

Høringsnotat – sikkerhetsforskriften

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon til forskriftsutkastet	2
1.1	Kort beskrivelse av direktivet	2
1.2	Beskrivelse av arbeidet med forskriftsutkastet	2
1.3	Strukturen i utkastet	2
1.4	De viktigste endringene	2
1.5	Slik er forskriften bygget opp	4
1.6	Sikkerhetsforskriften må ses i sammenheng med CSM-ene	5
2	Merknader til de enkelte bestemmelsene	5
	Kapittel 1. Innledende bestemmelser	5
	Kapittel 2. Roller	5
	Kapittel 3. Felles sikkerhetsindikatorer, felles sikkerhetsmetoder og felles sikkerhetsmål.	6
	Kapittel 4. Framgangsmåte ved innføring av nasjonale regler	7
	Kapittel 5. Sikkerhetsstyringsystemer	7
	Kapittel 6. Felles sikkerhetssertifikat	9
	Kapittel 7. Informasjon om samarbeid mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn	10
	Kapittel 8. Sikkerhetstillatelse til infrastrukturforvalter	11
	Kapittel 9. Enhet med ansvar for vedlikehold av kjøretøy	11
	Kapittel 10. Oppgaver for de nasjonale sikkerhetsmyndigheter	13
	Kapittel 11. Tilsyn	13
	Kapittel 12. Beslutningsprinsipper	14
	Kapittel 13. Rapportering til Byrået	14
	Kapittel 14. Kommisjonens utøvelse av delegert myndighet	15
	Kapittel 15. Framgangsmåte for Komitéarbeid	15
	Kapittel 16. Rapportering og oppfølgingstiltak innen EØS	15
3	Konsekvensvurdering	15
3.1	Rettslige konsekvenser	15
3.2	Administrative konsekvenser	16
3.3	Økonomiske konsekvenser	18
4	Historikk og bakgrunn	19
4.1	Teknisk pilar – bedre konkurranseevne for jernbanesektoren	20
4.2	Overordnede rettsakter i den tekniske pilaren	20
4.3	Underliggende rettsakter, anbefalinger og veiledninger	21
5	Forskriftsspeil	21

1 Introduksjon til forskriftsutkastet

1.1 Kort beskrivelse av direktivet

Sikkerhetsdirektivet er en del av den fjerde jernbanepakken, og er en omskrivning av gjeldende sikkerhetsdirektiv (2004/49/EF), som ble gjennomført i norsk rett gjennom sikkerhetsstyringsforskriften fra 2011.

Direktivet har bestemmelser for å sikre utvikling og forbedring av sikkerheten i det europeiske jernbanesystemet, i tillegg til å forbedre tilgang til markedet for jernbanetransport. Aktørenes ansvar for sikkerhetsstyring gjøres tydeligere gjennom videreutvikling av felles sikkerhetsmetoder og sikkerhetsmål. Endringene har som mål å bedre sikkerheten i jernbanesystemet i EU, og det vil bli mindre rom for å ha nasjonale regler. Det europeiske jernbanebyråets (Byrået) rolle endres slik at de får myndighet gjennom at de skal utstede et felles sikkerhetssertifikat for selskaper som ønsker å trafikkere på tvers av landegrensene. For øvrig er det gjort endringer som omskrivninger, presisering og oppdateringer fra det tidligere direktivet. For ytterligere informasjon se Samferdselsdepartementets høringsnotat av 2. juli 2018.

1.2 Beskrivelse av arbeidet med forskriftsutkastet

Arbeidet er gjennomført i en intern arbeidsgruppe i tilsynet. Vi har i arbeidet fulgt oppbyggingen i jernbanesikkerhetsdirektivet, samtidig som vi har hatt fokus på en god struktur for å gjøre det enklere å orientere seg i forskriften. Ordlyden i forskriftsutkastet er lagt tett opp til direktivets.

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 Kommisjonen og Byrået, og disse er tatt inn i forskriften av informasjonshensyn og for at virksomhetene skal få en beskrivelse av helheten.

For å involvere aktørene tidlig i arbeidet med forslag til sikkerhetsforskrift ble det i august 2017 avholdt et møte med virksomhetene hvor erfaringer fra gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift og skisser for mulig struktur ble diskutert.

1.3 Strukturen i utkastet

Den nye sikkerhetsforskriften erstatter dagens sikkerhetsstyringsforskrift. Strukturen for beskrivelsene av krav til sikkerhetsstyring og sikkerhetsstyringssystem er endret. Sikkerhetsforskriften er en gjennomføring av jernbanesikkerhetsdirektivet, og gir først og fremst de overordnede føringene for tildeling av felles sikkerhetssertifikat, hvordan tilsyn skal utøves og kravene til jernbanevirksomhetenes sikkerhetsstyringssystem. De spesifikke kravene til system for sikkerhetsstyring er beskrevet i felles sikkerhetsmetoder - CSM-er. Disse foreslås inntatt i forskriftens vedlegg slik at de blir lettere tilgjengelig for brukerne.

Like krav i hele EØS-området

Når sikkerhetsdirektivet og de ulike CSM-ene gjennomføres, vil kravene til jernbanevirksomheter bli like i hele EØS-området. Direktivet åpner for en begrenset mulighet til å vedta nasjonale krav, så det vil kunne være tilleggskrav i enkelte land.

Kravene i gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift vil i all hovedsak være dekket i utkastet til sikkerhetsforskrift og de ulike CSM-ene.

1.4 De viktigste endringene

Endring i roller for de ulike aktørene

Flere aktører får et uttrykt ansvar for sikkerheten innen sin del av jernbanen. Byrået som vedtaksmyndighet introduseres og virksomhetenes ansvar for prosesser og styring av leverandører utdypes. Det samme gjør leverandørenes ansvar.

Mer detaljerte krav til sikkerhetsstyring

Totalt sett får vi mer detaljerte krav til sikkerhetsstyring. Prosessene for tildeling av sikkerhets sertifikat, inkludert prosessene omkring fornyet vurdering og klageadgang, har ikke tidligere vært detaljert beskrevet i sikkerhetsstyringsforskriften, bare delvis som en del av lisensforskriften.

Byrået får myndighet til å utstede sikkerhets sertifikat

I forslaget etableres også Byrået som myndighet til å saksbehandle og utstede felles sikkerhets sertifikat. Dette innebærer at dagens ordning med A- og B-sertifikat bortfaller. Det vil fortsatt være mulig å få sin søknad om sikkerhets sertifikat behandlet av Statens jernbanetilsyn dersom man planlegger å kun trafikkere i Norge. Eneste forskjell fra i dag vil være at i disse tilfellene skal søknaden sendes gjennom en felles portal, «one-stop shop», som også kan forkortes «OSS». Byråets og tilsynets framgangsmåte for tildeling av sikkerhets sertifikat vil være beskrevet i en gjennomføringsforordning om praktiske ordninger for søknadsprosessen. Selve overføringen av myndighet og oppgaver til Byrået følger av ERA-forordningen. Dette er nærmere beskrevet i Samferdselsdepartementets høringsnotat av 2. juli 2018.

Andre viktige endringer

Sikkerhetsgodkjenning er foreslått endret til sikkerhetstillatelse. Gyldigheten for sikkerhetstillatelsen er 5 år.

Det er nytt at krav til vedlikeholdsverksteder i forbindelse med ECM-ordningen tas inn i denne forskriften. ECM er enheter ansvarlig for vedlikehold, se kapittel 9 i forslaget.

Det er nytt at krav til tilsynet er inkludert i denne forskriften. Dette er gjort for å gi oversikt over innholdet i direktivet.

Bestemmelsene om sanksjoner i forbindelse med gjennomføring av tilsynsaktiviteter og tilbakekall av sikkerhets sertifikat er flyttet til denne forskriften fra lisensforskriften.

Klageordningen for det tilfelle at en søker er uenig i vedtak fra Byrået er annerledes enn det som følger av dagens sikkerhetsstyringsforskrift. For de avgjørelser som fattes av Byrået skal også klage sendes og behandles av dem. Prosessen er nærmere beskrevet i merknadene under, og prosessen for klage følger av en egen gjennomføringsrettsakt. Denne rettsakten ((EU) 2018/867) har vært på høring sommeren 2018.

Tre krav i dagens forskrift videreføres ikke

Disse tre kravene i eksisterende sikkerhetsstyringsforskrift videreføres ikke i forslaget til ny sikkerhetsforskrift:

- § 2-2 om krav til sikkerhetsstyring
En vurdering av hvorvidt en virksomhet utøver sikkerhetsstyring, vil måtte være en samlet vurdering av om virksomheten etterlever de mer konkrete delene av forskriften. I de senere årene har tilsynet derfor bare påpekt manglende sikkerhetsstyring som følge av en totalvurdering av omfattende mangler ved etterlevelse av andre og mer konkrete krav i sikkerhetsstyringsforskriften. Bestemmelsen har derfor ikke noen direkte betydning for tilsynets vurdering av den enkelte jernbanevirksomheten med tanke på å ilegge pålegg eller vedta sanksjoner som stans, tilbakekall av sikkerhets sertifikat mv.
- § 2-3 om enkeltfeilprinsippet og barrierer
Forskriftutkastet har, sett i sammenheng med CSM SMS (felles sikkerhetsmetode for sikkerhetsstyringssystem) sine krav til risikoevaluering, tiltak for å bringe risiko innenfor

akseptable rammer. På den måten sikres det kontroll med alle risikoer knyttet til jernbanevirksomheten. Disse kravene er i praksis likeverdige med § 2-3 i gjeldende forskrift.

- § 4-4 om risikoakseptkriterier

Det er krav til risikoakseptkriterier i CSM SMS. Kravene i forskriftsutkastet og CSM RA (felles sikkerhetsmetode for risikoevalueringer) om risikoevaluering innebærer i praksis et krav om risikoakseptkriterier. Dette fordi det ikke er mulig å evaluere om identifisert risiko er akseptabel eller ikke uten at jernbanevirksomheten har fastsatt hvilket risikonivå virksomheten kan akseptere. I utkastets § 3-5 fremgår det også at de felles sikkerhetsmålene (CST-ene) kan betraktes som risikoakseptkriterier.

1.5 Slik er forskriften bygget opp

For at det skal være enklere å se systematikken i regelverket og finne igjen jernbanesikkerhetsdirektivets bestemmelser, er forskriften bygget opp på tilnærmet samme måte som direktivet.

Jernbanesikkerhetsdirektivet er et overordnet direktiv som er grunnlaget for mange andre rettsakter, så som rettsakter om felles sikkerhetsmetoder (CSM), felles sikkerhetsindikatorer (CSI) og felles sikkerhetsmål (CST). Dette har vi tatt konsekvensen av i oppbyggingen av forskriften, ved at CSM-ene, CSI-ene og CST-ene også gjennomføres i vedleggene til den samme forskriften. Slik er det ikke i dagens regelverk, der disse gjennomføres enkeltvis i egne forskrifter. Derfor er forslaget å kalle forskriften for «sikkerhetsforskriften» og ikke «sikkerhetsstyringsforskriften» som i dag.

Søknader om felles sikkerhetssertifikat skal sendes Byrået og behandles gjennom one-stop shop, noe som blant annet vil innebære en harmonisering av søknadsprosessen gjennom hele Europa. Etter tilsynets vurdering er det da viktig at regelverket som skal oppfylles er lett gjenkjennelig. Dette gjelder også for gjennomføring av tilsyn med både norske og utenlandske selskapers virksomhet i Norge. I tillegg vil det være viktig for norske jernbaneforetak som ønsker å starte trafikkvirksomhet i andre land, at de ulike lands regelverk er så like som mulig.

Forholdet mellom direktivteksten og den norske forskriften

Statens jernbanetilsyn har i arbeidet med forskriften lagt seg mye nærmere direktivteksten enn det som har vært gjort tidligere. Vi har samtidig forsøkt å få til et klarere språk.

Regelverksteknikken i EU er annerledes enn i Norge, med blant annet lange artikler og punkter uten overskrifter og med mye henvisninger internt og til andre forordninger. Vi har delt artiklene opp i flere bestemmelser med hver sin overskrift som vil gjøre det lettere å orientere seg i forskriften.

Bestemmelser om oppgaver for Kommisjonen eller Byrået

Det er også foreslått å gjennomføre en del bestemmelser som ikke direkte påpeker plikter eller rettigheter til jernbanevirksomhetene, men som gir informasjon om hvordan EUs regelverk er bygd opp. Dette gjelder bestemmelser som beskriver oppgaver tillagt Kommisjonen eller Byrået. Vi ber særlig om høringsinstansenes synspunkter på dette.

Bestemmelser i direktivet som ikke gjennomføres i denne forskriften

Vi gjør oppmerksom på at direktivets kapittel V (artiklene 20-26) om undersøkelser av ulykker og hendelser, ikke er en del av forskriftsutkastet. Denne delen av direktivet er allerede gjennomført i norsk rett gjennom jernbaneundersøkelsesloven med tilhørende forskrifter. Det følger av departementets høringsnotat av 2. juli 2018 at det nye direktivet ikke medfører behov for endringer i denne loven. Samferdselsdepartementet vil gjennomføre artikkel 13 om tilgang til opplæringsfasiliteter.

Artikkel 17 nr. 4 om tilsyn med kjøre- og hviletid vil høre inn under Direktoratet for arbeidstilsynet.

1.6 Sikkerhetsforskriften må ses i sammenheng med CSM-ene

Jernbanesikkerhetsdirektivet og forslaget til sikkerhetsforskrift gir overordnede krav til en virksomhets sikkerhetsstyring. De mer detaljerte kravene til sikkerhetsstyringen følger av CSM SMS. For å få det totale bildet av kravene som stilles til en jernbanevirksomhet må man se den nye sikkerhetsforskriften i sammenheng med de underliggende rettsaktene, særlig CSM SMS, men også CSM Monitoring (felles sikkerhetsmetode for overvåking som skal anvendes av jernbanevirksomheter), CSM RA og CSM CST (felles sikkerhetsmetode for vurdering av sikkerhetsmål). Disse underliggende rettsaktene er ikke en del av denne høringen, og noen av dem er allerede implementert i norsk rett. For å forstå helheten i regelverket er det likevel viktig å være oppmerksom på disse rettsaktene.

2 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Tilsynet har i forskriftsutkastet valgt å angi relevant artikkel fra sikkerhetsdirektivet i overskriftene til bestemmelsene for å lettere vise sammenhengen til direktivet.

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

De innledende bestemmelsene beskriver formål, virkeområde og definisjoner. Definisjonene inneholder beskrivelser av ulike begreper som benyttes i forskriften. I forhold til gjeldende lovgivning er det nytt at Byrådet er tillagt myndighet til å utstede felles sikkerhetssertifikat, se nærmere under kommentarene til § 6-2.

§ 1-1. Formål

Denne tilsvarer formålsbestemmelsen i gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift.

§ 1-2. Virkeområde

Gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift beskriver virkeområdet som det nasjonale jernbanenettet, mens lisensforskriften bruker betegnelsen jernbanenettet og tilknyttede spor. I forskriftsutkastet har Statens jernbanetilsyn lagt opp til å beskrive virkeområdet så nær opp til den terminologi som benyttes i jernbanesikkerhetsdirektivet som mulig. Dette innebærer ingen endring av gjeldende rett. Samme virkeområde vil bli foreslått i ny samtrafikkforskrift.

§ 1-3. Definisjoner

Definisjonene i utkastet er med noen unntak hentet fra jernbanesikkerhetsdirektivet. Bare de definisjonene som følger direkte av direktivteksten er tatt med, ikke de som følger av underliggende rettsakter.

Jernbanesikkerhetsdirektivet inneholder noen definisjoner av laste- og losseforetak som Statens jernbanetilsyn vurderer som unødvendige, de er derfor ikke tatt med i forskriftsutkastet, se kommentarene til § 2-3. Samtidig er noen definisjoner lagt til, for eksempel bokstav b), *Byrådet*, bokstav t) *One-stop shop* og bokstav v) *RSD*. Definisjonen av infrastrukturforvalter er lik dagens bestemmelse i lisensforskriften. Definisjonene av jernbanehendelse, alvorlig jernbanehendelse og jernbaneulykke er hentet fra dagens sikkerhetsstyringsforskrift, og er lik dagens bestemmelse.

Definisjonene for samsvarsvurderingsorgan, samtrafikkkomponenter, innehaver, enhet ansvarlig for vedlikehold og kjøretøy er hentet fra definisjonene som er tatt inn i utkastet til ny samtrafikkforskrift.

Kapittel 2. Roller

Kapittel 2 samsvarer med jernbanesikkerhetsdirektivets artikkel 4. Det er nytt sammenlignet med gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift og gir en oversikt over, og beskrivelse av, rollene til de ulike aktørene som kan ha betydning for sikkerheten på jernbanen. Det er også nytt at Byrådet blir gitt en direkte rolle når det gjelder å sikre jernbanesikkerheten.

§ 2-1. Byrået og Statens jernbanetilsyn

Bestemmelsen gir en overordnet beskrivelse av rollene til Byrået og Statens jernbanetilsyn. Begge skal innenfor sine myndighetsområder sørge for at jernbanesikkerheten opprettholdes og forbedres så langt det er praktisk mulig. For tilsynet er dette i og for seg ikke noe nytt, men det er nytt at forbedring av jernbanesikkerheten er så tydelig presisert i forskriftsteksten.

§ 2-2. Statens jernbanetilsyn

Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 2-1: «...innenfor grensene for sine myndighetsområder...», og den utdyper rollen til Statens jernbanetilsyn. I hovedsak er bestemmelsen en videreføring og presisering av tilsynets rolle i dag. Her fremheves at tilsynet skal

- håndheve regelverket uten forskjellsbehandling
- sikre at jernbanevirksomhetene tar hensyn til behovet for en systembasert tilnærming i sikkerhetsarbeidet
- sikre at ansvaret for sikker drift av jernbanesystemet ligger hos jernbanevirksomhetene

Bestemmelsens bokstav e) er ny, og pålegger tilsynet å utarbeide og offentliggjøre årlige sikkerhetsplaner med tiltak som skal bidra til å nå de felles sikkerhetsmålene (CST-er) for det europeiske jernbanesystemet.

Bokstaven f) er ny og forutsetter at tilsynet skal støtte Byråets i deres arbeid i å overvåke utviklingen av jernbanesikkerheten.

§ 2-3. Jernbanevirksomhetene

Bestemmelsens første ledd utdyper rollen til jernbanevirksomhetene og presiserer i hovedsak gjeldende rett. I bestemmelsen ligger også en forpliktelse til at dersom man velger å bruke leverandører så skal det fremgå av kontrakten med leverandøren at de er forpliktet av forskriftens bestemmelser.

Andre ledd er nytt og pålegger ECM spesielt, og alle andre aktører som kan påvirke jernbanesikkerheten generelt, et ansvar for å gjennomføre tiltak for risikohåndtering. De skal også sikre at delsystemer, tilbehør, utstyr og tjenester oppfyller krav og bruksvilkår med tanke på sikker drift hos jernbanevirksomhetene. Med «alle andre aktører» menes også leverandører til jernbanevirksomheter. Dette ansvaret fritar imidlertid ikke jernbanevirksomhetene for det ansvaret de har etter bestemmelsens første ledd.

Jernbanesikkerhetsdirektivet nevner blant annet opplasteforetak, losseforetak, påfyllingsforetak og tømmeforetak blant aktørene. I forskriftsutkastet er dette forenklet til lasteforetak og losseforetak som samlebegreper for alle former for lasting og lossing. Dette vil kreve at jernbanevirksomhetene informerer samarbeidende aktører om hvilket selvstendig ansvar de har.

Tredje ledd inneholder plikter for jernbanevirksomheter og alle andre aktører nevnt i andre ledd når det oppdages en sikkerhetsrisiko i tilknytning til teknisk utstyr, inkludert strukturelle delsystemer. De skal gjøre korrigerende tiltak og rapportere til relevante, involverte parter. Det er nytt i forhold til gjeldende rett at andre aktører enn jernbanevirksomheter tillegges disse pliktene.

Fjerde ledd er også en ny bestemmelse. Når kjøretøy utveksles mellom jernbaneforetakene, skal alle involverte aktører utveksle all informasjon som er relevant for sikker drift. Dette gjelder informasjon om blant annet et kjøretøys status, historikk og elementer i vedlikeholdsplaner med tanke på sporbarhet. Bestemmelsen innebærer blant annet at hensynet til sikkerhet går foran hensynet til bedriftshemmeligheter når det gjelder kjøretøy.

Kapittel 3. Felles sikkerhetsindikatorer, felles sikkerhetsmetoder og felles sikkerhetsmål.

Bestemmelsene i kapittel 3 tilsvarer artikkel 5, 6 og 7 i jernbanesikkerhetsdirektivet. Kapitlet beskriver felles sikkerhetsindikatorer (CSI-er), felles sikkerhetsmetoder (CSM-er), og felles sikkerhetsmål (CST-er).

§ 3-1. Rapportering av felles sikkerhetsindikatorer

Kravet i gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift til at jernbanevirksomheter hvert år skal rapportere til Statens jernbanetilsyn på felles sikkerhetsindikatorer, videreføres.

§ 3-2. Felles sikkerhetsmetoder (CSM-er)

Bestemmelsen retter ikke noe direkte krav mot jernbanevirksomheter, men gir en oversikt over hvilke felles sikkerhetsmetoder som finnes, og formålet med dem. Samtidig åpnes det for at flere felles sikkerhetsmetoder kan etableres for prosesser i sikkerhetsstyringssystemer som skal harmoniseres innen EØS.

§ 3-3. Beskrivelse av Kommisjonens ansvar for etablering av felles sikkerhetsmetoder

Bestemmelsen gir en beskrivelse av fremgangsmåten når Byrået skal utarbeide og Kommisjonen vedta nye eller endrede CSM-er. Det er blant annet presisert at det skal tas hensyn til synspunkter fra berørte parter og nasjonale sikkerhetsmyndigheter når CSM-er utarbeides eller endres.

§ 3-4. Felles sikkerhetsmål (CST-er)

Bestemmelsen viderefører gjeldende vedtatte felles sikkerhetsmål for EØS. Ettersom CST-ene skal fastsette de laveste sikkerhetsnivåene som det europeiske jernbanesystemet skal oppnå som helhet, kan CST-ene også betraktes som risikoakseptkriterier. Dette kommer også til uttrykk ved at CST-ene særlig skal ta hensyn til individrisiko og samfunnsrisiko.

§ 3-5. Byråets mandat fra Kommisjonen til å utarbeide CST-er

Bestemmelsen gir en beskrivelse av fremgangsmåten når Byrået skal utarbeide og Kommisjonen vedta nye eller endrede CST-er. Det er her blant annet presisert at CST-ene skal revideres med jevne mellomrom på bakgrunn av den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten.

Etter bestemmelsens åttende ledd plikter statene i EØS å gjøre nødvendige endringer i nasjonale regler for å oppfylle de felles sikkerhetsmålene. Når årlige sikkerhetsplaner utarbeides, jf. § 2-2 bokstav e), skal det tas hensyn til bl.a. eventuelle endringer i CST-ene.

Kapittel 4. Framgangsmåte ved innføring av nasjonale regler

Dette kapitlet er kun tatt med for å vise kriteriene og fremgangsmåten for å vedta eventuelle nasjonale tilleggsregler.

Kapitlet tilsvarer artikkel 8 i jernbanesikkerhetsdirektivet. Kapitlet har bestemmelser om hva som kan innføres av nasjonale regler og for fremgangsmåten for å vedta disse. Hvem som har myndighet til å vedta nasjonale regler vil avhenge av eksisterende lov- og forskriftshjemler og delegerte fullmakter.

I tillegg har kapitlet bestemmelser om hvordan Byrået skal underrettes om nasjonale regler. Byrået vil i slike tilfeller gå gjennom de nasjonale reglene for å vurdere om kriteriene for å vedta dem er til stede.

I gjeldende forskrift har vi nasjonale regler når det gjelder barrierer, akseptkriterier og beredskap. Disse blir i forslag til ny forskrift ikke videreført fordi de etter tilsynets vurdering er dekket av det nye direktivet og den underliggende CSM SMS. Se for øvrig kommentarene til kapittel 5 nedenfor.

Kapittel 5. Sikkerhetsstyringssystemer

Kapittel 5 tilsvarer artikkel 9 i jernbanesikkerhetsdirektivet og gir overordnede krav til sikkerhetsstyringssystemer for jernbanevirksomheter.

§ 5-1. Krav om sikkerhetsstyringssystem

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende rett.

§ 5-2. Krav til dokumentasjon av sikkerhetsstyringssystemet

Selv om ordlyden i forslaget til ny bestemmelse er noe annerledes enn gjeldende bestemmelse, vurderer tilsynet det slik at gjeldende rett ikke endres. Alle relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres.

Bestemmelsens bokstaver c) og d) er nye i forhold til gjeldende forskrift. Her settes det krav om at sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte en forpliktelse til å bruke kunnskap om menneskelige faktorer og metoder. Videre skal sikkerhetsstyringssystemet fremme en sikkerhetskultur. Kravene er nærmere utdypet i CSM SMS.

§ 5-3. Elementer i sikkerhetsstyringssystemet

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende rett. I gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift brukes begrepene «prosedyrer og/eller bestemmelser». I utkastet brukes flere begreper både «bestemmelser», «fremgangsmåter», «plan» og «programmer». Det er kravet til dokumentasjon som er viktig og ikke betegnelsen på dokumentene.

§ 5-4. Tilpasning av sikkerhetsstyringssystemet

Bestemmelsen er delvis en videreføring av gjeldende rett. Det kreves blant annet at sikkerhetsstyringssystemet skal sikre kontroll med alle risikoer knyttet til jernbanevirksomheten, inkludert levering av vedlikeholdstjenester og materiell, og bruk av underleverandører. Det tas imidlertid forbehold for kapittel 9 når det gjelder vedlikeholdstjenester. Kapittel 9 omtaler sertifisering av ECM. Dersom jernbanevirksomheten har en ECM som er sertifisert i samsvar med reglene i kapittel 9, så skal ECM ha den organisasjonen og de nødvendige prosessene og rutinene som sikrer at kjøretøyet den er ansvarlig for vedlikehold av, har en sikker driftstilstand. Kravet om kontroll med risikoer vil derfor ikke gjelde leveranse fra en sertifisert ECM. Jernbanevirksomheten må imidlertid ha prosesser og rutiner som sikrer kontroll med kommunikasjonen og samarbeidet med ECM.

§ 5-5. Særlige krav til infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem

Bestemmelsens første og andre ledd er en videreføring av gjeldende rett.

Tredje ledd er nytt og setter krav til at berørte infrastrukturforvaltere skal samarbeide for å forenkle samordning av beredskap og beredskapstjenester på begge sider av grensen ved grensekryssende infrastruktur. Dette innbefatter redningstjeneste, nødetaer og andre som måtte ha en rolle i beredskapen.

§ 5-6. Bistand til ofre etter jernbaneulykker

Jernbanepassasjerrettighetsforordningen gir passasjerer rett til erstatning etter ulykker, ikke bare for tapt reisegods, men også for behandling av fysiske og psykiske skader. Pårørende til passasjerer som dør ved en jernbaneulykke, har også krav på erstatning.

Jernbanevirksomheter får i tillegg pålegg om å gi pårørende etter ulykker bistand til psykologisk støtte. Pårørende skal også få veiledning om muligheten til å klage etter jernbanepassasjerrettighetsforordningen, og eventuelt om andre relevante deler av EØS-retten. Veiledningsplikten vil gjelde både klager til jernbaneforetaket, og til transportklagenemnda, dersom klager ønsker å påklage jernbaneforetakets avgjørelse.

§ 5-7. Årlig sikkerhetsrapport

Bestemmelsen er i hovedsak en videreføring av gjeldende krav til årlig sikkerhetsrapport. I bokstav d) settes det i tillegg krav til at den årlige rapporten skal inkludere en oversikt over de opplysninger

jernbanevirksomheten har mottatt fra andre aktører i samsvar med § 2-3 tredje ledd bokstav b). Det er også et nytt krav i bokstav e) om at det skal rapporteres om bruken av relevante CSM-er.

§ 5-8. Byråets ansvar for CSM for sikkerhetsstyringssystem (CSM SMS)

Bestemmelsen retter seg mot Byrådet, ERA, og er tatt med for helhetens skyld.

Kapittel 6. Felles sikkerhets sertifikat

Kapittel 6 tilsvarer artikkel 10 i jernbanesikkerhetsdirektivet og medfører noen vesentlige endringer i forhold til gjeldende rett. For det første fjernes skillet mellom A- og B-sertifikat. I stedet skal det utstedes et felles sikkerhets sertifikat. For det andre legges det opp til at alle som vil søke om felles sikkerhets sertifikat, må sende søknaden via den felles europeiske portalen – one-stop shop. For jernbaneforetak som ønsker å kjøre i flere land, vil det være Byrådet som saksbehandler og utsteder felles sikkerhets sertifikat. De som kun søker om å få kjøre i Norge, kan velge om de vil ha søknaden behandlet av Byrådet eller av Statens jernbanetilsyn. Dersom foretaket velger Statens jernbanetilsyn, vil søknaden bli fordelt til tilsynet via one-stop shop.

§ 6-1. Søknad om felles sikkerhets sertifikat

I bestemmelsen videreføres kravet om felles sikkerhets sertifikat for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen, og om at søknaden må dokumentere at det er etablert et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstiller gjeldende krav.

Siste ledd i bestemmelsen er ny, og slår fast at all kommunikasjon og saksbehandling i forbindelse med søknaden skal skje via one-stop shop. Dette gjelder også når det er Statens jernbanetilsyn som saksbehandler og utsteder sikkerhets sertifikatet.

§ 6-2. Utstedelse av felles sikkerhets sertifikat

Første og andre ledd slår fast at det er Byrådet som utsteder felles sikkerhets sertifikat der søker skal ha drift i flere stater innenfor EØS. Statens jernbanetilsyn er utsteder når jernbaneforetaket kun skal kjøre i Norge og selv velger at tilsynet skal behandle søknaden.

Søknaden skal behandles innen en rimelig frist som er fastsatt på forhånd, maksimalt fire måneder regnet fra det tidspunktet søknaden er komplett. Dette er samme frist som i dag følger av lisensforskriften.

Der det er Byrådet som behandler søknaden, skal søknaden sendes de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som vurderer eventuelle nasjonale krav. For drift i Norge vil dette være Statens jernbanetilsyn. Ettersom det ikke foreslås nasjonale krav i denne forskriften, antas det at søknader som sendes til Byrådet ikke vil sendes til uttalelse hos Statens jernbanetilsyn.

Tredje ledd gir Byrådet og Statens jernbanetilsyn rett til å gjennomføre besøk og inspeksjoner hos jernbaneforetaket som en del av saksbehandlingen. Det er presisert at Byrådet og tilsynet skal samordne eventuelle besøk eller inspeksjoner.

For Byråets vedkommende er dette en ny hjemmel, mens det for Statens jernbanetilsyn er en videreføring av gjeldende rett.

I fjerde ledd gis Byrådet en frist på en måned fra søknaden er mottatt, til å gi søkeren tilbakemelding på om søknaden er komplett, eller om det kreves mer opplysninger.

I sjette ledd presiseres det at Byrådet har det fulle ansvar for alle felles sikkerhets sertifikater som det utsteder.

§ 6-3. Saksbehandlingsregler ved uenighet mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn

Bestemmelsen regulerer saksbehandlingen hvis Byrået og Statens jernbanetilsyn er uenig i vurderingen av om en søker skal innvilges felles sikkerhetssertifikat. Tilsynet antar at Byrået kun vil sende søknaden til tilsynet for uttalelse dersom det er etablert nasjonale krav. Bestemmelsen vil dermed bare være relevant dersom det i fremtiden skulle bli innført nasjonale krav i Norge knyttet til sikkerhetsstyring.

§ 6-4. Søknad om felles sikkerhetssertifikat ved drift begrenset til Norge

Kravene til søknad, og til tilsynets saksbehandling, inkludert frister, er de samme som for byrået, jf. §§ 6-1 og 6-2.

Andre ledd viderefører gjeldende rett, som gir jernbaneforetak med felles sikkerhetssertifikat i Sverige rett til å kjøre tog til første stasjon i Norge uten at det felles sikkerhetssertifikatet omfatter Norge.

I tredje ledd presiseres det at ansvaret for alle sikkerhetssertifikater som utstedes av Statens jernbanetilsyn, fullt ut ligger hos tilsynet. Dette er en videreføring av gjeldende rett.

§ 6-5. Hva felles sikkerhetssertifikat omfatter

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende rett, og sier at et fellessikkerhetssertifikat skal angi arten og omfanget av jernbanedriften. Videre kan sikkerhetssertifikatet omfatte kjøring på sidespor dersom sidespor er inkludert i foretakets sikkerhetsstyringssystem.

§ 6-6. Krav om fornyet vurdering og klage

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

Videre legges det opp til en to-trinns klagebehandling. Søkeren kan be om at Byrået 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 Byrået som har tatt beslutningen, vil en klagenemnd oppnevnt av Byråets styre være klageinstans (Board of Appeal), jf. artikkel 55 i EU 2016/796. For avgjørelser tatt av Statens jernbanetilsyn vil Samferdselsdepartementet, som i dag, være klageinstans.

§ 6-7. Fornyelse eller endring av felles sikkerhetssertifikat

Første ledd viderefører gjeldende rett. Et sikkerhetssertifikat kan gjelde i inntil 5 år før det må fornyes.

Andre og tredje ledd setter krav til søknaden og saksbehandlingsprosessen når et felles sikkerhetssertifikat utvides.

Fjerde ledd gir Byrået og Statens jernbanetilsyn en hjemmel for å kreve endring av et felles sikkerhetssertifikat hvis jernbanelovgivningen endres vesentlig. Dette er tilsvarende som i dag.

§ 6-8. Underretning om utstedelse av felles sikkerhetssertifikat

Bestemmelsen gir Byrået og Statens jernbanetilsyn en gjensidig plikt til informasjonsutveksling om utstedelse av felles sikkerhetssertifikater som omfatter drift i Norge.

Kapittel 7. Informasjon om samarbeid mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn

Kapittel 7 tilsvarende artikkel 11 i jernbanesikkerhetsdirektivet. Kapitlet berører ikke jernbanevirksomhetene direkte, men setter krav til at Byrået og Statens jernbanetilsyn skal inngå en avtale om hvordan samarbeidet dem imellom i henhold til direktivet skal gjennomføres. Dette vil spesielt gjelde praktiske forhold knyttet til saksbehandling av søknader om felles sikkerhetssertifikat, hvordan nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal bidra med kompetanse mv

Kapittel 8. Sikkerhetstillatelse til infrastrukturforvalter

Kapitlet tilsvarer artikkel 12 i jernbanesikkerhetsdirektivet og er i hovedsak en videreføring av gjeldende krav til sikkerhetsgodkjenning for infrastrukturforvalter. Begrepet «sikkerhetsgodkjenning» er foreslått endret til «sikkerhetstillatelse».

§ 8-1. Krav til sikkerhetstillatelse for infrastrukturforvaltere

Bestemmelsen viderefører kravet i gjeldende rett om at det kreves tillatelse for å drive forvaltning av infrastruktur.

§ 8-2. Sikkerhetstillatelsens gyldighet og eventuell endring

Utkastet slår fast at sikkerhetstillatelsen er gyldig i fem år, hvilket er en endring fra gjeldende rett. I dag er det mulig å utstede sikkerhetsgodkjenning for et kortere tidsrom enn fem år. Kravet om at sikkerhetstillatelsen må endres dersom jernbanelovgivningen endres vesentlig, er en videreføring av gjeldende rett.

§ 8-3. Søknadsbehandling og utstedelse av sikkerhetstillatelse

Kravet i første ledd er at søknaden skal behandles innen en rimelig frist som er fastsatt på forhånd, maksimalt fire måneder regnet fra det tidspunktet søknaden er komplett. Dette er samme frist som i dag følger av lisensforskriften.

Andre ledd pålegger Statens jernbanetilsyn å informere Byrået om når en sikkerhetstillatelse er utstedt.

Tredje ledd pålegger relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter å samarbeide om utstedelse av sikkerhetstillatelse for grensekryssende infrastruktur. For Norges vedkommende gjelder dette i dag kun samarbeid med svenske myndigheter.

Kapittel 9. Enhet med ansvar for vedlikehold av kjøretøy

Kapittel 9 tilsvarer artiklene 14 og 15 i jernbanesikkerhetsdirektivet og har krav til at alle kjøretøy skal ha en tilordnet enhet med ansvar for vedlikehold (ECM), krav til hvilke funksjoner en ECM skal ha, og krav til sertifisering av ECM.

§ 9-1. Krav om ECM

Bestemmelsen setter krav til at et kjøretøy skal ha utpekt en enhet med ansvar for vedlikehold (ECM) før det kan benyttes på jernbanenettet. ECM skal være registrert i kjøretøyregisteret. Dette er en videreføring av gjeldende rett, kjøretøyforskriften § 19 har samme krav i dag.

§ 9-2. Krav til ECM

Prinsippet i gjeldende sikkerhetsstyringsforskrift om at det er jernbanevirksomheten som har ansvaret for sikker drift, videreføres. I tillegg legger denne bestemmelsen et selvstendig ansvar på ECM for at de kjøretøyene enheten er ansvar for, har en sikker driftstilstand. Dette er en videreføring av gjeldende rett.

Bestemmelsen presiserer ECMs ansvar for å innføre et vedlikeholdssystem for kjøretøy den har vedlikeholdsansvar for. Ved hjelp av vedlikeholdssystemet skal ECM sikre at vedlikeholdsplaner og gjeldende krav etterleves. Videre får ECM eksplisitt plikt til å ta i bruk metodene for risikoevaluering som finnes blant annet i CSM RA, og å videreføre kravene til risikoevaluering i avtaler med eventuelle leverandører av vedlikeholdstjenester til ECM.

Det er også satt krav til at vedlikeholdsarbeidet skal være sporbart. Dette innebærer at det må være mulig å finne igjen f.eks. logger som dokumenterer hvilket vedlikeholdsarbeid som er gjort og når.

§ 9-3. Krav til vedlikeholdssystem

Bestemmelsens første ledd setter krav til at ECM minst skal ha følgende fire funksjoner: Ledelsesfunksjon, funksjon for utvikling av vedlikehold, funksjon for styring av flåtevedlikehold og funksjon for leveranse av teknisk vedlikehold av kjøretøy.

Andre ledd slår fast at ledelsesfunksjonen ikke kan settes ut til andre, men at de andre funksjonene kan settes ut til leverandører.

I tredje ledd vises det til vedlegg III til forskriften som har krav og vurderingskriterier for en ECM som søker om ECM-sertifikat. Kravene og vurderingskriteriene gjelder også ved sertifisering når ECM har satt ut vedlikeholdsfunksjonen til andre. ECM har også plikt til å sikre at alle fire vedlikeholdsfunksjoner er i samsvar med kravene og vurderingskriteriene i vedlegget. Dette innebærer at ECM må sikre dette også for de funksjoner som måtte være satt ut.

Byrået arbeider for tiden med å utvide dagens krav om at ECM for godsvogner skal sertifiseres, til å omfatte også andre jernbanekjøretøy som trekraftkjøretøy og passasjervogner. Det er ennå ikke avklart om den utvidede sertifiseringsordningen vil bli obligatorisk eller frivillig, og heller ikke om en eventuell obligatorisk ordning også vil omfatte vedlikeholdsverksteder.

I utkastets fjerde ledd slås det fast at relevante deler av vedlegg III også vil gjelde for vedlikeholdsverksteder.

§ 9-4. Sertifisering av ECM

Her videreføres dagens krav om at ECM for godsvogner skal sertifiseres av et akkreditert sertifiseringsorgan, og det er satt krav til akkrediterings- og sertifiseringsprosessen. ECM-sertifiseringen skal bygge på en vurdering av om ECM oppfyller kriteriene i vedlegg III.

Samtidig skal relevante deler av kravene i vedlegg III til forskriften legges til grunn når vedlikeholdsverksteder sertifiseres.

I bestemmelsens andre ledd åpnes det for en alternativ vurdering av ECM. Dersom ECM er en jernbanevirksomhet, kan vurderingen av om kravene til ECM er oppfylt, gjøres av Statens jernbanetilsyn, jf. kapitlene 6 og 8 i forskriftsutkastet om behandlingen av søknad om felles sikkerhets sertifikat/sikkerhetstillatelse. Dersom vurderingen konkluderer med at ECM tilfredsstillter kravene, kan dette bekreftes på det felles sikkerhets sertifikatet eller sikkerhetstillatelsen. Dette vil da erstatte en sertifiseringsprosess som er beskrevet i første ledd.

Dersom regimet for sertifisering av ECM utvides til også å gjelde andre kjøretøy enn godsvogner, vil bestemmelsen også gjelde for sertifisering av ECM for disse kjøretøyene.

§ 9-5. Informasjon om Kommisjonens prosess for gjennomføring av endringer i sertifiseringskravene for ECM

Denne bestemmelsen omtaler prosessene som skal føre frem til en avgjørelse i Kommisjonen om hvorvidt og i hvilken grad dagens ordning med krav til sertifisering av ECM for godsvogner skal utvides til også å omfatte andre kjøretøy. Avgjørelsen vil ikke bli tatt før dette forskriftsutkast sendes ut på høring.

Den avgjørelse som måtte bli tatt av Kommisjonen vil kunne medføre behov for endringer av kravene til ECM i vedlegg III.

§ 9-6. Unntak fra systemet for sertifisering av ECM

Bestemmelsen gir Statens jernbanetilsyn hjemmel for i visse tilfeller å gjøre unntak fra kravene til tilordning og sertifisering av ECM.

Unntakstilfellene gjelder i hovedsak for

- kjøretøy som er registrert utenfor EØS-området, og som vedlikeholdes i samsvar med lovgivningen i vedkommende stat
- kjøretøy som brukes på jernbanenett som er forskjellig fra sporvidden i EØS og der kravene til en ECM sikres ved avtale med tredjestat
- kjøretøy som brukes til spesialtransport og transport av militært utstyr etter tillatelse fra Statens jernbanetilsyn
- kjøretøy til bruk på museumsbane, sidespor og sporvei/tunnelbane.

Kapittel 10. Oppgaver for de nasjonale sikkerhetsmyndigheter

Kapittel 10 tilsvarende artikkel 16 i jernbanesikkerhetsdirektivet og viderefører i stor grad Statens jernbanetilsyns oppgaver etter gjeldende rett. Unntaket gjelder for de tilfellene der Byrået skal utstede og tilbakekalle felles sikkerhetssertifikat. I slike tilfeller vil Statens jernbanetilsyns oppgave være å samarbeide med Byrået.

Kapittel 11. Tilsyn

Kapittel 11 tilsvarende artikkel 17 i jernbanesikkerhetsdirektivet og regulerer rammene for tilsyn med jernbanevirksomheter. I CSM Supervision (felles sikkerhetsmetode for tilsyn) finnes mer detaljerte krav til gjennomføring av tilsyn.

§ 11-1. Tilsyn med jernbanevirksomhetene

Det er Statens jernbanetilsyn som skal føre tilsyn med jernbanevirksomhetene. Tilsynet skal først og fremst påse at jernbanevirksomhetene har et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med kravene, og at sikkerhetsstyringssystemet etterleves. Dette er i samsvar med gjeldende rett.

Andre ledd presiserer at Statens jernbanetilsyn skal bruke prinsippene i CSM-ene, jf. utkastet § 3-3, i sin tilsynsvirksomhet.

§ 11-2. Jernbaneforetakets plikt til å underrette

Bestemmelsen er ny og pålegger jernbaneforetak som har fått felles sikkerhetssertifikat å informere Statens jernbanetilsyn og eventuelt andre berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter minst to måneder før ny jernbanetransport startes. Hensikten er å gi tilsynsmyndigheten mulighet for å planlegge oppstart av tilsyn.

§ 11-3. Begrensning eller tilbakekall av felles sikkerhetssertifikat

Første ledd viderefører gjeldende ordning med at et sikkerhetssertifikat skal tilbakekalles eller begrenses dersom jernbanevirksomheten ikke lenger oppfyller kravene for sikkerhetssertifikat.

Dersom det felles sikkerhetssertifikatet er utstedt av Byrået må imidlertid Statens jernbanetilsyn be Byrået om å tilbakekalle eller begrense sikkerhetssertifikatet, og det er Byrået som tar beslutning om tilbakekall eller begrensning. Dette er en ny bestemmelse, siden det etter gjeldende rett er Statens jernbanetilsyn som utsteder og tilbakekaller sikkerhetssertifikat i Norge.

Andre ledd regulerer fremgangsmåten dersom Statens jernbanetilsyn og Byrået er uenige. I disse tilfellene brukes voldgiftsordningen som det vises til i utkastets § 6-3.

Tredje ledd slår fast at det er tilsynet som har myndighet til å tilbakekalle eller begrense det felles sikkerhetssertifikatet når det er utstedt av Statens jernbanetilsyn. Byrået skal da underrettes om dette.

Fjerde ledd gir jernbanevirksomheten mulighet til å klage over begrensning eller tilbakekall av sikkerhetssertifikat i samsvar med § 6-7 i utkastet. Dette er i samsvar med gjeldende rett.

§ 11-4. Tiltak ved alvorlig sikkerhetsrisiko

Som i dag vil Statens jernbanetilsyn kunne beslutte helt eller delvis stans dersom tilsyn avdekker alvorlig sikkerhetsrisiko.

Der det felles sikkerhets sertifikatet er utstedt av Byrået, skal imidlertid Byrået underrettes og det er Byrået som beslutter om sikkerhets sertifikatet skal tilbakekalles eller begrenses.

§ 11-5. Tilsyn med delsystemer

Bestemmelsen er en videreføring og presisering av at Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med de infrastrukturelle delsystemene som nevnes i bestemmelsen.

§ 11-6. Jernbaneforetak med drift i flere land

Bestemmelsen er ny og pålegger Statens jernbanetilsyn å samarbeide med sikkerhetsmyndighetene i andre land for å samordne tilsyn med jernbaneforetak som opererer grensekryssende. Samarbeidet skal også omfatte informasjonsutveksling med både andre sikkerhetsmyndigheter og Byrået.

§ 11-7. Skriftlig advarsel

Statens jernbanetilsyn kan skriftlig advare jernbanevirksomheter som ikke har, eller ikke etterlever, et sikkerhetsstyringssystem i tråd med kravene. For eksempel kan tilsynet advare om at et ulovlig forhold vil bli politianmeldt om det ikke opphører. Bestemmelsen er ny i denne formen, men representerer ikke noe nytt i forhold til gjeldende rett.

§ 11-8. Utsveksling av opplysninger

Bestemmelsen er ny og slår fast at Byrået og Statens jernbanetilsyn skal utveksle informasjon, slik at opplysninger som ligger til grunn for saksbehandlingen av sikkerhets sertifikat/sikkerhetstillatelse kan brukes i tilsyns prosessene og omvendt.

Kapittel 12. Beslutningsprinsipper

Kapittel 12 tilsvarer artikkel 18 i jernbanesikkerhets direktivet og beskriver god forvaltnings praksis i forbindelse med saksbehandling.

§ 12-1. Prinsipper for søknadsbehandlingen

Prinsippene i første og annet ledd er i samsvar med forvaltningslovens regler. Tilsvarende er tredje ledd i tråd med prinsippene i utredningsinstruksen. Det er nytt at prinsippene tas direkte inn i forskriftsutkastet.

§ 12-2. Tilgang til dokumenter og lokaler

Bestemmelsen viderefører Statens jernbanetilsyns hjemmel etter jernbaneloven § 11 til å få tilgang til dokumenter, opplysninger, lokaler og utstyr som omfattes av jernbanelovgivningen.

I tillegg får Byrået en tilsvarende rett i forbindelse med behandlingen av søknader om felles sikkerhets sertifikat som skal saksbehandles og avgjøres av Byrået.

§ 12-3. Utsveksling av synspunkter og erfaringer mellom sikkerhetsmyndigheter

Bestemmelsen er ny og pålegger nasjonale sikkerhetsmyndigheter å utveksle erfaringer med tanke på å harmonisere beslutningskriterier.

Kapittel 13. Rapportering til Byrået.

Kapittelet beskriver kravene til tilsynets rapportering til Byrået, jf. artikkel 19 i jernbanesikkerhets direktivet. Rapporteringen er i hovedsak en videreføring av den rapporteringen som er regulert i dag.

Kapittel 14. Kommisjonens utøvelse av delegert myndighet

Kapittelet er tatt med av informasjonshensyn og beskriver rammene for den myndighet som er delegert til Kommisjonen for vedtagelse av CSM-er og CST-er.

Kapittel 15. Framgangsmåte for Komitéarbeid

Kapittelet er tatt med av informasjonshensyn og beskriver hvilken prosedyre Kommisjonen må følge for vedtagelse av ulike rettsakter.

Kapittel 16. Rapportering og oppfølgingstiltak innen EØS

Kapittelet er tatt med av informasjonshensyn og beskriver plikter for Kommisjonen og Byrået for rapportering.

Kapittel 18. Overgangsbestemmelser og ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 16. juni 2019. Det vil si at sikkerhetssertifikat som er utstedt før den tid er gyldig etter den dato som fremgår av sertifikatet. Selv om det sikkerhetssertifikat man har fortsatt vil være gyldig, må virksomhetene samtidig innarbeide de nye kravene i sine sikkerhetsstyringsystemer. Dette vil bli fulgt opp gjennom tilsynsvirksomheten til Statens jernbanetilsyn.

Bestemmelsen innebærer også at alle søknader som ikke er behandlet før 16. juni 2019 vil bli behandlet etter de nye bestemmelsene. De virksomhetene som kun skal drive i Norge vil da måtte ta stilling til om de ønsker at det er Statens jernbanetilsyn eller Byrået som skal ferdigbehandle søknaden.

3 Konsekvensvurdering

En eventuell innlemmelse av sikkerhetsdirektivet 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 regelverket vil få for virksomhetene.

Byrået er gjennom forslaget tildelt en ny rolle hvor de både utsteder felles sikkerhetssertifikater og skal bidra til å øke sikkerhetsnivået på jernbanen i Europa. Det er forutsatt et nært samarbeid mellom Byrået og de ulike lands nasjonale sikkerhetsmyndigheter, men det gjenstår fortsatt endel avklaringer knyttet til dette samarbeidet. Hvilke konsekvenser dette vil ha for både jernbanevirksomhetene og Statens jernbanetilsyn er derfor vanskelig å konkretisere.

Et annet element som bidrar til usikkerhet for konsekvensene av gjennomføring av sikkerhetsdirektivet er at direktivet har bestemmelser på et overordnet nivå, og de mer detaljerte kravene følger av ulike underliggende rettsakter. Disse rettsaktene er i ulik grad vedtatt i EU, og de er ikke en del av denne høringen. Spesielt vil CSM SMS ((EU) 2018/762) og gjennomføringsrettsakt om praktiske ordninger for behandling av søknad om sikkerhetssertifikater ((EU) 2018/763) være viktige for virksomhetene. Rettsaktene har vært på høring sommeren 2018.

3.1 Rettslige konsekvenser

En eventuell gjennomføring av sikkerhetsdirektivet i norsk rett vil medføre behov for endring i jernbaneloven, og høring om endringer er sendt ut fra Samferdselsdepartementet. Dagens sikkerhetsstyringsforskrift oppheves og erstattes av forslag til forskrift i gjeldende høring. Formelt sett ligger selve myndighetsoverføringen fra nasjonale sikkerhetsmyndigheter til Byrået til å gi tillatelser i ERA-forordningen (Forordning (EU) 2016/796), og de rettslige konsekvensene vil derfor bli vurdert nærmere i forbindelse med en eventuell gjennomføring av denne forordningen i norsk rett. Vi viser her til Samferdselsdepartementets høringsnotat av 2. juli 2018.

3.2 Administrative konsekvenser

Proessen for søknad og behandling av søknad om felles sikkerhets sertifikat

For virksomhetene:

Forslaget til forskrift medfører en ny prosess for søknad om felles sikkerhets sertifikat. De virksomheter som ønsker et felles sikkerhets sertifikat skal ikke lengre søke til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, men sende søknaden gjennom one-stop shop. Samferdselsdepartementet har i sitt høringsnotat av 2. juli 2018 lagt til grunn at tilsvarende EØS-tilpasninger som gjelder for dagens ERA-forordning vil bli videreført, noe som blant annet innebærer at norske søkere kan sende inn sine søknader på norsk. For virksomheter som kun skal kjøre i Norge, kan virksomheten velge å la Statens jernbanetilsyn behandle og avgjøre søknaden. Søknad må allikevel sendes gjennom one-stop shop.

Søknadsprosessen for utstedelse av felles sikkerhets sertifikat medfører at der Byrådet skal behandle søknadene må virksomhetene forholde seg til Byrådet gjennom elektronisk kommunikasjon, via portalen one-stop shop. Det legges opp til en mer formalisert veiledningsprosess («pre-engagement») i forkant av søknad. De nærmere ordningene for denne prosessen er foreløpig ikke klare, men det fremstår som at Byrådet legger opp til en strammere praksis med hensyn til veiledning, vurdering av komplett søknad, frister mv, enn det tilsynet har praktisert. Dette vil kunne medføre at søknader som ikke er komplette eller der frister ikke overholdes i større grad avslås enn det som har vært praksis for søknader til Statens jernbanetilsyn etter dagens regelverk.

For tillatelser utstedt av Byrådet skal også klager på vedtak sendes til Byrådet, 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, her Byrådet, om å revurdere sin avgjørelse. Om man ikke får medhold her kan man klage til et klageorgan som er opprettet gjennom ERA-forordningen. Det er utarbeidet en egen rettsakt med bestemmelser og prosedyrer for klageordningen. Som nevnt over forutsettes også her at virksomheter kan klage på sitt eget språk, og det antas dermed at den nye ordningen ikke vil ha vesentlige administrative konsekvenser.

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 gjennomgang av søknader om felles sikkerhets sertifikat. Arbeidet med å utforme disse avtalene er i gang, men ikke slutført.

Per i dag har halvparten av virksomhetene som kjører på det nasjonale jernbanenettet både A- og B-sertifikat i Norge. Dette innebærer at de kun kjører i Norge, og vil kunne velge Statens jernbanetilsyn som behandler av søknad om felles sikkerhets sertifikat. Den andre halvparten av virksomhetene har kun B-sertifikat. Dette innebærer at deres søknader om felles sikkerhets sertifikat vil bli behandlet av Byrådet heretter. Det antas derfor at andelen sikkerhets sertifikater som skal behandles av Statens jernbanetilsyn vil bli redusert.

Imidlertid legger byrådet opp til å bruke saksbehandlere fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i sin saksbehandling. Det er per i dag usikkert i hvor stor grad norske saksbehandlere vil bli benyttet til dette. Dersom Byrådet bruker norske saksbehandlere vil det kunne innebære at dagens arbeidsmengde minst vil

oppretholdes. I en overgangsperiode vil tilrettelegging og bistand til Byrået kunne medføre økt arbeidsbelastning. Det kan også tenkes en økt administrativ belastning på grunn av økt behov for dialog og utveksling av informasjon mv. med Byrået.

I forbindelse med overgangen til den nye prosessen vil det sannsynligvis bli et økt behov for veiledning fra tilsynets side. Dette kan gjelde både forståelsen av regelverket og prosessene rundt, samt bruken av one-stop shop. Dels kan det være behov for mer veiledning på grunn av at det blir større avstand til den som skal behandle og avgjøre søknaden og fordi det blir strengere krav til komplette søknader og strammere frister for innlevering av dokumentasjon.

Grensesnittet mellom dokumenter i one-stop shop 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 saksbehandler i søknadsprosesser som drives av Byrået.

Særlig om søknad om sikkerhetstillatelser

For infrastrukturforvaltere som søker om sikkerhetstillatelse antas konsekvensene å være små sammenlignet med dagens ordning, da Statens jernbanetilsyn vil være saksbehandler for disse. Punktene som er nevnt over om sikkerhetsstyring vil være de samme for infrastrukturforvaltere. Derimot vil det imidlertid ikke lengre være adgang til å gi slik tillatelse for kortere tid enn 5 år.

Krav til sikkerhetsstyringsstyringssystem

For virksomhetene:

Tilsynet legger til grunn at sikkerhetsstyringsystemet virksomhetene har i dag i det alt vesentlige fortsatt vil være dekkende, slik at virksomhetene ikke trenger å utarbeide et nytt system. Ny CSM SMS medfører noen tilleggskrav til sikkerhetsstyringssystem i forhold til gjeldende rett. I tillegg øker detaljgraden for enkelte av de eksisterende kravene. Som en følge av forslaget til endring vil virksomhetene måtte gjøre en gjennomgang av sitt sikkerhetsstyringssystem for å sikre at det er oppdatert og har henvisninger til det gjeldende regelverket. Det antas at dette er en jobb som må gjøres en gang, slik at konsekvensene på sikt vil bli små.

For Statens jernbanetilsyn:

Som nevnt vil det bli noen tilleggskrav til sikkerhetsstyringssystem og økt detaljgrad i kravene. I en oppstartsfase vil derfor Statens jernbanetilsyn måtte bruke noe ressurser på å innarbeide nytt regelverk i sine prosesser.

Tilsynsprosessen

For virksomhetene:

Forslaget til forskrift viderefører dagens gjeldende regelverk om at tilsynsmyndighetene kan føre tilsyn også som en del av søknadsprosessen, en ordning Statens jernbanetilsyn i liten grad har benyttet seg av. Det antas at med Byrået som utstedende myndighet så kan denne muligheten i større grad benyttes, og virksomheten må trolig være forberedt på slike tilsyn. Hvilke språklige løsninger som vil gjelde for et slikt tilsyn er uklart, men det antas at et slikt tilsyn vil bli gjennomført på norsk. Dersom tilsynet skal gjennomføres på et annet språk vil dette kunne medføre merkbare konsekvenser for virksomhetene. Dette gjelder dersom for eksempel alle dokumenter, og selve tilsynet, gjennomføres på engelsk.

For øvrig vil selve tilsynsprosessen i seg selv være uforandret.

For Statens jernbanetilsyn:

Det primære ansvaret for å gjennomføre tilsyn med felles sikkerhets sertifikat ligger også i forslaget til ny forskrift til tilsynet. Fordi Byrådet vil behandle en del av søknadene om felles sikkerhets sertifikat vil tilsynet i denne fasen få mindre kunnskap om den søkende virksomhetens sikkerhetsstyringssystem enn tilfelle er i dag. Byrådet vil ikke gjennomføre tilsyn av virksomheter etter at et felles sikkerhets sertifikat er utstedt. Ved tilsyn hos disse virksomhetene vil Statens jernbanetilsyn måtte bruke flere ressurser på forberedelser og gjennomføring enn vi gjør i dag.

Som nevnt over legges det også opp til at det i større grad skal føres tilsyn som en del av saksbehandlingsprosessene for tildeling av sikkerhets sertifikat, noe som også kan medføre et større ressursbehov for tilsynsgjennomføring når tilsynet behandler søknaden.

Det legges opp til større grad av informasjons- og erfaringsutveksling mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrådet om erfaringer gjort i forbindelse med tilsyn og gjennom sertifikatprosessen, blant annet skal tilsynet registrere utestående avvik og handlingsplaner i one-stop shop. Dette antas å kreve noe ressurser.

I dag er det tilsynet som beslutter eventuelle tilbakekall av sikkerhets sertifikat der det gjennom tilsyn eller på annet vis avdekkes at virksomheten ikke fyller vilkårene for å ha sikkerhets sertifikat. For de tilfeller der Byrådet utsteder sikkerhets sertifikat vil det være Byrådet som har myndigheten til å tilbakekalle sertifikatet. Dersom tilsynet mener at sikkerhets sertifikatet bør tilbakekalles kan tilsynet vedta midlertidige tiltak og må foreslå tilbakekall overfor Byrådet som avgjøre dette endelig. Dette vil i utgangspunktet bety en mer omstendelig og ressurskrevende prosess for tilsynet. Imidlertid har antallet tilbakekall vært så lavt at dette ikke vil gi noen vesentlig merbelastning.

Det tette samarbeidet med Transportstyrelsen i Sverige vil fortsette som i dag, og antas ikke å medføre noe økt ressursbruk.

Selve tilsynsprosessen vil være uforandret.

3.3 Økonomiske konsekvenser

For virksomhetene:

For jernbanevirksomheter vil forslaget til ny sikkerhetsforskrift kunne medføre økte kostnader, da det er forutsatt at Byrådet skal gebyrfinansiere sin saksbehandling og det i dag ikke er noen slike kostnader når søknader behandles av Statens jernbanetilsyn. Gebyrene som tas av Byrådet, både for saksbehandling og klage, følger av en egen gjennomføringsforordning, og den omtales ikke videre her.

For søkere som i dag trenger tillatelse i flere stater vil det kunne gi både administrative og økonomiske besparelser at man kun behøver å gå gjennom en søknadsprosess som er gyldig i hele EØS-området.

Det er forutsatt i ERA-forordningen at Byrådet skal gebyrfinansiere sin saksbehandling av søknader, og det er søkeren som ilegges gebyr. Gebyrlegging av Byråets tjenester er hjemlet i ERA-forordningen, og følger ikke direkte av gjennomføringen av sikkerhetsdirektivet i norsk rett. Det vil kunne medføre økte kostnader for norske jernbanevirksomheter at Byrådet skal behandle søknader, ettersom Statens jernbanetilsyn i dag ikke tar gebyrer for sine tjenester.

Vi finner grunn til å informere høringsinstansene om at Samferdselsdepartementet vurderer å innføre gebyrfinansiering av visse deler av tilsynets aktiviteter fra 2020, og 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.

For Statens jernbanetilsyn:

Forslaget til forskrift vil kunne medføre besparelser for saksbehandling av sikkerhetssertifikat. Dette antas i stor grad å bli oppveid av behov for bistand til Byrået i deres saksbehandling. Det vil bli behov for økte ressurser til å føre tilsyn med virksomhetene.

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

4 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-forordningen
3. Forordningen som opphever EU-bestemmelser om standardisering av jernbaneforetakenes regnskaper

Den tekniske pilaren består av følgende rettsakter:

1. Direktivet om samtrafikkvevnen på jernbanenettet

2. Direktivet om jernbanesikkerhet
3. Forordningen om det europeiske jernbanebyrå (ERA)

4.1 Teknisk pilar – bedre konkurranseevne for jernbanesektoren

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 Byrået som gir tillatelsene og utsteder attestifikater, og det skal opprettes et felles kontaktpunkt for slike søknader, «one-stop shop», 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.

4.2 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 sikkerhetstillatelser 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 samtrafikkevnen på jernbanenettet

Her ligger vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikk på det europeiske jernbanesystemet på en måte som er i overenstemmelse 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. Vilårene 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 konkurranseevnen 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 samtrafikkdirektivet og sikkerhetsdirektivet.

4.3 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 delegerede 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 delegerede rettsakter om felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS) og tilsyn (CSM Supervision). I tillegg er en gjennomføringsforordning om søknadsprosedyrer felles europeisk sikkerhetsattestifikat bestemt her.

Rettsakter under samtrafikkdirektivet

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 delegeret rettsakt om innholdet i fremtidige tekniske spesifikasjoner for samtrafikk (TSI-er)

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.

5 Forskriftsspeil

Jernbanesikkerhetsdirektivet (RSD) (EU/2016/798)	Forslag til ny sikkerhetsforskrift
Artikkel 1 Formål	§ 1-1 Formål
Artikkel 2 Virkeområde	§ 1-2 Virkeområde
Artikkel 3 Definisjoner	§ 1-3 Definisjoner
Artikkel 4 Rolle for aktørene	Kapittel 2 Roller
Artikkel 5 Felles sikkerhetsindikatorer	§ 3-1 Rapportering av felles sikkerhetsindikatorer
Artikkel 6 Felles sikkerhetsmetoder	§ 3-2 Felles sikkerhetsmetoder
Artikkel 7 Felles sikkerhetsmål	§ 3-4 Felles sikkerhetsmål
Artikkel 8 Nasjonale sikkerhetsregler	Kapittel 4 Framgangsmåte ved innføring av nasjonale regler
Artikkel 9 Sikkerhetsstyringssystemer	Kapittel 5 Sikkerhetsstyringssystemer
Artikkel 10 Felles sikkerhetsattestifikat	Kapittel 6 Felles sikkerhetsattestifikat
Artikkel 11 Samarbeid mellom Byrået og nasjonale sikkerhetsmyndigheter	Kapittel 7 Informasjon om samarbeid mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn
Artikkel 12 Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvalter	Kapittel 8 Sikkerhetstillatelse infrastrukturforvalter
Artikkel 13 Tilgang til opplæring	Gjennomføres av Samferdselsdepartementet
Artikkel 14 Vedlikehold av kjøretøy	§ 9-1 til § 9-5

Artikkel 15 Unntak fra systemet for sertifisering av ECM	§ 9-6 Unntak fra systemet for sertifisering av ECM
Artikkel 16 Oppgaver	Kapittel 10 Oppgaver for de nasjonale sikkerhetsmyndigheter
Artikkel 17 Tilsyn	Kapittel 11 Tilsyn
Artikkel 18 Beslutningsprinsipper	Kapittel 12 Beslutningsprinsipper
Artikkel 19 Årsrapport	Kapittel 13 Rapportering til Byrået
Artikkel 20 - 26	Ivaretas av Samferdselsdepartementet
Artikkel 27 Utøvelse av delegering	Kapittel 14 Kommisjonens utøvelse av delegert myndighet
Artikkel 28 Komiteframgangsmåte	Kapittel 15 Framgangsmåte for komitéarbeid
Artikkel 29 Rapport og ytterligere unionstiltak	Kapittel 16 Rapportering og oppfølgingstiltak innen EØS
Artikkel 30 Sanksjoner	-
Artikkel 31 Overgangsbestemmelser	-
Artikkel 32 Byråets anbefalinger og uttalelser	Kapittel 17 Byråets anbefalinger og uttalelser
Artikkel 33 Innarbeiding i nasjonal lovgivning	-
Artikkel 34 Oppheving	-
Artikkel 35 Ikrafttredelse	Kapittel 18 Overgangsbestemmelser og ikrafttredelse