

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över delbetänkandet Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem (SOU 2010:61)

Transportstyrelsen har getts tillfälle att lämna synpunkter på delbetänkandet av Utredningen om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet - Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem.

Införandet av direktiv 2008/57 innebär främst att korsacceptans av medlemsstaternas godkännanden införs i lagstiftningen. Transportstyrelsen arbetar redan idag för att förenkla för företagen genom att inte granska saker på nytt, vilket innebär att införandet av direktiv 2008/57 ligger i linje med Transportstyrelsens nuvarande arbets sätt. Införandet av ändringsdirektiv 2008/110 innebär att begreppet ECM – enhet som ansvarar för fordonsunderhåll införs.

Transportstyrelsen håller generellt med utredaren i dennes förslag men har dock följande synpunkter.

Nya driftskompatibilitetsdirektivet

Kap 3. Det nya driftskompatibilitetsdirektivet

3.5.1

Utredaren föreslår att Transportstyrelsens bemyndigande att meddela undantag från godkännande begränsas till det som kan undantas enligt direktivet. Idag kan Transportstyrelsen undanta fordon som i sitt nyttjande innebär att fordonen har en mycket begränsad säkerhetspåverkan. Typiska fordon som berörs är arbetsfordon, s.k. tvåvägsfordon och fordon för växling. Att begränsa bemyndigandet utan att på annat sätt se till att dessa fordon inte behöver godkännas skulle drabba små entreprenörer inom järnvägssektorn och innebära ett stort steg tillbaka vad gäller regelförenkling.

3.8.2

Utredaren föreslår att järnvägssystemet definitionsmässigt delas in i 4 delsystem (förslag i 1 kap. 4 § järnvägslagen). Transportstyrelsen föreslår att järnvägssystemet, liksom i direktiv 2008/57, delas in i 7 delsystem (4 strukturella och 3 funktionella).

3.9.6

Utredaren rekommenderar att Transportstyrelsen i föreskrifter ska ange vilka moderniserings- och ombyggnadsprojekt som kräver godkännande. Transportstyrelsen anser att det är svårt att i en sådan lista ange samtliga projekt som berörs, delvis beroende på teknikutvecklingen, och att det därför kan vara olämpligt att skriva detta i föreskriftsform. Transportstyrelsen föreslår därför att en sådan lista, liksom idag, endast anger exempel på projekt och skrivs i vägledningen till föreskriften.

3.10.2

Utredaren har föreslagit att ett godkännande i annan stat "likställs" med ett godkännande i Sverige (förslag i 2 kap. 13 g § järnvägslagen). Transportstyrelsen anser att det är lämpligare att uttrycka paragrafen med ordval enligt direktiv 2008/57. I direktiv 2008/57 artikel 21 p5 används ordet "giltigt". Ordet "giltigt" beskriver bättre den acceptans av ländernas granskningar som ländernas säkerhetsmyndigheter ska göra enligt direktiv 2008/57. Det är granskningen som är gjord inom olika områden av den andra medlemsstaten som ska anses vara giltig i Sverige. Se även kommentar i 3.10.5.

Utredaren föreslår datumet "1 juli 2008" som brytpunkt för tidigare godkända fordon. Detta datum överensstämmer inte med det datum som direktiv 2008/57 anger (19 juli 2008). Det framgår inte i utredningen om det finns någon anledning till detta.

3.10.4

Utredaren föreslår att endast motsvarigheten till C-punkter (ej A- eller B-punkter) ska få granskas av Transportstyrelsen. ERA tillsammans med medlemsstaterna tar för närvarande fram ett referensdokument där det framgår vilka A-, B- eller C-punkter som olika länder har med varandra. A-punkter anger sådana områden som inte ska granskas på nytt, C-punkter ska granskas och ska vara relaterade till samverkan med infrastrukturen och som B-punkter hamnar sådana säkerhetskrav som inte kunnats klassificeras som A- eller C-punkt. Från början är alla punkter B-punkter mellan länderna. ERA har delat upp arbetet i olika "geographical interest groups". Sverige ingår i en grupp (Nordic GIG) som även omfattar Norge, Finland, Danmark och Tyskland. Arbeta förväntas vara klart under 2011. För närvarande finns ett 20-tal B-punkter i denna grupps referensdokument. Dessa B-punkter beror bl.a. på att fordon utsätts för olika klimatförhållanden i Sverige, Norge och Finland än i Danmark och Tyskland

samt att länderna har olika säkerhetskrav. Med alla andra länder än de som ingår i Nordic GIG har Sverige endast B-punkter. Med anledning av detta så anser Transportstyrelsen att det skulle kunna innebära säkerhetsrisker om Sverige avviker från vad som direktiv 2008/57 anger, dvs. att kontroll får ske av B- och C-punkter.

3.10.5

Utredaren har föreslagit att i järnvägslagen skriva att ett annat lands godkännande att ta i bruk ett fordon även gäller i Sverige trots att fordonen är granskade mot nationella regler – inte harmoniserade. Eftersom de nationella regler som anmälts till kommissionen är av varierande kvalitet och tydlighet finns det en fara i förlita sig på ett annat lands godkännande utan att känna till vilka krav fordonet uppfyller. I direktiv 2008/57 har man tydliggjort problematiken och det står där *”Detta första godkännande ska endast vara giltigt på järnvägsnätet i den medlemsstat som utfärdar det”* vilket Transportstyrelsen inte ser någon anledning till att frånga. Inte minst för att vara tydlig mot marknaden. Att sedan en andra medlemsstat inte ska granska samma saker på nytt som den första medlemsstaten gjorde framgår av andra artiklar i direktiv 2008/57.

3.12.1

Utredaren har översatt ”the manufacturer” till ”konstruktören”. Transportstyrelsen föreslår att ”the manufacturer” översätts till ”tillverkaren”, vilket det även görs i direktiv 2008/57.

3.12.2

Med tanke på att ägaruppgiften ska föras in i fordonsregistret så håller Transportstyrelsen med utredaren om att den kommande utvecklingen av Kommissionens hållning i frågan ska bevakas vid beredningen av genomförandet av direktiv 2008/57.

Direktivet om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet

Transportstyrelsen delar utredarens syn att ett inkluderande synsätt vid införande av ECM (enhet som ansvarar för fordonsunderhåll) är att föredra under förutsättning att ansvarsfrågan inte görs otydlig.

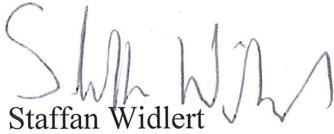
Kap 5. Direktiv om ändring i järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG)

5.4

I gällande järnvägslag 3 kap 4 § anges att särskilt tillstånd kan ges till den som bedriver ”till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon...”. Utredaren vill ta bort skrivningen ”obetydlig trafik” för att närma sig undantaget i ändringsdirektivet. Transportstyrelsen anser dock att utredaren inte har tagit hänsyn till att denna skrivning har till syfte att fånga in tillståndshandling och drift av järnvägsverksamhet.

Att få fordon museiklassade och bedriva museitrafik kan innebära konkurrensfördelar eftersom detta kan innebära ett sätt att undgå vissa nödvändiga anpassningar till den fortgående processen av modernisering av fordon och infrastruktur i enlighet med TSD:er och få lättnader vad gäller tillstånd. Eftersom vare sig järnvägslagen eller direktivet definierar vad ett museijärnvägsfordon är anser Transportstyrelsen att en djupare genomlysning av innebörden med begreppen "museifordon" och "museitrafik" är nödvändig.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog järnvägsdirektören Rune Lindberg, enhetschefen Ove Andersson, samt handläggare Robert Bylander, den senare föredragande.



Staffan Widlert