Gäller tillägg  
D1.

De parametrar som redan har verifierats och kontrollerats under fordonsgodkännandet (eller andra liknande förfaranden) ska inte bedömas igen inom ramen för kontroll av ruttkompatibiliteten.

När en parameter är harmoniserad på järnvägsnätetsnivå för ett användningsområde, kan överensstämmelse med denna parameter förutsättas för varje fordon som är godkänt för detta område för användning.

# Ruttkompatibilitetsparametrar som är harmoniserade på järnvägsnätetsnivå

Exempel på parametrar som kan vara harmoniserade för svensk del:

- 1) Fordonsprofil (om SEa)
- 2) Spårvidd
- 3) Kontaktledning (spänning och frekvens)

# När ska kontrollerna göras?

Processerna i järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem ska innefatta följande kontroller:

- Varje fordon är godkänt och registrerat
- Varje fordon i tåget är kompatibelt med den tänkta rutten
- Tågsammansättningen är kompatibel för rutten och tågläget

Kontrollerna kan utföras parallellt vid lämplig tidpunkt eller i valfri passande ordning

# Parametrarna som ska kontrolleras i ruttkompatibilitetsprocessen

Samtliga ruttkompatibilitetsparametrar listas i tillägg D1 i TSD Drift och trafikledning, EU 2019/773. Exempel på parametrar:

- Axellaster
- Tåglängd
- Plattformshöjd
- Bromsegenskaper
- Strömavtagare
- Fordonsprofil

# Ytterligare punkter utöver de listade kan behöva kontrolleras

- Transport av farligt gods
- Tystare linje enligt vad som avses i TSD Buller
- Tillträde till underjordiska stationer – vid förbränningsmotordrift (diesel)

# Vad är infrastrukturregistret (RINF)?

- Gemensamt europeiskt register över järnvägsinfrastruktur.
- Styrs av EU-förordningen 2019/777.
- Innehåller tekniska egenskaper främst ur ett kompatibilitetsperspektiv för infrastruktur, energi samt trafikstyrning och signalering för linjer och trafikplatser.
- Ansvaret för RINF – Transportstyrelsen och Trafikverket



# Infrastrukturregistrets roll vid ruttkompabilitet

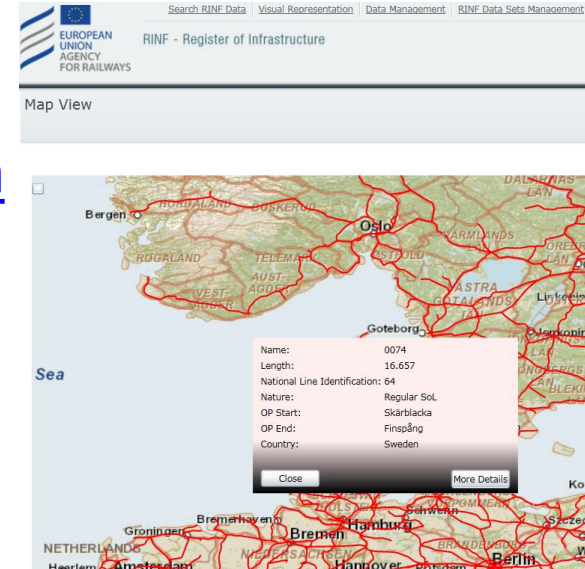
- RINF:s roll och funktion vid kontroll av ruttkompatibilitet
- Registret innehåller en delmängd parametrar som bedömts nödvändiga för kontroll av ruttkompabilitet (som kommer från TSD Drift).
- Möjlighet att söka ut uppgifter om en specifik rutt.

# RINF – status, utmaningar och begränsningar

- Det är viktigt att förstå att RINF har begränsningar.
- RINF ska ses som ett sätt att få ut uppgifter om de europeiska järnvägsnäten.
- Byggt på en övergripande nivå.
- Applikationen för RINF är fortfarande under utveckling!
- Ej fullständiga uppgifter idag.
- Om inte RINF används: komma överens om hur informationsutbyte ska ske.  
Andra sätt att utbyta data mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

# Hur får man tillgång till infrastrukturregistret?

- [https://www.era.europa.eu/registers\\_en](https://www.era.europa.eu/registers_en)  
-> RINF -> Direct access
- Söker om ett användarkonto:  
"Request User Account"
- Kostnadsfritt
- Tillgängligt för alla intressenter



# Fordonsparametrar

- Tekniska underlaget ("Technical file")
- ERATV (register över fordonstyper)
- Innehavaren av dokumentationen som legat till grund för godkännandet
- Fordonsinnehavaren

# Säkerhetsstyrningssystemets roll

- Uppdatering av säkerhetsstyrningssystemet utifrån de nya kraven. Exempel:
  - Järnvägsföretaget ska hålla sig uppdaterat om ändringar i infrastrukturen.
  - Infrastrukturförvaltaren ska informera om ändringar i infrastrukturen.
- Övervakning enligt den gemensamma säkerhetsmetoden i förordning (EU) 2012/1078

# Mer information

Mer information om TSD Drift finns på ERA:s hemsida.

[https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en)

Där finns också vägledning.

# ECM – underhållsansvarig enhet

Per Lundberg

# ECM = Entity in Charge of Maintenance (Underhållsansvarig enhet)

- Fordon som kräver ett godkännande måste ha en ECM.
- Godsvagnar måste ha en certifierad ECM.



# Syftet – likvärdiga villkor

- Underhållssystemet ska bestå av fyra funktioner:
  - Ledningsfunktion
  - Underhållsutvecklingsfunktion
  - Funktionen för styrning av flottan, underhåll
  - Funktionen för utförande av underhåll.
- Funktionerna har olika ansvarsområden som kan certifieras var för sig.

# Ledningsfunktionen (är ECM)

- ledarskap
- koordinering och övervakning
- riskbedömning
- organisatoriskt lärande.



# Underhållsutvecklingsfunktionen

- Samla in information om underhåll.
- Analysera information.
- Uppdatera underhållsdokumentation.

# Funktion för styrning av flottans underhåll

- Kontrollera förmågan och kompetensen att kunna utföra underhåll hos funktionen för utförande av underhåll.
- Ta fordon ur drift för underhåll och reparation.
- Utfärda intyg för återsättandet i drift.



# Funktion för utförande av underhåll

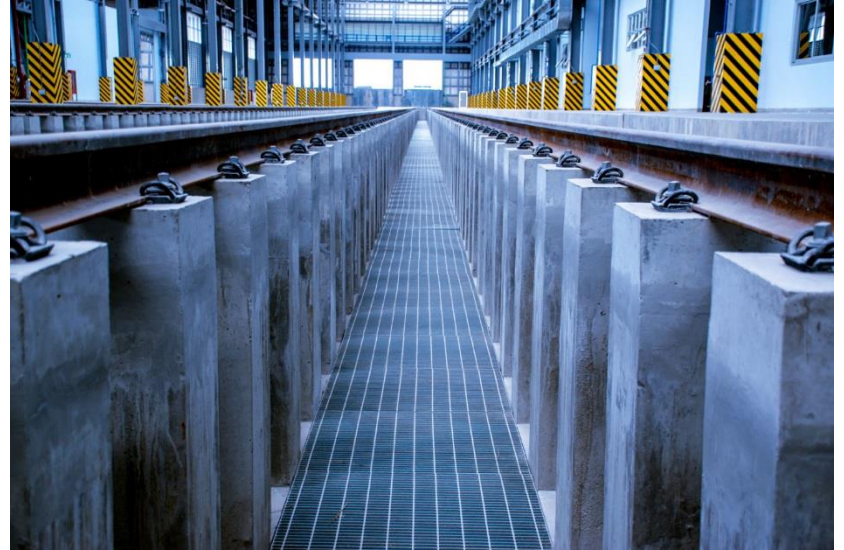
- Utföra underhåll enligt beställningar, inklusive kontroller.
- Se till att dokument som krävs för underhåll är tillgängliga.
- Se till att lokaler och utrustning är ändamålsenliga.
- Kontrollera att arbetsmiljön uppfyller gällande lagstiftning.
- Se till att mätande utrustning kalibreras.

# Övrigt om certifierad ECM

- ECM kan genom avtal lägga ut en eller flera underhållsfunktioner på entreprenad, i sin helhet eller delvis
- Informationsutbyte mellan alla inblandade parter

# Skillnaderna, ECM – Certifierad ECM

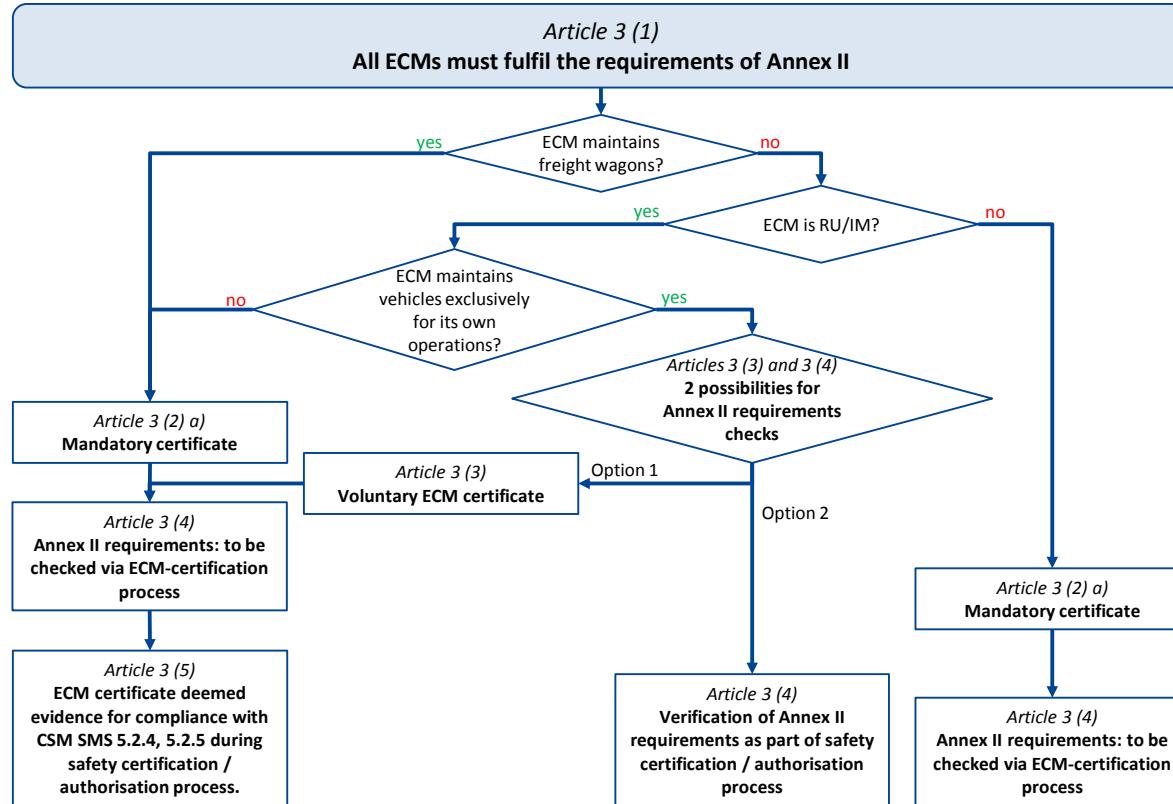
- **Icke certifierad** –  
revisioner från beställare  
av underhåll
- **Certifierad** – årliga besök  
från certifieringsorganet



# Viktigaste från och med 16 juni 2020

- Alla fordon som omfattas av säkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 ska ha en certifierad ECM
- JF/IF som underhåller fordon uteslutande för sin egen verksamhet, kan vara ECM inom ramen för sitt tillstånd
- Säkerhetskritiska komponenter
- Förtydligande på en del punkter, bl.a. årlig underhållsrapport





# Lunch!

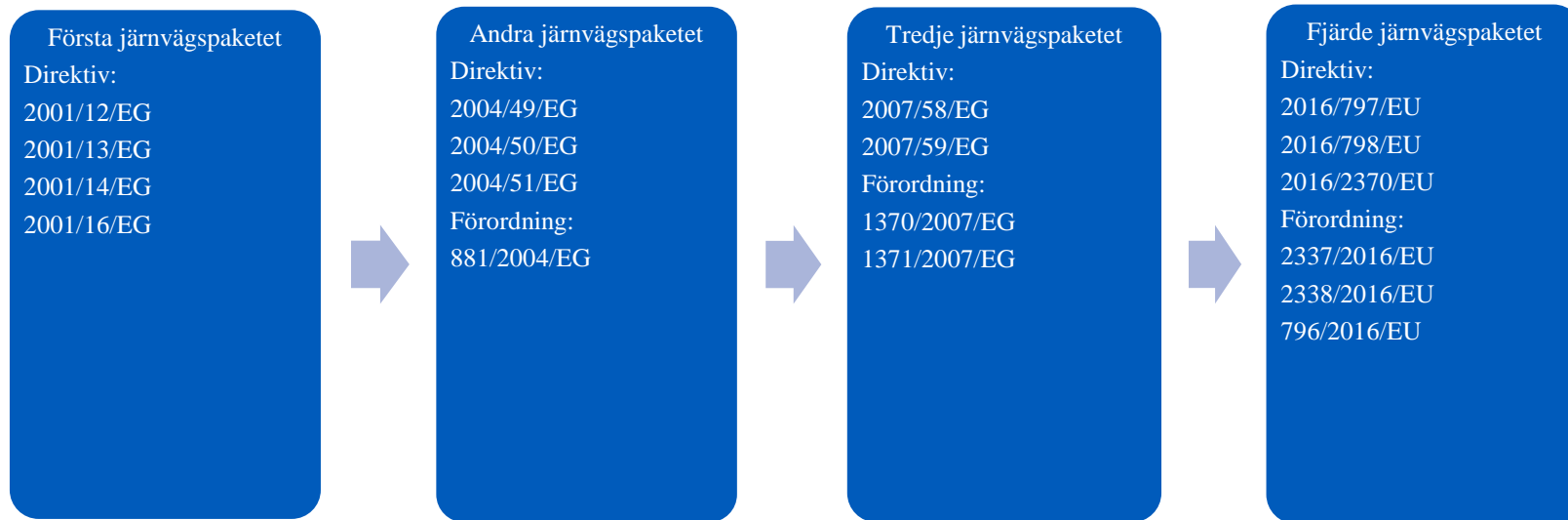
Vi börjar igen klockan 13:15.

# Fjärde järnvägspaketet och nya lagar

Mathias Häggblom

# Järnvägspaketet

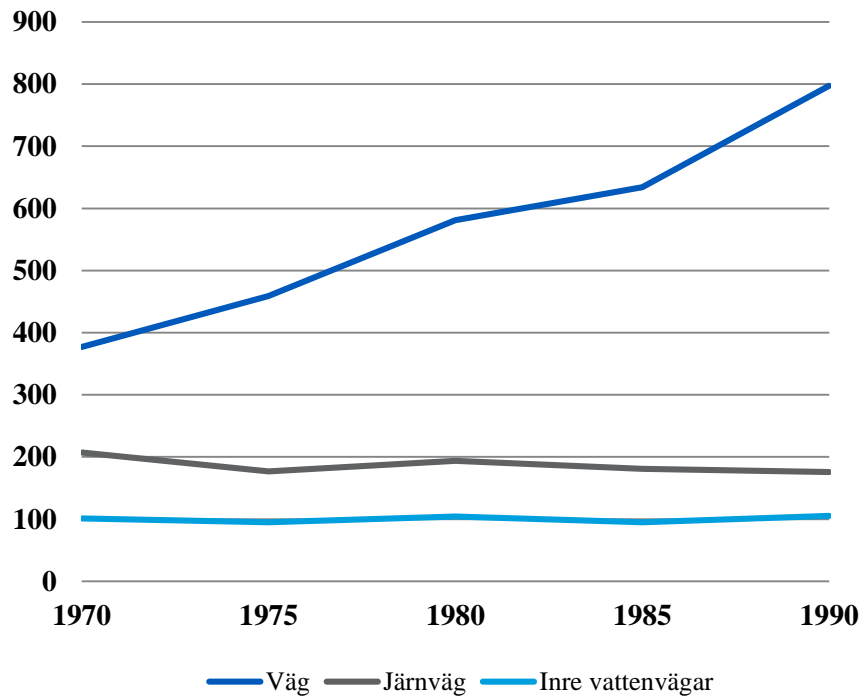
- En ständigt pågående regelutveckling på Europeisk nivå:



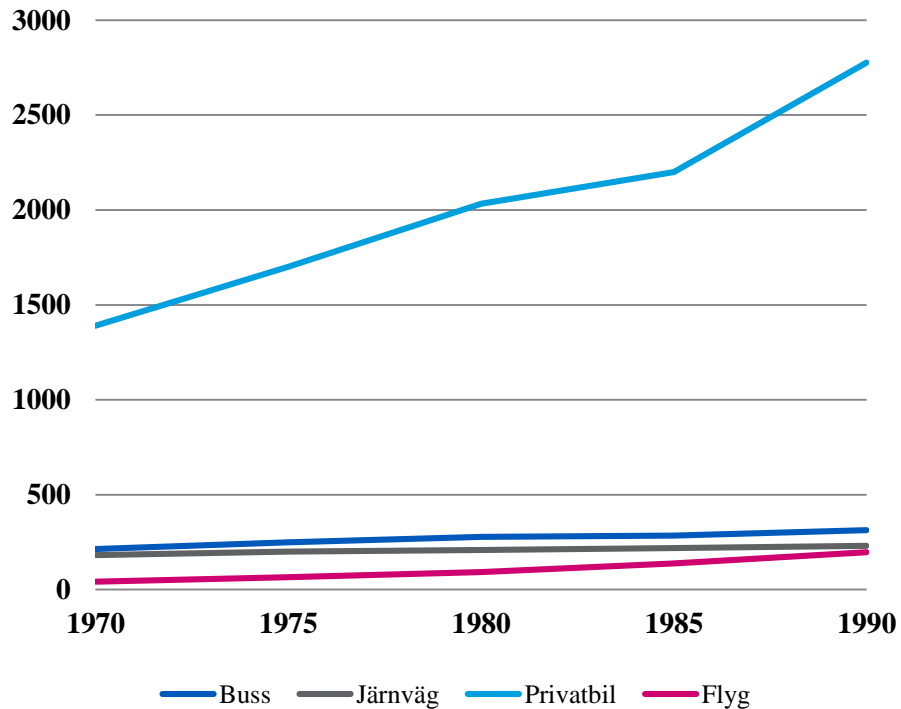
# Hur uppstod europeisk järnvägspolitik?

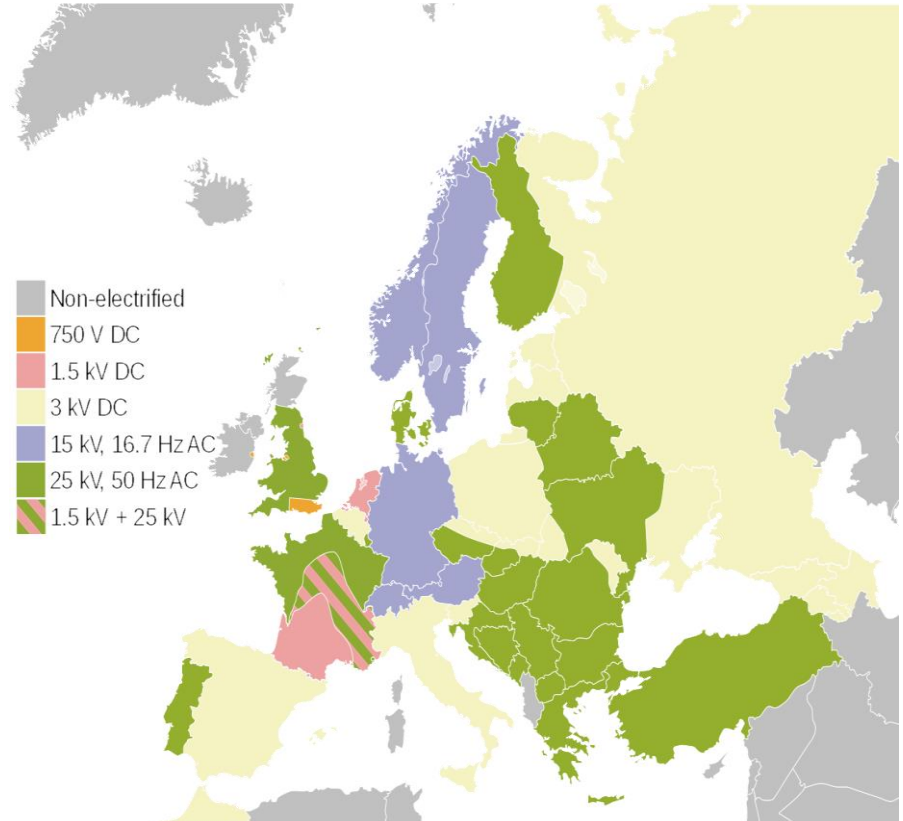
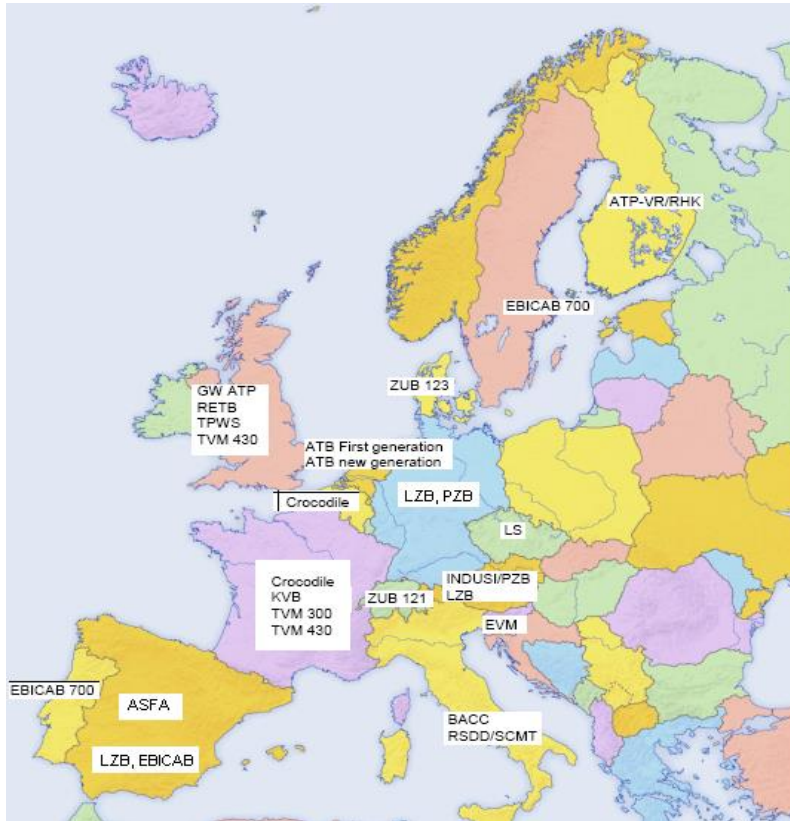
- Europeiska järnvägen var vid början 1990-talet väldigt fragmenterad
- Vägtrafiken hade under lång tid stadigt ökat andelarna av transportarbetet
- Kommissionen och medlemsstater började uppmärksamma problemet med den ojämna tillväxten mellan trafikslag
- 1992 års vitbok om transporter
- Trängsel och kapacitetsproblem på vägnätet
- Miljökonsekvenserna av vägtrafikens dominans uppmärksammas
- 3,2 procents ökning årligen av CO<sub>2</sub> från vägtrafiken 1970-1989
- Behoven av regel- och teknikharmonisering drevs i början av internationella godstrafiken och intresset för höghastighetståg

**Fraktvolymen miljarder tonkm per trafikslag EG-12**



**Passagerarvolymen miljarder personkm per trafikslag EG-12**





# Tidiga steg

## EU

- Direktiv 91/440/EG
- Direktiv 95/18/EG
- 1992 års vitbok om transporter
- 1996 års vitbok ”strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar.”
- Direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten för höghastighetståg

## Sverige

- Uppdelningen av SJ 1988
- Bildandet av Banverket och ”vägmodellen”
- Prop. 1995/96:92



# Första järnvägspaketet

## EU

- 2001 års driftskompatibilitetsdirektiv för det konventionella nätet och tre direktiv på marknadsområdet
- Fri etablering av internationell godstrafik på utpekade linjer/stråk
- Icke-diskriminerande banavgifter och kapacitetstilldelning
- Vertikalt integrerade företag
- Bestämmelser om säkerhetsintyg licens
- Regleringsorgan

## Sverige

- Järnvägslagen (2004:519)
- Etableringsrätt godstrafik – ömsesidighetsprincip
- Krav på delsystem och komponenter
- Krav på nationellt säkerhetsintyg
- Gemensamt förfarande teknisk kontroll
- Konkurrensneutral kapacitets-tilldelning samhällsekonomisk effektivitet som princip
- Marginalkostnadsbaserade avgifter

# Andra järnvägspaketet

## EU

- 2004 års järnvägssäkerhetsdirektiv
- 2004/50/EG - omarbetning av driftskompatibilitetsdirektiven (konventionella och höghastighets)
- 2004/51/EG –Möjliggörande av fri etablering av godstrafik på marknaden i Europa.
- Första ERA-förordningen (EG) 881/2004

## Sverige

- Prop. 2006/07:45 – ändringar i järnvägslagen (2004:519)
- Säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag
- Årliga säkerhetsrapporter till tillsynsmyndigheten
- Undantag från TSD för museijärnväg och fristående banor
- Fri etablering av godstrafik utan krav på ömsesidighet

# Tredje järnvägspaketet

## EU

- Förordningen om tågpassagerares rättigheter (1371/2007/EG)
- Direktiv 2007/57/EG - Öppning av medlemsstaters marknader för internationell persontrafik
- Lokförardirektivet 2007/59/EG
- Kollektivtrafikförordningen (1370/2007/EG)

## Sverige

- Ändringar i järnvägslagen
- Proposition 2008/09:176 – ”Konkurrens på spåret”, mer marknadsöppning än direktivet
- Lagen (2011:725) om behörighet för lokförare
- Ny kollektivtrafiklag (2010:1065), med kompletterande bestämmelser till EU:s kollektivtrafikförordning

# Järnvägspaket 3,5?

## EU

- 2008 års driftskompatibilitetsdirektiv (2008/57/EG)
- 2008 års ändringar (2008/110/EG) av säkerhetsdirektivet
- Ändringar av ERA-förordningen kopplade till direktivsändringarna

## Sverige

- Införlivat i järnvägslagen via proposition 2010/11:160

# Annat

## EU

- 2011 års vitbok om transporter
- Förordning 913/2010/EU – godskorridorer inrättas med särskilda tåglägen och kapacitetstilldelningsfunktion

## Sverige

- Transportpolitiska mål och principer
- Myndighetsreformer på transportområdet – Trafikverksutredningen och Staffan Widlerts utredning
- Utredningen om järnvägens organisation

# SERA-direktivet

## EU

- Ersätter marknadsdirektiven i första järnvägspaketen (2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG) samt 91/440/EEG, 95/18/EG
- Marknadsregelverket samlat i ett direktiv
- Ökad fokus på kringtjänster samt anpassning till Lissabonfördraget

## Sverige

- Proposition 2014/15:120 – Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde
- Införlivat genom ändringar av järnvägslagen
- Nationellt trafiksäkerhetstillstånd
- Auktoriserade sökande ej längre ett begrepp
- Tvisteförfarande utökat till kringtjänster

# Fjärde järnvägspaketet

## EU

- Tekniska pelaren: Omarbetat driftskompatibilitetsdirektiv (2016/797/EU), och säkerhetsdirektiv (2016/798/EU), samt ny version av ERA-förordningen (2016/796/EU)
- Marknadspelaren: Direktiv 2016/2370/EU (ändring av SERA-direktivet), förordning 2016/2338/EU om ändring av kollektivtrafikförordningen (1370/2007) och förordning 2016/2337/EU om upphävande av förordning (EEG) 1192/69

## Sverige

- Järnvägssäkerhetslagen
- Järnvägstekniklagen
- Järnvägsmarknadslagen
- Lagen om nationella järnvägssystem
- Ändringar i kollektivtrafiklagen (2010:1065)
- Antalet ”möjliga” regelkollisioner med svensk rätt minskar med ny struktur uppdelad på fler lagar
- Tydligare för järnvägens användare, dock uppstår gränsdragningsproblematik

# 4RP - Teknik

## EU

- Driftskompatibilitetsdirektivet omfattar ”unionens järnvägssystem”
- Undantag från tillämpning - privatägd infrastruktur, infrastruktur och fordon som används lokala, historiska, eller turiständamål.
- Utökad roll för Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)
- Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter
- Anmälda och utsedda organ

## Sverige

- Beaktande av flertalet förordningar som tillkommit under senaste åren
- Ändrade tillståndsprocesser – fordonsgodkännanden och fasta anläggningar
- Mer detaljerad reglering av EG-kontrollprocessen, särskilt avseende kraven på och rollen för s.k. DeBo (utsett organ).
- Ändrade bestämmelser om undantag från TSD



# 4RP - Säkerhet

## EU

- Omfattar ”unionens järnvägssystem”
- Samma undantag som i driftskompatibilitetsdirektivet
- Gemensamma säkerhets- metoder, säkerhetsindikatorer och säkerhetsmål
- Genomföra riskkontrollåtgärder
- Gemensamt säkerhetsintyg beviljat av ERA
- Nationella säkerhetsmyndigheten tillsynas av ERA

## Sverige

- Ändrad tillståndsprocess för säkerhetsintyg och till viss del även för säkerhetstillstånd
- Säkerhetsstyrningssystem mer detaljerat reglerade
- Ansvar för säkerheten fortsatt på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag
- Gränssnittet mellan ERAs tillstånds- och NSAs tillsynsverksamhet.
- Uttryckligt krav på riskkontrollåtgärder avseende anlitate aktörer

# 4RP - Marknad

## EU

- Ändring av 2012/34/EU
- Öppning av persontrafikmarknader inom EU, redan genomfört i Sverige
- ”Kinesiska murar” och ökade krav på oberoende
- Begränsning av möjligheter till direkttilldelning av RKM till förmån för anbudsförfarande i konkurrens
- Ökade krav på behöriga myndigheter – koppling mellan planering och beslut om trafikplikt.
- Tillgång till rullande materiel nytt fokus

## Sverige

- Det mesta införlivat sedan tidigare i järnvägslagen
- Nya krav på infrastrukturförvaltares oberoende, med undantag för OPS-avtal
- Ny definition av järnvägsinfrastruktur
- Viss lättnad om företag inte har som huvudsaklig verksamhet att bedriva trafik på järnväg

# Lag om nationella järnvägssystem

- Tillämplig på järnvägssystem som faller utanför tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen och/eller järnvägssäkerhetslagen
- På säkerhetssidan motsvarar den järnvägssäkerhetslagen i det väsentliga, med skillnaden att förtydligande i förordningar (ex. CMS:er) inte finns, mer fokus på föreskrifter
- Nationellt infrastrukturtillstånd, ny tillståndstyp
- Mer detaljerad reglering av säkerhetsstyrningssystem

## Transportstyrelsens synpunkter i korthet - säkerhetslagen

- Förslag på omformulering av bestämmelser för att bättre motsvara det som står i direktivtext eller för att inte kollidera med direkt tillämpliga rättsakter som TSD:er (förordningar).
- Begrepp som förs över från gammal lagstiftning bör ändras eller definieras/förtydligas bättre, exempelvis "befattningshavare i säkerhetstjänst".
- Undantag för privatägda järnvägsnät behöver omdefinieras för att inte riskera att större intermodala godsterminaler i hamnar undantas från regelverket.
- Tydligare resonemang om huruvida det är tillåtligt att utfärda "begränsat säkerhetstillstånd för trafikledning" efterfrågas.
- Klargörande om hur övergångsbestämmelserna för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd för järnvägsföretag respektive infrastrukturförvaltare är tänkta att tillämpas.

## Transportstyrelsens synpunkter i korthet - tekniklagen

- Omformuleringar av bestämmelser behövs för att nå en bättre överensstämmelse med EU-rättsakter och för att bättre reflektera avsikten med dessa.
- Undantag för privatägda järnvägsnät behöver även för denna lag omdefinieras för att inte riskera att större intermodala godsterminaler i hamnar undantas från regelverket.
- Bättre bemyndiganden i lagen behövs på ett par ställen, bl.a. avseende uppgiften att godkänna och föreskriva om trafikplatsnamn och passiva transporter, samt växlingslok.
- Vi efterlyser mer utvecklade resonemang i förarbeten om hur regeringen tänker sig att det ska fungera med interna ackrediterade granskare.
- Man anser i promemorian att ställverk ska omfattas av direktivets krav och därmed uppfylla väsentliga krav, utan att resonera om konsekvenserna.

## Transportstyrelsens synpunkter i korthet - marknadslagen

- Transportstyrelsen föreslår i remissvaret att vi går utöver direktivet på marknadsområdet (2012/34/EU) genom att tillämpa bestämmelserna även på biljettförsäljning online.
- Transportstyrelsen föreslår utökade föreskriftsmandat på bl.a. avgiftsområdet.
- Vi framför ett antal förslag på ändringar av definitioner och förtydliganden i järnvägsmarknadslagen, t.ex. vad som utgör "infrastruktur" och vad som är "museitrafik".
- Vi föreslår ett antal korrigeringar av och lämnar synpunkter på resonemang i förarbetet till marknadslagen för att ge en mer rättvisande bild av hur regelverk faktiskt tillämpas idag, t.ex. gällande kapacitetstilldelning

## Transportstyrelsens synpunkter i korthet – lagen om nationella järnvägssystem

- Som för de andra lagförslagen anser Transportstyrelsen att vissa begrepp behöver en tydlig definition för att undvika problem i vår tillämpning.
- Principiella ståndpunkter om huruvida tillgänglighet för funktionsnedsatta ska ses som tvingande hänsyn och därmed möjliggöra för reglering av t.ex. fordonsanpassning och mer transparenta krav.
- Oavsett EU-reglering eller inte måste fördragsrätten respekteras
- Teknisk kompatibilitet är inte ett tvingande hänsyn
- Breddade föreskriftsmandat föreslås gällande passiva transporter och tekniska krav på miljö. Transportstyrelsen skulle också behöva ett föreskriftsmandat vad avser ”säkerhetsnivåer” för att kunna åstadkomma en tydligare kravbild på aktörer

# Framtidsutblick – EU:s järnvägspolitik

## Från 2011 års vitbok om transporter:

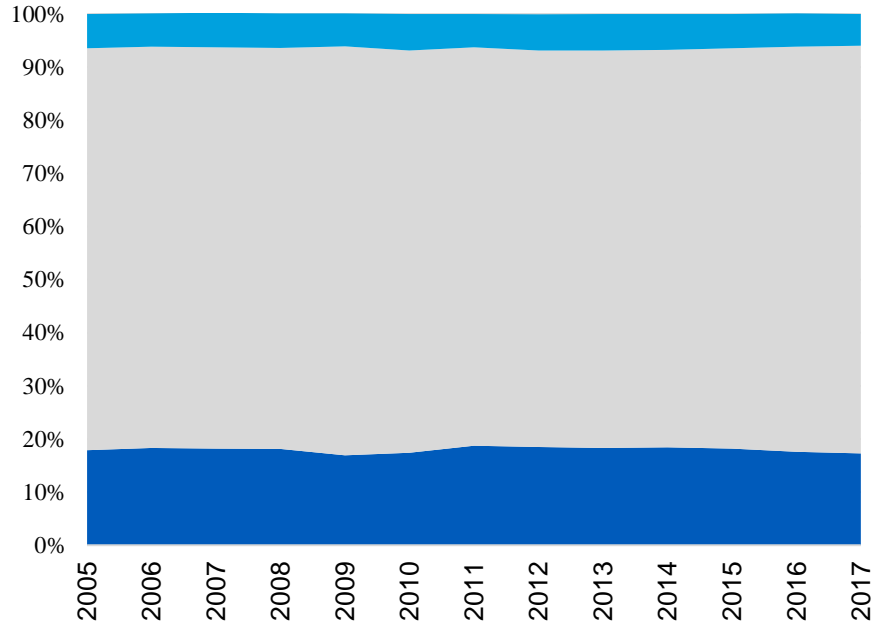
- 30 % av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 % fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer.
- Fram till 2050 färdigställa det europeiska nätet för höghastighetståg och till 2030 tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg och upprätthålla ett tätt järnvägsnät i alla medlemsstater. 2050 bör flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor ske med tåg.
- Upprätta ett välfungerande och EU-omfattande multimodalt TEN-T-stamnät fram till 2030 med ett nät av hög kvalitet och kapacitet fram till 2050 och en motsvarande uppsättning informationstjänster.
- Fram till 2050 ansluta alla centrala flygplatser till järnvägsnätet som bör vara av höghastighetstyp. Se till att alla viktiga hamnar har bra anslutningar till järnvägstransportnätet och om möjligt till inre vattenvägar.



# Måluppfyllelse?

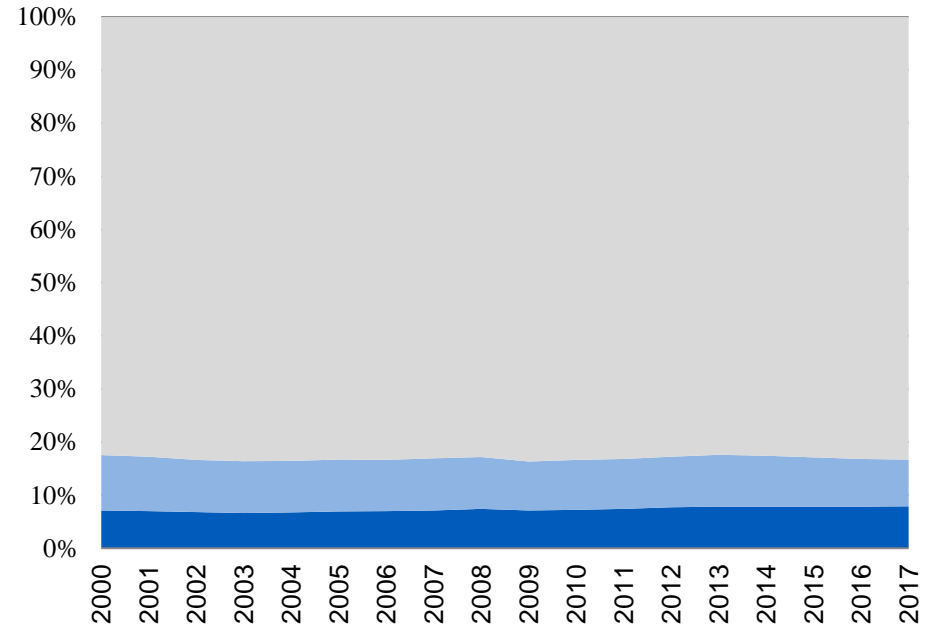
## Gods - procentandel av transportarbete tonkm EU-28

■ Järnväg ■ Väg ■ Inre vattenvägar

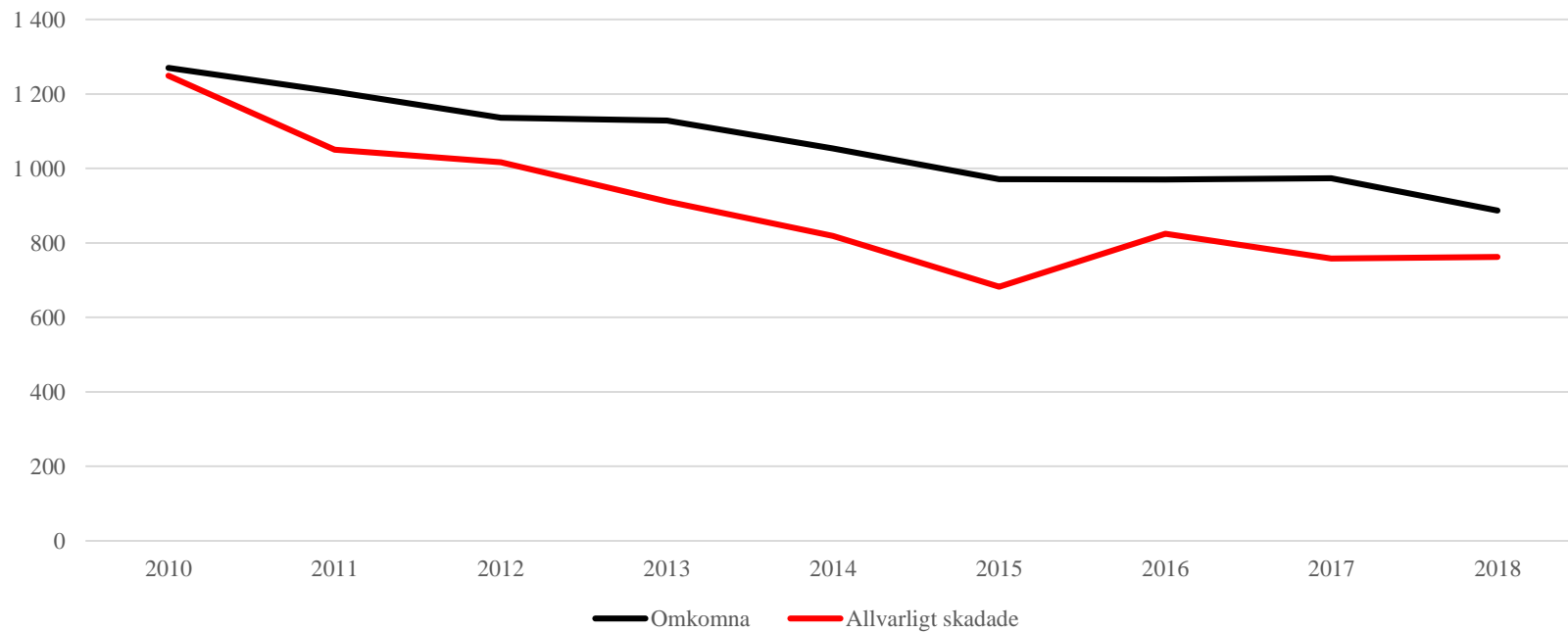


## Persontrafik - procentandel av transportarbete personkm EU-28

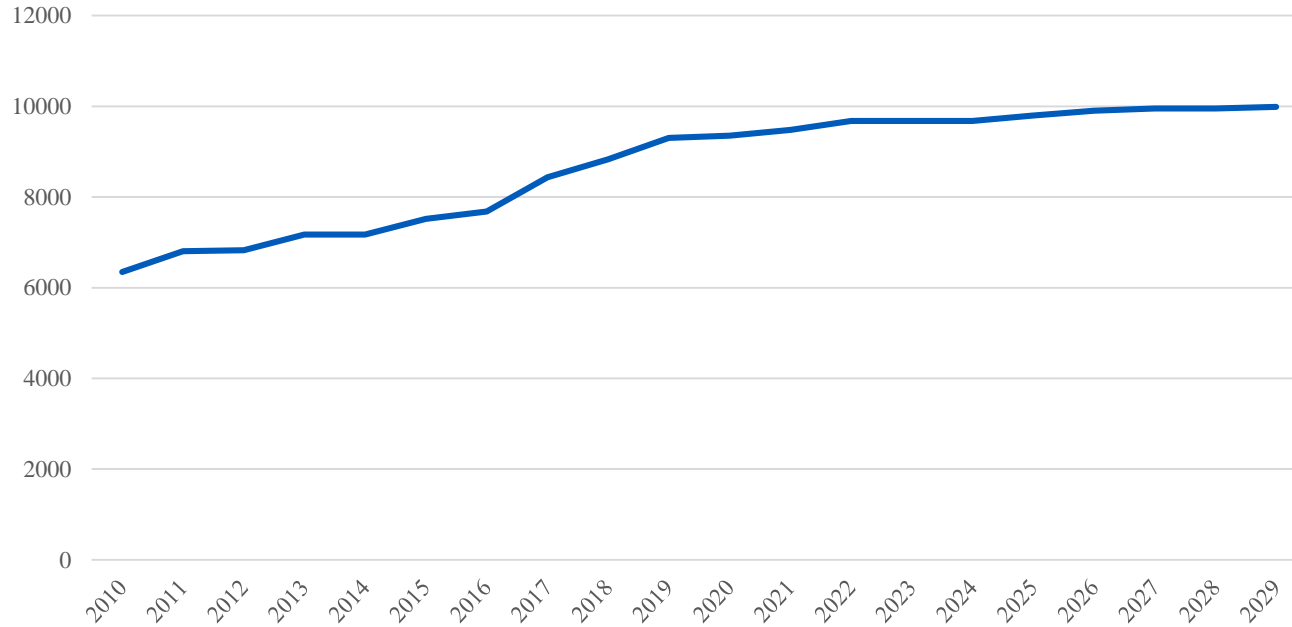
■ Järnväg ■ Buss ■ Personbil



## Utveckling på säkerhetsområdet EU-28



## Km höghastighetsbana vid årets slut EU-28, från 2018 prognosticerat utifrån påbörjade byggnationer



# Slutsatser

- Sedan 30 år tillbaka har EU:s järnvägspolitik formats av en vilja att vända trenden med en ojämn utveckling gentemot vägtrafiken
- Detta för att minska transportsektorns utsläpp totalt genom att flytta över transporter till järnväg och att bidra till ekonomiska tillväxten genom att öka gränsöverskridande rörlighet för varor, tjänster och människor
- Dessutom finns kapacitetsproblem för vägtrafiken i Europa med stora förseningskostnader som följd
- För att åstadkomma detta har ett antal järnvägspaket med regler som medlemsstaterna ska införliva i nationell lagstiftning tagits fram
- Reglerna är inriktade på att åstadkomma marknadsöppning och liberalisering, och teknisk interoperabilitet, utan att påverka säkerheten negativt.

- Hittills har målet om överflyttning av transporter från väg till järnväg inte realiserats och tveksamt huruvida det kan nås till 2030
- Målet för höghastighetsbanor kommer inte att nås utan fler beslut om byggande av nya banor och sträckor, dock är utvecklingen positiv.
- Målet om att uppnå teknisk interoperabilitet kan vara svårt att uppnå i nära framtid på hela befintliga nätet utan stora kostnader, exempelvis problem med olika spänningstal har lösts under senare år via åtgärder på fordonen (lok)
- Historiska vägval har låst in utvecklingen under lång tid
- Säkerhetsutvecklingen är positiv, en mer liberaliserad marknad sätter fokus ansvarsfrågor exempelvis med en rik flora av aktörer.

# Lite framtidsspekulation

- Inget femte järnvägspaket i den nära framtiden.
- Sedan Lissabonfördraget mycket arbete i kommittéer och framtagande av direkt tillämpligt regelverk, direktiv är en långsam process.
- Ny fokus på marknadsfrågor om kapacitetstilldelning m.m. samt kopplingen mellan tekniska hinder och marknadshinder.
- Branschen kommer att vara drivande?
- Mot globalisering av regelverk? Länder i Asien börjar tillämpa TSD:er, Belt and Road initiativet från Kina skapar nya behov av transportlänkar. Civilrättslig harmonisering.
- Kundperspektivet – ett måste för att ta marknadsandelar från vägtransporter.
- Digitalisering och teknikutveckling ställer krav på funktionellt regelverk

# Föreskrifter om godkännande av fordon

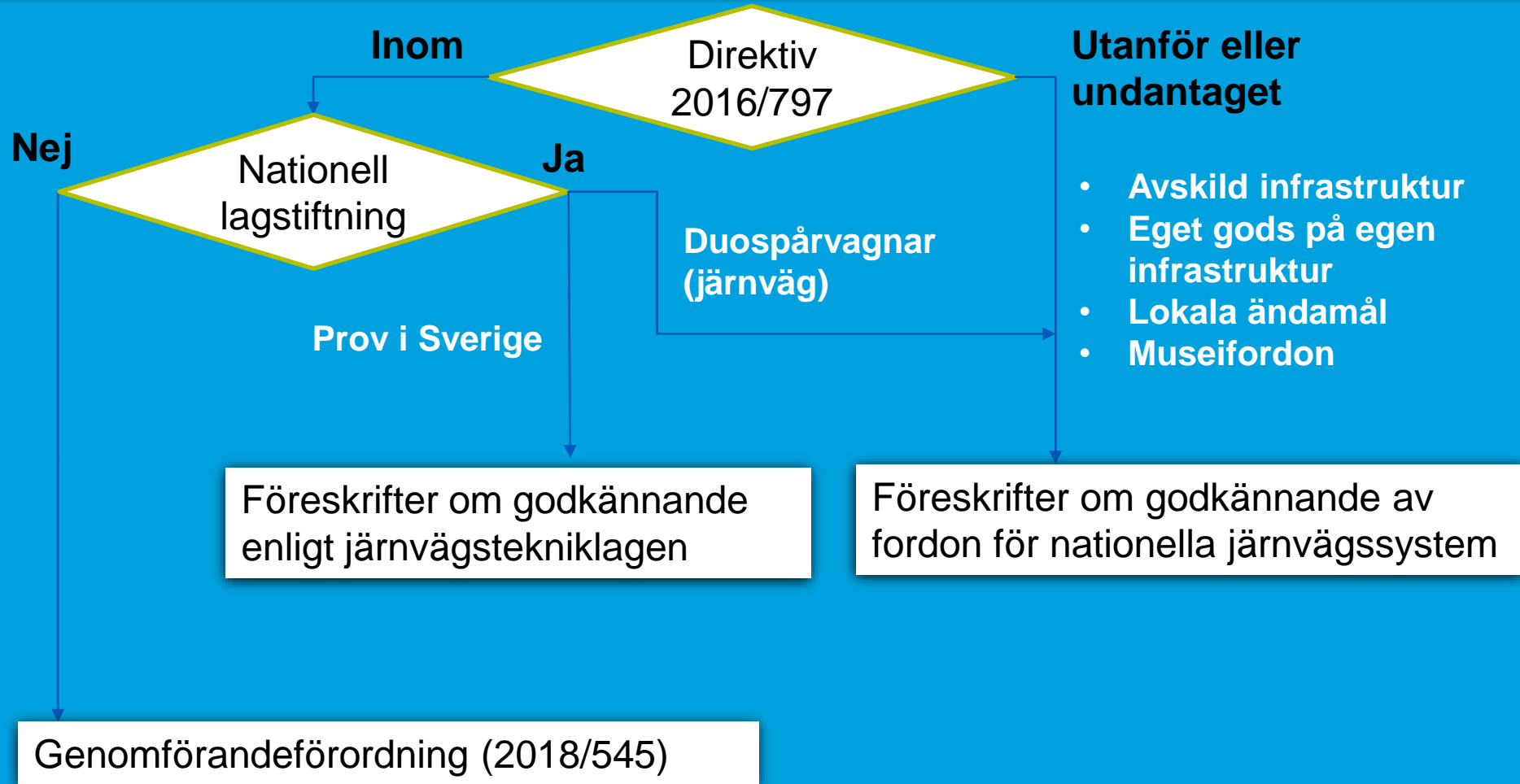
Robert Bylander

# Nya föreskrifter

Godkännande av fordon regleras idag i TSFS 2010:116, *Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av delsystem för järnväg*. Det ersätts av:

- Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon enligt järnvägstekniklagen.
- Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon för nationella järnvägssystem.





# Transportstyrelsens två föreskrifter om godkännande av fordon

- Anger när det krävs godkännande
- Hur man ska visa att fordon uppfyller krav
- Beskriver vilka handlingar en ansökan ska innehålla



Harmonierar med EU genomförandeförordning om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon

# Transportstyrelsens två föreskrifter om godkännande av fordon

- Anger när det krävs godkännande
- Hur man ska visa att fordon uppfyller krav
- Beskriver vilka handlingar en ansökan ska innehålla



Harmonierar med EU genomförandeförordning om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon

# Kravspecificeringsprocess

Process för att *identifiera, fördela, implementera och validera att alla krav som ställs på fordonet uppfylls.*

Kraven ska särskilt omfatta de övergripande kraven:

- a) väsentliga kravet “säkerhet” enligt direktiv 2016/797
- b) säker integration av delsystemen inom fordonet
- c) fordonets säkerhetsmässiga samverkan med aktuell infrastruktur

# Vilken metod kan användas för kravspecificeringen?

Bilaga I enligt CSM-RA-processen ska användas för väsentliga kravet ”säkerhet”.

För andra väsentliga krav kan även andra metoder användas.

De granskare som beskrivs i respektive metod ska bedöma att metoden följts.



# Fordon för lokala ändamål

Fordon som regleras av direktivet ska godkännas enligt ERA-processen, kan inte undantas enligt TSFS

1. Fordon som är undantagna godkännande enligt TSFS 2010:116 anses nu vara *fordon för lokala ändamål*
2. *Fordon för lokala ändamål* är undantagna direktivet och regleras i föreskrifterna om godkännande för nationella järnvägssystem
3. I föreskrifterna om godkännande för nationella järnvägssystem undantas *fordon för lokala ändamål* från godkännande

# Godkännande enligt järnvägstekniklagen



# Vad regleras i föreskrifter om godkännande enligt järnvägstekniklagen?

- Tillfälligt godkännande av TSD-fordon för:
  - passiv transport\*
  - prov på avlyst spår
  - prov i blandad trafik
- Undantag från kravet på tillfälligt godkännande för prov eller passiv transport
- Ansökan om undantag från TSD

\* Ännu inte helt klart



# Behövs godkännande?

- Undantag från tillfälligt godkännande vid provkörning eller passiv transport.

Godkännande krävs inte om max 20 km/h och:

- a) område där övrig trafik har stängts av, eller
- b) område där all trafik bedrivs med siktrörelse

Motsvarande undantag finns i TSFS 2010:116.

# Exempel på information som ska skickas in

- Planering av processen inkl provkörningar
- Information om granskare
- Beskrivning av metoden som använts för kravspecificering
  
- Handlingar som styrker att alla säkerhetskrav i kravspecificeringen har
  - a) identifierats korrekt,
  - b) knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och
  - c) implementerats och, om möjligt, validerats
  
- Förväntade användningsvillkor och begränsningar.
- Manualer
- Rapport från bedömningsorgan



# Ansökan om undantag från TSD


Om den sökande inte kan uppfylla krav i TSD måste en ansökan om undantag skickas in till Transportstyrelsen.



# Exempel på information som ska skickas in

Exempel på information som ska skickas in:

- Kontakt och faktureringsuppgifter
- Beskrivning av det aktuella fordonet
- Vilka delar av TSD som man söker undantag för
- Skälen för undantag (art. 7 i direktivet anger giltiga skäl)
- Vilka regler ska tillämpas istället för TSD?



Ansökan om  
undantag från  
TSD

# Godkännande för nationella järnvägssystem



# Vad regleras i föreskrifter om godkännande för nationella järnvägssystem?

- Godkännande av:
  - nya fordon,
  - väsentligt ombyggda fordon,
  - fordon godkända i annan stat,
  - fordon godkända enligt järnvägstekniklagen, och
  - duospårvagnar
- Tillfälligt godkännande för passiv transport, prov på avlyst spår, prov i blandad trafik
- Undantag från godkännande och tillfälligt godkännande
- Oberoende granskare

# Skillnader mot godkännande enligt järnvägstekniklagen

- Kravspecificeringen omfattar krav på säkerhet och krav på tillgänglighet för funktionshindrade
- Godkännande av oberoende granskare
- Tillsvidaregodkännande

# Behövs godkännande?

- Undantag från godkännande för fordon för lokala ändamål
- Undantag från tillfälligt godkännande vid provkörning eller passiv transport.

Godkännande krävs inte om max 20 km/h och:


- a) område där övrig trafik har stängts av, eller
- b) område där all trafik bedrivs med siktrörelse

Motsvarande undantag finns i TSFS 2010:116.



# Exempel på information som ska skickas in

- Planering av processen samt eventuella prov
- Information om granskare
- Beskrivning av metoden som använts för kravspecificering
- Handlingar som styrker att alla krav i kravspecificeringen har
  - a) identifierats korrekt,
  - b) knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och
  - c) implementerats och validerats
- Förväntade användningsvillkor och begränsningar
- Rapport från oberoende granskare
- Insatskort (för passagerarfordon)



Ansökan om  
godkännande

# Exempel på information som ska skickas in

- För fordon som godkänts i annan stat tillämpas korsacceptans.
- För tillfälligt godkännande så anpassas dokumentationen till provkörningen / passiva transporten.
- För godkännande efter väsentlig ombyggnad kan dokumentationen anpassas efter vilka ändringar som gjorts.
- För fordon som överensstämmer med tidigare godkänd typ så ska ansökan innehålla:
  - Försäkran om överensstämmelse
  - Styrkande av tillverkarens kvalitetssystem
- För fordon som godkänts enligt järnvägstekniklagen kan dokumentationen anpassas till det utökade området för användning. Godkännande krävs endast för funktionellt åtskilda järnvägsnät.

Ansökan om  
godkännande

# Transportstyrelsens nationella tekniska regler om järnvägsfordon - föreskrifter och allmänna råd

Robert Bylander

# Tillämpningsområde

Fordon som trafikerar den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (Bilaga I i Direktiv 2016/797)

Följande är undantaget:

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik ,
4. järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska- eller turiständamål .

## Driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797



EU-förordning om Praktiska Arrangemang för Godkännande av Fordonstyp 2018/545

Ansökan via ERA:s One-Stop-Shop,  
Godkännandeenhet är ERA eller Transportstyrelsen

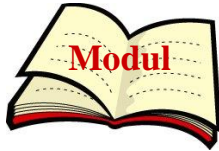
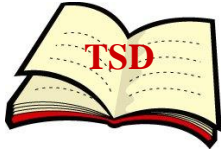
EU-förordningar om  
Tekniska specifikationer för  
Driftskompatibilitet  
TSD

Transportstyrelsens  
föreskrifter och allmänna  
råd om järnvägsfordon  
(nationella regler)

Nationell  
lagstiftning för  
fordon utanför  
direktivet

# TSD och Anmält Organ

Produktkrav samt hur  
kravet ska visas och  
kontrolleras

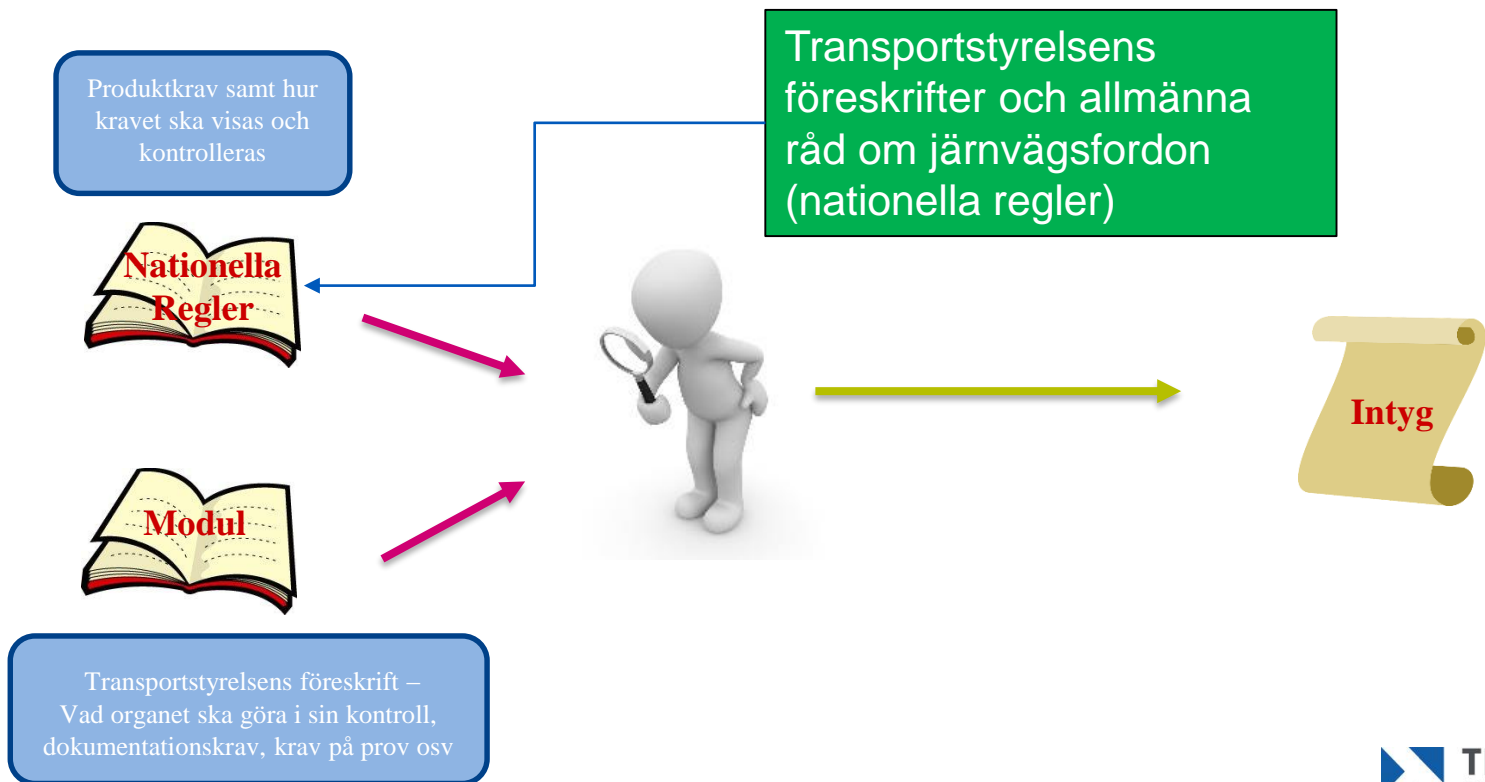


(EU) 2017/713

Vad organet ska göra i sin  
kontroll, dokumentationskrav,  
krav på prov osv



# Nationella regler och Utsett Organ



# Tillämpningsområde

- Första godkännandet
- Vid utökat område för användning
- Nytt godkännande (efter ombyggnad/modernisering)



# Innehåll

- Kontrollförfarande
  - Hänvisning till Transportstyrelsens föreskrift om EG-kontroll
  - Anger tillåtna kontrollmoduler
  - Beskrivning i vilken fas som en bedömning genomförs under det utsedda organets kontrollförfarande
  - Nationell regel om väsentlig ändring – installation och ändring av tågskyddssystem
- Tekniska krav för delsystemet Rullande materiel
- Tekniska krav på delsystemet Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering

# Tekniska krav för delsystemet Rullande materiel

- Fordons kompatibilitet med spårledningarna (1-5 §§)
- Fordons referensprofil (6 §)
- Fordons gångdynamiska egenskaper (7-10 §§)
- Övervakning av axellagers tillstånd (11-13 §§)
- Traktionsutrustning och annan elektrisk utr. för eldrivna fordon (14-23 §§)
- Fordons säkerhet i järnvägstunnlar (24-26 §§)
- Fordons konstruktion för svåra vinterförhållanden (27 §)
- Fordonsstruktur och mekaniska delar (28-29 §§)
- Drag- och stötinrättningars konstruktion (30 §)
- Boggiramens hållfasthet (31 §)

# Tekniska krav för delsystemet Rullande materiel, forts.

- Mekaniska egenskaper hos hjulpar, hjul och axlar (32-34 §§)
- Frontrutans mekaniska egenskaper (35 §)
- Bromssystem och bromsförmåga (36-43 §§)
- Fordons brandsäkerhet (44 §)
- Förarhyttens egenskaper (45-47 §§)
- Externa lyktor samt ljus- och ljudsignalanordningar (48 §)
- Radiostyrning för växlingsarbete (49-51 §§)
- Buller (52 §)

# Tekniska krav på delsystemet Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering

- Tågskyddssystem (1-10 §§)
- Tågradio (11 §)

# Tekniskt tillämpningsområde

- TSD-fordon (lok, motorvagnar, personvagnar) =>  
2 kap. 24, 25 och 27 §§ samt 3 kap. 1-10 §§ : öppna punkter,  
(specialfall)
- Importerade "gamla" fordon (alla typer av befintliga fordon som inte genomgått EG-kontrollförfarande) =>  
2 kap. 1-23 samt 26 och 27 §§ samt 3 kap. 1-11 §§, teknisk kompatibilitet
- Icke-TSD-fordon (arbetsfordon, växlingslok, godsvagnar > 25t) =>  
2 kap. 1-52 §§ samt 3 kap. 1-11 §§ : Alla fordonskrav

# Exempel 1 : Godkännande av ny motorvagn

NTR  
Fordon  
13 st §§

- Kap. 2 §§ 24–25, Fordons säkerhet i järnvägstunnlar
- Kap. 2 § 27, Fordons konstruktion för svåra vinterförhållanden
- Kap. 3 §§ 1–10, Tågskyddssystem, ETCS och STM

kompletterar krav i TSD

# Exempel 2 : Godkännande av ”importerat” lok

NTR  
Fordon  
36 st §§

Kap. 2 §§ 1-5, Fordons kompatibilitet med spårledning

Kap. 2 § 6, Fordons referensprofil

Kap. 2 § 7-10, Fordons gångdynamiska egenskaper

Kap. 2 §§ 11–13, Tillståndskontroll av axellager

Kap. 2 §§ 14–23, Traktionsutrustning och elektrisk utrustning

Kap. 2 § 26, Fordons säkerhet i järnvägstunnlar

Kap. 2 § 27, Fordons konstruktion för svåra vinterförhållanden

Kap. 3 §§ 1–10, Tågskyddssystem

Kap. 3 § 11, Tågradio

## Exempel 3: Godkännande av nytt arbetsfordon (om ej TSD för delsystemet rullande materiel)

NTR  
Fordon  
63 st §§

Samtliga §§ i tillämpliga delar



# Information och kontakt

- Frågor kring föreskrifterna om godkännande av fordon skickas till: [robert.bylander@transportstyrelsen.se](mailto:robert.bylander@transportstyrelsen.se)
- Frågor kring föreskrifterna om nationella tekniska regler för fordon skickas till: [mikael.aho@transportstyrelsen.se](mailto:mikael.aho@transportstyrelsen.se)



# Eftermiddagsfika!

Vi börjar igen klockan 15:00.

# Föreskrifter om ansökan om att bli utsett organ

Annelie Jämte

# Vad gör ett utsett organ?

- Granskar att de nationella kraven är uppfyllda.  
Finns ett föreskriftsförslag om nationella krav på fordon.  
Granskningen genomförs enligt de kontrollmoduler som finns i föreskriftsförslag om EG kontroll.
- Skriver ett EG-kontrollintyg  
Utsett organ utfärdar ett intyg att de nationella kraven är granskade och uppfyller kraven.



# Kraven för att bli utsett organ

- Transportstyrelsen är anmälande myndighet.
- Ansökan om att bli utsett organ görs hos Transportstyrelsen.
- Kraven för att bli ett utsett organ beskrivs i kommande järnvägsteknikförordning, vilket i princip är artikel 30-32 i direktiv 2016/797.

# Föreskrifter om ansökan

- Föreskriften hanterar ansökan om att bli utsett organ.
- Handlingarna i ansökan ska beskriva den information som behövs för kontroll, erkännande och regelbunden övervakning av att kraven på utsedda organ är uppfyllda.
- Föreskriften beskriver till viss del vilka handlingar en ansökan ska innehålla.
- Närmare beskrivning av innehållet i handlingarna kommer att ges i stödjande dokument.

# När?

- Beslut om utsett organ kan göras tidigast 16 juni 2020
- Pågår arbete med stödjande dokument
- Undersöker möjlighet att påbörja granskning av blivande utsedda organ i början av 2020

# Föreskrifter om ansökan om godkännande av fasta installationer

Annelie Jämte



# Omfattning

- Järnvägstekniklagen
  - Svenska delen av unionens järnvägssystem
- Nationell järnvägslag
  - Roslagsbanan och Saltsjöbanan
  - Privatägda järnvägsnät, sidospår som ägaren eller operatör använder för sina godsverksamheter
  - Museijärnvägar



# Föreskrifterna

- Hanterar godkännande av fasta installationer som omfattas av järnvägstekniklagen respektive nationell järnvägslag
- Beskriver vilka handlingar en ansökan ska innehålla
- Närmare förklaring av handlingarna kommer i stödjande dokument

# Vad ska godkännas?

Fasta installationer består av:



Energi



Markbaserad trafikstyrning  
och signalering



Infrastruktur

# Ansökningar järnvägstekniklagen

1. Prövning av behovet av nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnad
2. Tillfälligt godkännande
3. Godkännande
4. Undantag TSD



# Nytt godkännande behövs om

Prövning om  
nytt  
godkännande  
behövs

- a) övergripande säkerhetsnivån påverkas
- b) krävs i relevanta TSD:er
- c) krävs i genomförandeplaner
- d) ändringar av värdena för de parametrar utifrån vilka godkännandet redan beviljats.

Kontroll om ett nytt godkännande behövs av ERTMS. Detta görs i samarbete med ERA.

# Innehåll ansökan

- Beskrivning av ändringen
- Riskbedömning enligt CSM-RA
- Väsentlighetsbedömning enligt CSM-RA
- Vilka krav i TSD, NTR, ERTMS som påverkas av ändringen
- Vilken metod som används för kravspecificering.

Prövning om  
nytt  
godkännande  
behövs

# Kravspecificering

Metod som används för att identifiera, fördela, implementera och validerar att ALLA krav som ställs på den fasta installationen uppfylls.

Kraven ska särskilt omfatta de övergripande kraven:

- a) Väsentliga krav enligt direktiv (EU) 2016/797.
- b) Att delsystemen är tekniskt kompatibla med det system som de ska integreras i.
- c) Att integrationen av delsystemen är säker.

# Kraven

Krav på hantering t.ex.

- Anmälda organ
- Utsedda organ
- EG-kontrollförfarandet
- Handlingar
- Handläggningstider
- Tillämpning CSM-RA

Övergripande krav

- Väsentliga kraven
- Säker integration
- Kompatibilitet

Andra direktiv t.ex. EMC-direktiv, Byggdirektiv- Plan och Byggförordningen

TSD  
Standarder enl. TSD  
Issues hittade i TSD

Nationella regler

Obligatoriska  
Kraven finns i  
nationell och  
internationell  
reglering

Harmoniserade EN-standarder

Kundkrav

Andra offentliga standarder och dokument

Företagskrav

Företagsstandarder

Frivilliga



# Metod för kravspecificering

Väsentlig ändring:

- Bilaga I i CSM-RA

Icke väsentlig ändring :

- Infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem
- Bilaga I i CSM-RA
- Cenelec EN- 50126/28/29

De granskare som beskrivs i respektive metod ska bedöma att metoden följts.

# Syfte med tillfälligt godkännande

- Möjliggör driftsättning innan alla väsentliga krav visats.
- Granskningsorganen kan kontrollera alla krav efter driftsättning.
- Säkerheten ska vara omhändertaget så långt som möjligt innan driftsättning.



Tillfälligt  
godkännande

# Innehåll ansökan

- Handlingar som styrker att alla **säkerhetskrav** har
  - a) identifierats korrekt
  - b) knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och
  - c) implementerats och validerats
  - d) granskats av bedömningsorgan eller motsvarande.
- Information om vilka granskare som anlits för bedömning.
- Plan för och beskrivning av omfattningen av bedömningen.
- Bedömningsrapport enl. CSM-RA eller motsvarande bedömningsrapport.
- Förslagsställarens försäkran enl. CSM-RA.

Tillfälligt  
godkännande

# När kan godkännande ske?

När alla väsentliga kraven är visat uppfyllda  
inklusive säker integrering och kompatibilitet



Godkännande

# Innehåll ansökan

- Handlingar som styrker att alla **väsentliga** krav är uppfyllda
- EG-kontrollförklaringar
- Bedömningsrapport enl. CSM-RA eller motsvarande bedömningsrapport.
- Förslagsställarens försäkran enl. CSM-RA.
- Förhandsgodkännande från ERA av ERTMS.
- Beslut om undantag från TSD.



Godkännande

# Ansökan om undantag TSD

Om den sökande inte kan uppfylla krav i TSD måste en ansökan om undantag skickas in.



# Ansökningar nationella järnvägslagen:

1. Ansökan om prövning av av nytt godkännande vid nybyggnad eller ombyggnad
2. Ansökan om tillfälligt godkännande
3. Ansökan om godkännande  
(Oberoende granskare)



# Skillnader

- Annan lag – andra krav:
  - Övergripande kraven som ska uppfyllas är säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, inte de väsentliga kraven.
  - Endast nationella regler (ej TSD eller de nationella regler som gäller enligt järnvägstekniklagen)
  - CSM-RA får men behöver inte användas vid kravspecificeringen
- Transportstyrelsen prövar behov av nytt godkännande vid nybyggnation.
- En oberoende granskare kan användas istället för ett bedömningsorgan enl. CSM-RA.
- Granskaren ska godkännas.



# Information och kontakt

Webb:

[transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/](https://transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/)

E-post:

[jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se)

[annelie.jamte@transportstyrelsen.se](mailto:annelie.jamte@transportstyrelsen.se)



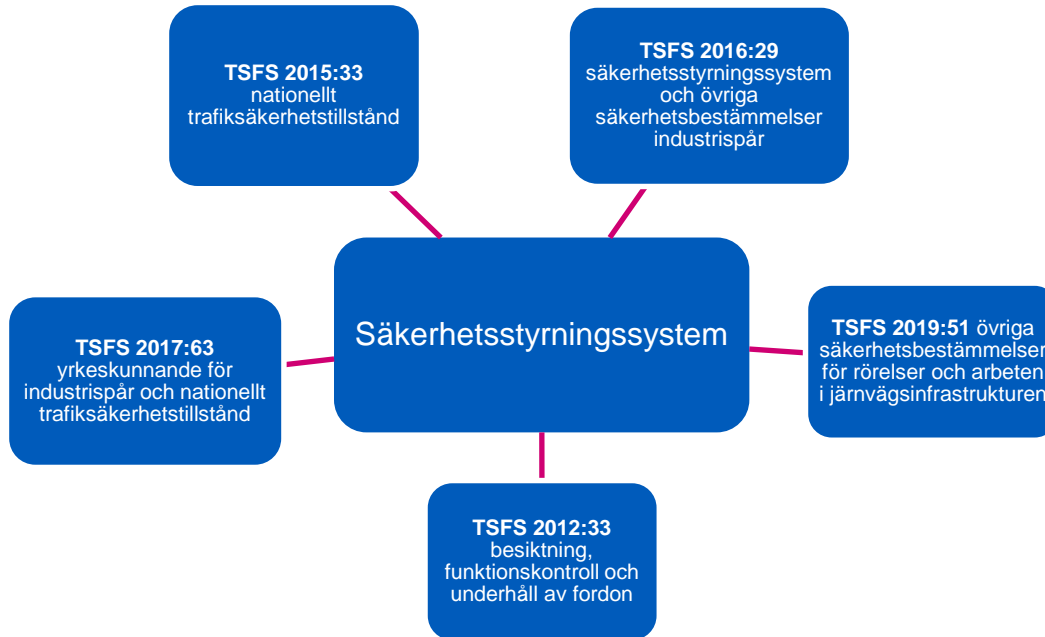
# Säkerhetsstyrning för nationella järnvägssystem

Tomas Sonesson

# Ny tillståndsform för infrastrukturförvaltare

- NIT (nationellt infrastrukturtilstånd)
- NTT kvarstår

# Sammanlagda föreskrifter



Kommer inte att ingå!

Föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal inom spårbunden trafik.

# Syfte och mål

- Lättare att ta till sig och få en överblick.
  - Förtydligade krav
  - Bättre snittytor mot andra regelverk
  - Begripligare språk
  - Färre föreskrifter
- Anpassat till de nya nationella lagarna och förordningarna.



# Tillagda krav

- Policy och mål
- Underhåll och säkerhetsbesiktning av järnvägsinfrastruktur
- Hantering av väsentliga förändringar



# Upphävandeföreskrifter

## Tre varianter

Föreskrifter som  
går upp i den nya

Föreskrift som  
delvis går upp i  
den nya

Övriga  
upphävandeföresk  
rifter i  
konsekvensutredn  
ingen

# Föreskrifter som ”går upp” i den nya

- Föreskrifter som upphävs – bestämmelserna kvar i den nya föreskriften
  - TSFS 2015:33 Transportstyrelsens föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd
  - TSFS 2016:29 Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår
  - TSFS 2017:63 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om yrkeskunnande för infrastrukturförvaltare av industrispår och för järnvägsföretag med nationellt trafiksäkerhetstillstånd
  - TSFS 2019:51 Transportstyrelsens föreskrifter om övriga säkerhetsbestämmelser för rörelser och arbeten i järnvägsinfrastrukturen
- För järnvägsföretag med nationellt trafiksäkerhetstillstånd som beviljats före den 16 juni 2020 får bestämmelserna i Transportstyrelsens upphävda föreskrifter (TSFS 2015:33) om nationellt trafiksäkerhetstillstånd fortsätta att tillämpas till den 1 januari 2021.
- Övriga som fått tillstånd innan den 16 juni 2020 får använda de gamla föreskrifterna så länge som tillståndet är giltigt, dock som längst till och med den 15 juni 2025.



## Föreskrift som delvis går upp i den nya säkerhetsstyrningsföreskriften

- TSFS 2012:33 Transportstyrelsens föreskrifter om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon
  - De delar av föreskriften som rör nationella järnvägssystem kommer att tas bort från TSFS 2012:33
  - Tunnelbana/spårväg och järnvägsnät som hör till järnvägssäkerhetslagen kommer att hanteras framöver.

# Övriga upphävandeföreskrifter i konsekvensutredningen

- TSFS 2016:30 Transportstyrelsens föreskrifter om spåranläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur
  - **Tas över av förordningen?**
- TSFS 2015:34 Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg
  - För de som fått tillstånd innan 16 juni 2020 finns möjligheten att använda föreskrifterna så länge som tillståndet är giltigt. Dock som längst 15 juni 2025.

# Övriga säkerhetsbestämmelser

- Begreppet försvinner ur lagen
- Begränsad påverkan i praktiken

# Välkommen att lämna synpunkter!

- Lämna gärna synpunkter på föreskrifterna och konsekvensutredningen.
- Senast den 10 januari 2020.
- Frågor kan skickas till [tomas.sonesson@transportstyrelsen.se](mailto:tomas.sonesson@transportstyrelsen.se)

# Föreskrifter om ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet

Remissförslag

Ulrika Bergman

# Tillämpas vid ansökan om

- Licens – huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg
- Säkerhetstillstånd
- Nationellt infrastrukturtillstånd – ny tillståndsförm
- Nationellt trafiksäkerhetstillstånd
- Gemensamt säkerhetsintyg – upplysning

# Licens – ekonomisk förmåga

- Uppdelat mellan företag som omfattas respektive inte omfattas av årsredovisningslagen
- Resultat- och balansräkning
- Resultat- och balansbudget



# Licens – gott anseende

Personer i företagets ledning

Personer i företagets ledning som har vistats utomlands ska kunna visa handlingar som styrker gott anseende





# Licens – yrkeskunnande

En beskrivning av organisationen ska visa

- hur ledningsorganisationen är uppbyggd
- hur företaget förfogar över en ledningsorganisation som har den kunskap eller erfarenhet som krävs för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll över den typ av verksamhet som ansökan om licensen gäller.

# Säkerhetstillstånd

- Anpassningar till kommissionens rekommendation om praktiska arrangemang för utfärdande av säkerhetstillstånd (EU) 2019/780
- Nytt tillstånd, förnyat tillstånd, uppdatering av ett tillstånd



## Nationellt infrastrukturtilstånd

Ny tillståndsform den 16 juni 2020.

# Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

- Inga större förändringar i ansökningsföreskriften
- Föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem

# Välkommen att lämna synpunkter!

- Lämna gärna synpunkter på föreskrifterna och konsekvensutredningen.
- Senast den 8 december 2019.
- Frågor kan skickas till [ulrika.bergman@transportstyrelsen.se](mailto:ulrika.bergman@transportstyrelsen.se)

**Tack för i dag!**