

Datum
2026-06-01Version
01.00Dnr/Beteckning
TSG 2025-1886Upprättad av
Väg och järnväg
Spårtrafik
Teknik spårtrafik

Kompletterande upplysningar gällande godkännande av järnvägsfordon för nationella järnvägssystem



Datum
2026-06-01Version
01.00Dnr/Beteckning
TSG 2025-1886**Versionshistorik**

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2026-06-01	Nytt dokument	Robert Bylander

Innehåll

1	SYFTE	7
2	OMFATTNING	7
3	MÅLGRUPP	7
4	TILLÄMPNINGSSOMRÅDE, 1 §	7
5	DEFINITIONER, 2 §	9
	5.1 Passiv transport	9
6	HANTERING AV RELEVANTA KRAV FÖR GODKÄNNANDE, 3 §	9
	6.1 Kravspecifisering	9
	6.2 Vad ska en kravspecifisering omfatta?	10
7	UTOMSTÅENDE GRANSKARE, 4 §	11
8	UNDANTAG FRÅN KRAVET PÅ GODKÄNNANDE, 5 §	11
9	FORDON SOM HAR GODKÄNTS ENLIGT JÄRNVÄGSTEKNIKLAGEN (2022:366), 6 §	12
10	FORDON SOM HAR GODKÄNTS I ANNAN STAT INOM EES ELLER I SCHWEIZ, 7 §	12
11	GODKÄNNANDE AV DUOSPÅRVAGNAR, 8 §	12
12	VÄSENTLIG OMBYGGNAD AV ETT GODKÄNT FORDON, 9 §	13
13	TILLFÄLLIGT GODKÄNNANDE FÖR PROV ELLER ANNAT TILLFÄLLIGT FRAMFÖRANDE INKLUSIVE PASSIV TRANSPORT, 10 OCH 11 §§	14
14	ANSÖKAN OM GODKÄNNANDE OCH TILLFÄLLIGT GODKÄNNANDE ...	16
15	INNEHÅLL I ANSÖKAN OM GODKÄNNANDE, 12 §	16
	15.1 Sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter	16
	15.2 En beskrivning av det fordon som ska godkännas inklusive förslag på typbeteckning och, i förekommande fall, versionsbeteckning	16
	15.3 En specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för	16
	15.4 Beskrivning av den metod som används för kravspecifisering.....	17
	15.5 Handlingar som styrker att alla krav i en kravspecifisering enligt 3 § av fordonet under hela dess livscykel har identifierats korrekt, knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och implementerats och validerats	17

15.6	En specifikation av förväntade användningsvillkor och begränsningar .	17
15.7	Manualer och instruktioner på det språk som används vid drift och underhåll av fordonet inklusive instruktioner för bogsering och bärgning och instruktioner för räddningstjänstens behov	17
15.8	Rapport eller rapporter från utomstående granskare	18
	Om Transportstyrelsen begär det ska sökanden lämna in ytterligare underlag som är nödvändiga för bedömningen.	18
16	INNEHÅLL I ANSÖKAN OM TILLFÄLLIGT GODKÄNNANDE, 13 §	18
16.1	Sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter	18
16.2	En beskrivning av det fordon som ska godkännas	18
16.3	En specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för	18
16.4	En plan för den fortsatta processen för det tillfälliga godkännandet.....	19
16.5	Planering som omfattar prov i järnvägsnätet inklusive provspecifikation, om så är tillämpligt	19
16.6	Beskrivning av den metod som används för kravspecifisering.....	19
16.7	Handlingar som styrker att alla krav i en kravspecifisering enligt 3 § har identifierats korrekt, knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och implementerats och, om möjligt, validerats eller analyserats inför prov	19
16.8	En specifikation av förväntade användningsvillkor och begränsningar för det tillfälliga godkännandet	20
16.9	Manualer och instruktioner för drift och underhåll av fordonet under tiden för det tillfälliga godkännandet, inklusive instruktioner för bogsering och bärgning, på språk som behärskas av användaren.....	20
16.10	Rapport eller rapporter från utomstående granskare	20
	Om Transportstyrelsen begär det ska sökanden lämna in ytterligare underlag som är nödvändiga för bedömningen	21
17	INNEHÅLL I ANSÖKAN OM GODKÄNNANDE AV FORDON SOM GODKÄNTS ENLIGT JÄRNVÄGSTEKNIKLAGEN, 14 §	21
18	INNEHÅLL I ANSÖKAN OM GODKÄNNANDE AV FORDON SOM GODKÄNTS I ANNAN STAT INOM EES ELLER I SCHWEIZ, 15 §.....	21
19	INNEHÅLL I ANSÖKAN OM GODKÄNNANDE AV FORDON MED SAMMA TEKNISKA UTFÖRANDE SOM FORDON SOM TIDIGARE GODKÄNTS, 16 §.....	22
19.1	Sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter	22
19.2	En specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för	22
19.3	En specifikation av förväntade användningsvillkor och begränsningar .	22
19.4	En försäkran om överensstämmelse med det tidigare godkända fordonet, där alla eventuella avvikelser ska framgå	22

19.5 Handlingar som visar att tillverkaren har processer som säkerställer att fordonet tillverkas i överensstämmelse med det tidigare godkända fordonet²²

20 INNEHÅLL I ANSÖKAN OM GODKÄNNANDE EFTER VÄSENTLIG OMBYGGNAD, 17 §23

21 UNDANTAG, 18 §.....23

22 FÖRVALTNING23

23 REFERENSER.....23

1 Syfte

Dokumentets syfte är att stödja den som ansöker om godkännande av järnvägsfordon (i fortsättningen fordon) enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:34) om godkännande av järnvägsfordon för nationella järnvägssystem [1]. Målet är att ge ett stöd till sökanden så att ansökningar som skickas in till Transportstyrelsen uppfyller de krav som finns i föreskrifterna.

Dokumentet är inte bindande och ställer inga ytterligare krav jämfört med vad som framgår av föreskrifterna.

2 Omfattning

Det här är kompletterande upplysningar till godkännande av fordon som är undantagna från direktivet om driftskompatibilitet (EU) 2016/797 och järnvägstekniklagen (2022:366). Dessa fordon omfattas av lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem [2] och Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon för nationella järnvägssystem, TSFS 2022:34 [1].

De kompletterande upplysningarna omfattar inte ansökan om godkännande av fordon i enlighet med järnvägstekniklagen. Om ett fordon ska framföras som en passiv transport på Europeiska unionens järnvägssystem¹ så behöver det godkännas enligt krav i Transportstyrelsens föreskrifter (2022:35) om godkännande av järnvägsfordon för svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem [3], TSG 2022-5764 [4].

3 Målgrupp

De kompletterande upplysningarna vänder sig till den som avser att ansöka om godkännande eller tillfälligt godkännande för fordon som är undantagna från driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägstekniklagen. De ska läsas tillsammans med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2022:34 [1].

4 Tillämpningsområde, 1 §

De kompletterande upplysningarna ska tillämpas på de fordon som har undantagits från järnvägstekniklagen och som därmed regleras av lagen om nationella järnvägssystem. Dessa fordon är:

¹ Järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket, Inlandsbanan, Öresundsbrokonsortiet och Arlandabanan samt vissa terminaler och hamnar.

- 1 fordon som enbart används på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem i övrigt och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik,
- 2 fordon som enbart används på privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik, och
- 3 fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Exempel på fordon enligt punkt 1 är fordon på Roslagsbanan och Saltsjöbanan samt så kallade museibanor.

Punkt 2 innebär fordon på spår vid industrier som vanligtvis sitter ihop med Trafikverkets spår.

Punkt 3 är fordon som framförs på EU:s järnvägssystem. Med historiska fordon avses så kallade museifordon. Det som Transportstyrelsen anser vara "lokala fordon" är växlingslok, tvåvägsfordon som inte har tågskyddssystem och fordon som enbart framförs på så kallad lokal infrastruktur. Det kan även finnas andra fordon (med speciella egenskaper) som kan anses vara lokala fordon. Fordon för enbart turiständamål har inte identifierats i Sverige än. Tvåvägsfordon som kortsluter spårledningar, och som godkänns som lokala fordon, får ett villkor i godkännandet som begränsar längden på framförande utanför arbetsområde. Om sökanden inte accepterar ett sådant villkor så kan fordonet inte godkännas som ett lokalt fordon, och omfattas istället av järnvägstekniklagen [10].

Även fordon för tunnelbana och spårväg är undantagna från direktivet, men dessa fordon godkänns enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2010:115 [5].

Spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät, så kallade duospårvagnar, ska följa den process och de krav som finns beskrivna i föreskrifterna TSFS 2022:34 [1]. Duospårvagnar omfattas av denna vägledning, trots att de omfattas av föreskrifterna TSFS 2022:35 [3].

De granskande organ som används för att tredjepartsgranska fordonen kallas för utomstående granskare, och information om godkännandeprocessen för dessa ingår i de här kompletterande upplysningarna.

5 Definitioner, 2 §

5.1 Passiv transport

Passiv transport ingår i det som ofta benämns som specialtransport². Ett fordon som dras passivt anses inte vara ett fordon som ingår i järnvägsföretagets normala verksamhet, utan anses vara last som går på sina egna hjul. Det krävs att fordonet som dras passivt har ett giltigt godkännande. Har den inget tillsvidaregodkännande så behöver den ett tillfälligt godkännande. Fordon som ska dras passivt på svenska delen av EU:s järnvägssystem ska godkännas enligt transportstyrelsens föreskrifter 2022:35 [3]. Antalet passiva transporter som godkänns enligt 2022:34 förväntas bli få.

En passiv transport kan till exempel bestå av följande tillfälliga transporter:

- 1 Fordon utan annat svenskt godkännande som ska:
 - dras till verkstad
 - dras genom Sverige till exempelvis Norge, eller omvänt.
- 2 Spårvagnar och tunnelvagnar som ska dras närmare eller till sin infrastruktur från tillverkare eller verkstad.
- 3 Arbetsfordon som under en begränsad tid ska dras till enstaka arbetsområden. Vanligtvis handlar det om upp till cirka 6 förbestämda transporter under en begränsad tid, vilket inte motiverar att fordonet ska godkännas tillsvidare i Sverige. Framför allt gäller denna möjlighet specialfordon vars motsvarighet inte finns i Sverige.
- 4 Fordon som byggs om men ännu inte har fått sitt nya godkännande för aktivt framförande.
- 5 Nyttillverkade fordon som ännu inte fått tillfälligt godkännande för prov.

6 Hantering av relevanta krav för godkännande, 3 §

6.1 Kravspecifisering

Sökanden ska genomföra en så kallad kravspecifisering. Kravspecifisering är en process, som kan integreras i produktutvecklingsprocessen, där sökanden identifierar, fördelar, implementerar och validerar krav för att säkerställa att alla relevanta krav uppfylls. En liknande process används även i den harmoniserade godkännandeprocessen som beskrivs i PAVA³ [6]. Det kan därför vara värdefullt att läsa de vägledningarna som ERA har gett ut för kravspecifisering.

² Se TSD Drift och trafikledning, förordning (EU) 2019/773 och UIC Leaflet 502-1

³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545

En kravspecifisering innebär inte endast en specifikation av krav. Den kan jämföras med hela processen i V-modellen enligt SS-EN 50126 [7].

Kravspecifiseringen ska granskas av en utomstående granskare.

6.2 Vad ska en kravspecifisering omfatta?

En kravspecifisering ska minst omfatta de krav som beskrivs här i punkterna 1–3.

1. Krav på säkerhet som framgår av lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Här menas det övergripande kravet att fordon ska vara av sådan beskaffenhet att de förebygger skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet.

2. Krav på säker integration av delsystemen inom fordonet.

Ett fordon kan bestå av ett delsystem (rullande materiel) eller två delsystem (rullande materiel och tågradio och/eller tågskyddssystem).

3. Krav på fordonets säkerhetsmässiga samverkan med den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för.

Följande tekniska områden är exempel på säkerhetsmässig samverkan:

- detekterbarhet ur signalsäkerhetssynpunkt
- samverkan med tågskyddssystem
- infrastrukturens avsökning av defekta järnvägsfordon
- kommunikation mellan järnvägsfordonet och trafikledning
- dynamisk samverkan med spåret
- dynamisk och statisk profil
- den elektromagnetiska kompatibiliteten med omgivningen exklusive energisystemet
- strömavtagning och samverkan med infrastrukturens energisystem
- bogsering och bärgning.

Transportstyrelsen har kompletterande upplysningar (TSG 2015-185) [8] med exempel på acceptabla tekniska lösningar för olika tekniska områden. Vägledningen är ursprungligen skriven för fordon som trafikerar Trafikverkets infrastruktur. Därför kan vissa krav som gäller infrastruktur vara irrelevanta.

7 Utomstående granskare, 4 §

Transportstyrelsen och sökanden bör ha kontakt i ärendets inledningsskede för att klargöra om en utomstående granskare ska användas.

Transportstyrelsens praxis innebär att det i normala fall behövs en utomstående granskare för kravspecificeringsprocessen, för krav på säkerhetsmässig samverkan med infrastrukturen samt för krav på andra säkerhetspåverkande funktioner.

En eller flera utomstående granskare kan användas i ett godkännandeärende. Granskarna ska godkännas av Transportstyrelsen, och om ett ärende har öppnats för fordonsgodkännandet skickas ansökan för att bli utomstående granskare in i det ärendet. På Transportstyrelsens webbplats finns en blankett med instruktioner som ska användas.

För att bli godkänd som utomstående granskare ska man visa att man har kompetens inom det eller de områden man har ansökt för. Man ska också visa att man är oberoende från den som söker om godkännande av fordon och från godkännandeprojektet i övrigt. Sökanden kan kontakta Transportstyrelsen för att diskutera åtgärder för att garantera till exempel oberoende.

Det finns inga andra krav än kompetens och oberoende för att bli utomstående granskare. Anmälda organ (NoBo), Utsedda organ (DeBo) eller Bedömningsorgan (AsBo) har en ackreditering eller utpekande som visar på kompetens och oberoende, vilket Transportstyrelsen kan beakta vid godkännande av rollen som utomstående granskare. De behöver då inte utfärda ett kontrollintyg, utan enbart en granskningsrapport.

8 Undantag från kravet på godkännande, 5 §

I föreskrifterna undantas fordon med låg säkerhetsrisk från krav på godkännande. Det gäller fordon som kan framföras i högst 20 km/h, inte transporterar resande, samt uppfyller minst ett av följande fyra kriterier:

- 1 fordonet används inom ett område som har stängts av för konstruktion eller underhåll av infrastrukturen
- 2 fordonet används inom ett område där hastigheten för fordonet och all övrig trafik anpassas så att alla fordon kan stanna inom halva siktsträckan
- 3 fordonet har inte spårgående hjul med betydelse för framdrivning eller bromsning
- 4 fordonet bogseras.

När det gäller att framföra fordon på Trafikverkets infrastruktur finns Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ) [9]. Andra infrastrukturförvaltare kan ha egna bestämmelser.

9 Fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen (2022:366), 6 §

Fordon som redan godkänts enligt järnvägstekniklagen [10] behöver inget nytt godkännande enligt TSFS 2022:34 [1] om fordonet ska framföras på infrastruktur som sitter ihop med EU:s järnvägssystem (t.ex. spår vid industrier eller lokal infrastruktur), trots att infrastrukturen är undantagen från direktiv 2016/797. Även om inget nytt godkännande krävs för fordonet, måste det järnvägsföretag som ska trafikera göra riskanalys för att säkerställa hantering av skillnader i infrastrukturens egenskaper.

I de fall som fordonet ska framföras på spår som är funktionellt åtskilda från EU:s järnvägssystem krävs ett nytt godkännande. Korsacceptans tillämpas på alla krav som inte har med den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen att göra. Det innebär att det räcker att kravspecificeringen omfattar fordonets säkerhetsmässiga samverkan med den avsedda infrastrukturen. I de fall som kraven överensstämmer med kraven för att trafikera EU:s järnvägssystem kan sökanden åberopa korsacceptans även för dessa krav.

10 Fordon som har godkänts i annan stat inom EES eller i Schweiz, 7 §

När fordon som redan godkänts i annan stat inom EES eller i Schweiz ska godkännas tillämpas korsacceptans med det befintliga utländska godkännandet. Det innebär att det enbart är sådant som inte granskats vid tidigare godkännande som behöver granskas. Det kan exempelvis vara den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen eller de klimatmässiga förhållandena, om de skiljer sig åt från de i det land där fordonet redan är godkänt.

11 Godkännande av duospårvagnar, 8 §

Eftersom Sverige har valt att tillämpa nationell godkännandeprocess för duospårvagnar, vilket tillåts enligt artikel 11 i PAVA [6], så ska duospårvagnar följa godkännandeprocessen och krav enligt TSFS 2022:34 [1].

Duospårvagnar, till skillnad från övriga fordon som hanteras enligt föreskrifterna, omfattas dock av driftskompatibilitetsdirektivet 2016/797. Därmed omfattas de av samtliga väsentliga krav enligt direktivets bilaga III, inte bara det om säkerhet. Det innebär att kravspecificeringen ska omfatta samtliga väsentliga krav.

12 Väsentlig ombyggnad av ett godkänt fordon, 9 §

När ett fordon byggs om på ett sätt som riskerar att påverka den övergripande säkerhetsnivån negativt krävs ett nytt godkännande.

I de fall där den som ansvarar för ombyggnationen kommer fram till att säkerheten inte riskerar att försämrats ska en beskrivning av ombyggnationen samt den riskbedömning som legat till grund för bedömningen skickas in till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen avgör sedan om bedömningen är korrekt.

Kravet på att skicka in riskbedömning gäller för större ombyggnationer som inte är av underhållskaraktär. Underhåll är till exempel då komponenter byts ut till nya med samma funktion och prestanda som de som satt på fordonet från början.

Nedan följer exempel på åtgärder som ofta, men inte alltid, innebär en väsentlig ombyggnad av fordon i lagens mening, och som därför kräver Transportstyrelsens godkännande.

- Ett nytt, ombyggt eller omprogrammerat tågskyddssystem. Ett sådant system ska i sig vara godkänt för inbyggnad i fordon.
- En ny typ av system för radiokommunikation med trafikledningen.
- En ny typ av förarpanel eller förarövervakning.
- Förändring av manöverdon, elektronik och programvara för styrning av traktion och broms på fordon.
- En ny typ av boggi, axlar, hjul, koppel, ram eller kaross.
- En ny typ av drift- och nödbromssystem eller fastbromsningsskydd på fordon.
- En ny typ av dörrkontroll, dörrlåsnings, nödsystem eller brandlarm.
- Förändring av prestanda, inklusive höjd hastighet, ökad axellast och förändrad lastprofil.
- Ett nytt användningsområde av ett fordon.
- Förlängning av underhållsintervall på säkerhetspåverkande komponenter.

Nedan följer exempel på modifieringar av fordon som ofta inte anses vara väsentlig ombyggnad i lagens mening. Åtgärderna kräver inte Transportstyrelsens godkännande och den som ansvarar för ändringen behöver heller inte skicka in en beskrivning enligt 9 §, förutsatt att den sökandes egen riskbedömning av ändringen visar att den övergripande säkerhetsnivån inte påverkas negativt. Vid tveksamheter bör Transportstyrelsen kontaktas.

- Utbyte av en säkerhetspåverkande detalj utan att dess funktion eller specifikation förändras. Exempel på sådana detaljer är ventil, relä, givare, lager, fjäder, stötdämpare och transformator.

- Utbyte av detalj på fordon, som varken påverkar säkerhet eller den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen. Ett exempel på en sådan detalj är en transformator.
- Utbyte av inredning i passagerar- och personalutrymmen på fordon som inte ändrar fordonets gångdynamiska egenskaper, försämrar brandklassningen eller på annat sätt påverkar passagerarnas säkerhet negativt.
- Utbyte eller installation av utrustning i passagerar- och personalutrymmen på fordon som inte ändrar fordonets gångdynamiska egenskaper, försämrar brandklassningen, påverkar säkerhetssystemen ombord på fordonen eller på annat sätt påverkar passagerarnas säkerhet negativt. Exempel på sådan utrustning kan vara biljettautomater, system för digital passagerarinformation och utrustning för trådlöst nätverk.
- Underhållsåtgärder, både förebyggande och felavhjälpande underhåll.

13 Tillfälligt godkännande för prov eller annat tillfälligt framförande inklusive passiv transport, 10 och 11 §§

Ett fordon ska alltid ha ett gällande fordonsgodkännande för att få framföras på svensk infrastruktur. Har det inget godkännande som gäller tillsvidare måste det ha ett tillfälligt godkännande.

Det finns undantag från kravet på godkännande om fordonet framförs i högst 20 km/tim i ett område där all trafik sker som siktrörelse (eller är avstängt), se kap. 8.

Transportstyrelsen utfärdar ofta godkännanden i flera steg. Först ett eller flera tillfälliga godkännanden för att utföra prov, därefter ett tillfälligt godkännande för prov i erfarenhetsdrift i kommersiell trafik. Slutligen utfärdar Transportstyrelsen ett tillsvidaregodkännande. Både de tillfälliga godkännandena och tillsvidaregodkännandet kan innehålla restriktioner och villkor i användandet.

Med *prov i erfarenhetsdrift* avses i de här kompletterande upplysningarna att fordonet provas i kommersiell trafik. Till skillnad från prov i erfarenhetsdrift utförs det som omnämns endast *prov* ofta i skyddad miljö, till exempel på avstängt spår utan inblandning av passagerare eller andra fordon. Vissa prov utförs dock tillsammans med övrig trafik, till exempel prov med strömavtagare.

Såväl prov som prov i erfarenhetsdrift kan behövas för att samla praktisk erfarenhet av godkännandeobjektet. Transportstyrelsen kan tillåta erfarenhetsdrift trots att den sökande inte visat att kraven som ställs på vissa funktioner uppfylls. Riskerna behöver då hanteras, oftast genom att Transportstyrelsen ställer villkor i det tillfälliga godkännandet.

Både prov och prov i erfarenhetsdrift initieras normalt av den sökande i syfte att validera vissa krav.

Exempel på funktioner på fordon som bör provas är bromsar, spårkrafter, lastsäkring och profil. För passagerarfordon bör även dörrar samt larm- och utrymningsutrustning provas. Vissa prov bör utföras både under vinter- och sommarförhållanden. Vid prov i erfarenhetsdrift är det ofta tillgänglighet som provas.

Proven bör dokumenteras.

Nya fordon

Transportstyrelsens handläggning brukar ofta genomgå följande processteg. För att beskriva olika steg används här benämningen (J1–J5):

J1. Godkännande för passiv transport (se kap. 5).

J2. Godkännande för prov på avstängt spår. I denna godkännandefas krävs ett provkörningsbeslut av infrastrukturförvaltaren (exempelvis Trafikverket), i vilket det är reglerat vilka skyddssträckor och övriga förutsättningar som krävs för att få tillgång till spåret. I Transportstyrelsens process tar vi reda på i vilken omfattning fordonet är validerat för att infrastrukturförvaltaren ska kunna ge rätt villkor. Även Transportstyrelsen kan ge villkor i sitt beslut.

J3. Har utgått.

J4. Godkännande för prov i blandad trafik. Inför denna fas är fordonets säkerhet visad, och godkännandet är avsett för att undersöka om fordonet kan framföras i trafik utan att få onormalt många stoppande fel. Godkännandet kan ha villkor för att fordonet ska vara säkert.

J5. Godkännande för prov i erfarenhetsdrift. Inför denna fas har fordonet visat sig vara säkert och ha få stoppande fel, vilket gör att proven kan bedrivas i kommersiell trafik. Sökanden ges här tillfälle att utvärdera fordonet för att samla på sig ytterligare underlag för att förbättra fordonet. Det krävs inga färdigställda granskningsrapporter från utomstående granskare eller andra typer av utlåtanden, men i granskningsrapporter som inte är färdigställda ska det tydligt återges vilka villkor som gäller för erfarenhetsdriften. Exempel på när prov i erfarenhetsdrift kan vara lämpligt är då det återstår underlag som visar den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen i nordiska vinterförhållanden, eller då ett nytt tågskyddssystem har installerats och ska utvärderas med avseende på tillgänglighet. Prov i erfarenhetsdrift är dock inte ett krav från Transportstyrelsen för att kunna ansöka om ett tillsvidaregodkännande, eftersom det finns alternativa sätt att påvisa kravuppfyllnad.

Ombyggda fordon

Om prov behöver genomföras för att konstatera att ombyggnaden är säker krävs ett tillfälligt godkännande från Transportstyrelsen. Då är vanligtvis steg J2–J5 aktuella.

14 Ansökan om godkännande och tillfälligt godkännande

Vi ser helst att allt underlag i ärendet skickas till oss per e-post (jarnvag@transportstyrelsen.se eller den adress som handläggaren anger). Vi accepterar svenska eller engelska som språk i ansökan och övrigt underlag. För mindre omfattande dokument accepterar vi också danska eller norska.

15 Innehåll i ansökan om godkännande, 12 §

15.1 Sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter

För att det ska vara tydligt vem som ansöker, och för att undvika problem med fakturor som inte kommer fram och därmed inte betalas i tid, är det viktigt att dessa uppgifter anges.

15.2 En beskrivning av det fordon som ska godkännas inklusive förslag på typbeteckning och, i förekommande fall, versionsbeteckning

För att Transportstyrelsen ska kunna handlägga ärendet effektivt och rättssäkert efterfrågar vi en tydlig beskrivning av fordonet. Beskrivningen bör bland annat innehålla en tydlig specifikation med huvuddata, vilket typ av bromssystem fordonet är utrustat med, vilka större komponenter (t.ex. strömavtagare) och andra system (t.ex. tågskyddssystem) fordonet har. För ombyggda fordon räcker det ofta, men inte alltid, att ge en beskrivning av vad som ändrats samt att ange fordonstyp och/eller nummer.

Det är upp till sökanden att bestämma eventuell typbeteckning. Transportstyrelsen kontrollerar att förslaget inte redan används eller är förvillande likt någon annan typbeteckning.

15.3 En specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för

Eftersom ansökan kan gälla allt ifrån EU:s järnvägssystem till olika fristående museibanor eller fristående lokalbanor, till exempel Roslagsbanan, så behöver avsedd infrastruktur anges så att

Transportstyrelsen kan granska dokumentationen med rätt förutsättningar och ge ett korrekt godkännande.

15.4 Beskrivning av den metod som används för kravspecificering

Föreskrifterna har anpassats efter processen i PAVA [6]. En av anpassningarna är att sökanden ska genomföra en kravspecificering. Metoden som används ska beskrivas för att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om den är ändamålsenlig. För det väsentliga kravet säkerhet kan metoden enligt bilaga 1 i CSM-RA användas, och då behöver man bara ange metoden, utan att ge en utförligare beskrivning.

15.5 Handlingar som styrker att alla krav i en kravspecificering enligt 3 § av fordonet under hela dess livscykel har identifierats korrekt, knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och implementerats och validerats

En liknande process finns i PAVA [6]. För att styrka kraven kan sökanden lämna in ett safety case (t.ex. enligt SS-EN 50126 [7] och SS-EN 50129 [12]). Ett safety case kompletteras med rapporter från granskande organ enligt punkt 8. Detta gäller i första hand nya fordon och fordon som byggts om. För mindre komplexa godkännandearbenden behövs oftast inte ett safety case. Det räcker då att rapporter och eventuella riskanalyser skickas in.

För fordon som är godkända i annan medlemsstat eller i Schweiz eller Norge tillämpas korsacceptans av det utländska godkännandet. Det innebär att de parametrar och funktioner som inte ändras och som har granskats av utländsk myndighet inte behöver granskas om, se kap. 10. Värden för den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen behöver dock kontrolleras för att se om de är säkra i svenska förhållanden.

15.6 En specifikation av förväntade användningsvillkor och begränsningar

Här ska sökanden nämna de åtgärder som behöver tillämpas för att kunna framföra fordonen säkert. Begränsningar för fordonet ska anges, till exempel STH, antal i multipelkoppling, och axellast.

15.7 Manualer och instruktioner på det språk som används vid drift och underhåll av fordonet inklusive instruktioner för bogsering och bärgning och instruktioner för räddningstjänstens behov

När det gäller underhållsinstruktioner behöver dessa enbart omfatta rutinmässigt underhåll och underhållsplanen. Med ”instruktioner för räddningstjänsten” avses det så kallade insatskortet.

15.8 Rapport eller rapporter från utomstående granskare

De dokument som Transportstyrelsen vill se är i första hand rapporter över granskningen av den dokumentation som togs fram under punkt 5. En utomstående granskare kan välja att redovisa sin granskning i en eller flera rapporter.

I en rapport bör det tydligt framgå vad som har granskats, varför, och hur granskningen genomförts, och om godkännandeobjektet eller förändringen av godkännandeobjektet uppfyller eller inte uppfyller de krav som ställts. Om kraven inte kan uppfyllas fullt ut kan den utomstående granskaren ange vilka konsekvenser det medför, samt om möjligt ange vilka åtgärder som bör iaktas inför ett godkännande.

Om Transportstyrelsen begär det ska sökanden lämna in ytterligare underlag som är nödvändiga för bedömningen.

Om den inskickade dokumentationen till exempel föranleder misstanke om specifika säkerhetsbrister kan Transportstyrelsen begära in information utöver det som står i punkt 1–8. Om exempelvis ett inskickat godkännande från en annan medlemsstat inte ger den information som förväntas kan kompletterande dokument begäras in.

16 Innehåll i ansökan om tillfälligt godkännande, 13 §

16.1 Sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter

För att det ska vara tydligt vem som ansöker, och för att undvika problem med fakturor som inte kommer fram och därmed inte betalas i tid, är det viktigt att dessa uppgifter anges.

16.2 En beskrivning av det fordon som ska godkännas

För att Transportstyrelsen ska kunna handlägga ärendet effektivt och rättssäkert efterfrågar vi en tydlig beskrivning av fordonet. En tydlig beskrivning bör innehålla bland annat en tydlig specifikation med huvuddata, vilket typ av bromssystem fordonet är utrustat med, vilka större komponenter (t.ex. strömvtagare) och andra system (t.ex. tågskyddssystem) fordonet har. För ombyggda fordon räcker det ofta, men inte alltid, att ge en beskrivning av vad som ändrats samt att ange fordonstyp och/eller nummer.

16.3 En specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för

Eftersom ansökan kan gälla allt ifrån EU:s järnvägssystem till olika fristående museibanor eller fristående lokalbanor, till exempel

Roslagsbanan, så behöver avsedd infrastruktur anges så att Transportstyrelsen kan granska dokumentationen med rätt förutsättningar och ge ett korrekt godkännande.

16.4 En plan för den fortsatta processen för det tillfälliga godkännandet

Här vill vi se en övergripande planering där det framgår vilka godkännandesteg (J1-J5) man tänker genomföra och tidpunkterna för när man planerar att genomföra de olika proven. Om fler tillfälliga godkännanden ska ges handlägger Transportstyrelsen dessa i ett och samma ärende.

Om ansökan gäller en enstaka passiv transport räcker det i normalfall att ange detta för att uppfylla kravet i denna punkt.

Alla kommande ändringar på fordonet bör redovisas för att Transportstyrelsen ska kunna avgöra hur dessa ändringar påverkar det tillfälliga godkännandet. Sökanden bör beskriva hur olika ändringar kommer hanteras och komma överens med handläggaren om när och hur informationen om ändringar ska skickas in.

16.5 Planering som omfattar prov i järnvägsnätet inklusive prov-specifikation, om så är tillämpligt

Här vill vi se en planering där det framgår vad man vill prova och hur man tänker genomföra proven (t.ex. om de ska genomföras på avstängt spår). Det krävs inga detaljerade provplaner med exakta tider och platser.

16.6 Beskrivning av den metod som används för kravspecificering

Föreskrifterna har anpassats efter processen i PAVA [6]. En av anpassningarna är att sökanden ska genomföra en kravspecificering. Metoden som används ska beskrivas för att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om den är ändamålsenlig. För det väsentliga kravet säkerhet kan metoden enligt bilaga 1 i CSM-RA [11] användas, och då behöver man bara ange metoden, utan att ge en utförligare beskrivning.

16.7 Handlingar som styrker att alla krav i en kravspecificering enligt 3 § har identifierats korrekt, knutits till funktion eller delsystem eller beaktats genom användningsvillkor eller andra begränsningar, och implementerats och, om möjligt, validerats eller analyserats inför prov

En liknande process finns i PAVA [6]. Kravspecificeringsprocessen är likadan, fransett att kravet har anpassats till att det är ett tillfälligt godkännande för prov som ska ges. Eftersom det ska utföras prov för validering så kan vissa funktioner och parametrar inte vara helt konstaterade

säkra eller kompatibla inför provet. För att styrka kraven kan sökanden lämna in ett safety case (t.ex. enligt SS-EN 50126 [7] och SS-EN 50129 [12]). Ett safety case kompletteras med rapporter från granskande organ enligt punkt 10. Detta gäller i första hand nya fordon och fordon som byggts om. För mindre komplexa godkännandeprosedurer behövs oftast inte ett safety case. Det räcker att rapporter och eventuella riskanalyser skickas in.

För fordon som är godkända i annan medlemsstat eller i Schweiz eller Norge tillämpar Transportstyrelsen korsacceptans av det utländska godkännandet. Det innebär att de parametrar och funktioner som inte ändras och har granskats av utländsk myndighet inte behöver granskas om, se kap. 10. Värden för den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen behöver dock kontrolleras för att se om de är säkra i svenska förhållanden.

Om ansökan avser prov i blandad trafik eller prov i erfarenhetsdrift på någon ERTMS-bana behöver den sökande ha visat att samverkan med banan är säker genom att tester för relevant ESC/RSC-parameter genomförts med godkänt resultat. Resultatet ska också ha genomgått oberoende granskning.

16.8 En specifikation av förväntade användningsvillkor och begränsningar för det tillfälliga godkännandet

Här ska sökanden nämna de åtgärder som behöver tillämpas för att kunna framföra fordonen säkert trots att vissa funktioner inte är slutligt validerade och granskade. Även övriga begränsningar för fordonet ska anges, till exempel STH, antal i multipelkoppling och axellast. För dessa övriga begränsningar är det ok att bifoga ett utdrag från fordonsregistret eller tidigare godkännande.

16.9 Manualer och instruktioner för drift och underhåll av fordonet under tiden för det tillfälliga godkännandet, inklusive instruktioner för bogsering och bärgning, på språk som behärskas av användaren

När det gäller underhållsinstruktioner behöver dessa enbart omfatta det underhåll som görs under provperioden.

16.10 Rapport eller rapporter från utomstående granskare

De dokument som Transportstyrelsen vill se är i första hand rapporter över granskningen av den dokumentation som togs fram under punkt 7. Det behöver inte vara intyg eller slutrapporter, utan räcker att granskaren visar det som är granskat och lyfter fram det som kvarstår. Rapporterna kan anpassas till i vilket stadie godkännandet ska ges. Exempelvis behöver för ett J1 inte de funktioner som där inte används vara granskade eller nämnas i rapporten. En utomstående granskare kan välja att redovisa sin granskning i en eller flera rapporter.

I en rapport bör det tydligt framgå vad som har granskats, varför, hur och på vilken nivå granskningen genomförts, och om godkännandeobjektet eller förändringen av godkännandeobjektet uppfyller eller inte uppfyller de krav som ställs. Om kraven inte kan uppfyllas fullt ut kan den utomstående granskaren ange vilka konsekvenser det medför, samt om möjligt ange vilka åtgärder som bör iakttas inför ett godkännande.

Om Transportstyrelsen begär det ska sökanden lämna in ytterligare underlag som är nödvändiga för bedömningen

Om den inskickade dokumentationen till exempel föranleder misstanke om specifika säkerhetsbrister kan Transportstyrelsen begära in information utöver det som står i punkt 1–10. Om exempelvis ett inskickat godkännande från en annan medlemsstat inte ger den information som förväntas kan kompletterande dokument begäras in.

17 Innehåll i ansökan om godkännande av fordon som godkänts enligt järnvägstekniklagen, 14 §

För fordon som har ett godkännande enligt järnvägstekniklagen gäller att alla krav, som inte har med den säkerhetsmässiga samverkan med infrastrukturen att göra, anses vara uppfyllda.

Den sökande behöver skicka in analyser och visa att fordonet är säkert endast för de skillnader som finns mellan Europeiska unionens järnvägssystem och den avsedda infrastrukturen.

18 Innehåll i ansökan om godkännande av fordon som godkänts i annan stat inom EES eller i Schweiz, 15 §

Transportstyrelsen tillämpar korsacceptans av det andra landets godkännande, vilket innebär att nya prov inte behöver göras för sådant som motsvarar aktuella svenska förhållanden.

19 Innehåll i ansökan om godkännande av fordon med samma tekniska utförande som fordon som tidigare godkänts, 16 §

19.1 Sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter

För att det ska vara tydligt vem som ansöker och för att det inte blir problem med fakturor som inte kommer fram och därmed inte betalas i tid är det viktigt att dessa uppgifter anges.

19.2 En specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för

Eftersom ansökan kan gälla allt ifrån EU:s järnvägssystem till olika fristående museibanor eller fristående lokalbanor, till exempel Roslagsbanan, behöver avsedd infrastruktur anges så att Transportstyrelsen kan granska dokumentationen med rätt förutsättningar samt ge ett korrekt godkännande.

19.3 En specifikation av förväntade användningsvillkor och begränsningar

Här ska sökanden nämna de åtgärder som behöver tillämpas för att kunna framföra fordonen säkert. Begränsningar för fordonet ska anges, till exempel STH, antal i multipelkoppling och axellast.

19.4 En försäkran om överensstämmelse med det tidigare godkända fordonet, där alla eventuella avvikelser ska framgå

Försäkran kan med fördel ha bilaga VI i förordning (EU) 2019/250 [13] som förebild.

Det är viktigt att eventuella skillnader mellan det tidigare godkända fordonet och det aktuella anges. Om det har gått några år mellan produktionen av fordonen är det vanligt att komponenter bytts ut eller mindre ändringar av funktioner och programvara gjorts.

19.5 Handlingar som visar att tillverkaren har processer som säkerställer att fordonet tillverkas i överensstämmelse med det tidigare godkända fordonet

Förutom att intyga att fordonen är lika ska sökanden presentera dokumentation som påvisar att tillverkaren har haft förmågan att göra fordonen likadana. Det kan vara olika dokument som intygar att tillverkaren har exempelvis kvalitetssystem, följer standarder. Det kan också vara dokumentation från genomförda kvalitetsrevisioner och inspektioner.

20 Innehåll i ansökan om godkännande efter väsentlig ombyggnad, 17 §

När det rör sig om ett ärende om ombyggnad behöver bara underlag som berör de ombyggda delarna och gränssnitt till orörda system skickas in.

21 Undantag, 18 §

Undantag från kraven i Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon för nationella järnvägssystem ges av Transportstyrelsen. Ansökan om undantag skickas direkt till Transportstyrelsen. Om det finns ett pågående ärende för det aktuella fordonet ska sökanden skicka in ansökan i detta ärende. Finns det inget pågående ärende begär Transportstyrelsen in följande:

- 1 sökandens namn, organisationsnummer, kontaktuppgifter och faktureringsuppgifter
- 2 en beskrivning av det fordon som ska sökas undantag för
- 3 en specifikation av den järnvägsinfrastruktur som fordonet är avsett för
- 4 anledningen till det sökta undantaget med motivation till att inte uppfylla kravet.

22 Förvaltning

Detta dokument hanteras av Sektion teknik spårtrafik, vid avdelning Väg och järnväg.

23 Referenser

- [1] Transportstyrelsen föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon för nationella järnvägssystem (TSFS 2022:34)
- [2] Lag om nationella järnvägssystem (SFS 2022:368)
- [3] Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon för svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSFS 2022:35)
- [4] Kompletterande upplysningar Godkännande av järnvägsfordon för svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (TSG 2022-5764)
- [5] Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av spåranläggning eller fordon för tunnelbana och spårväg (TSFS 2010:115)
- [6] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 av den 4 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för

godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797

[7] SS-EN 50126 Specifikation och demonstration av tillförlitlighet, tillgänglighet, underhållsmässighet och säkerhet (RAMS)

[8] Kompletterande upplysningar Nationella regler för järnvägsfordons samverkan med svensk järnvägsinfrastruktur och övriga fordonsfunktioner (TSG 2015-185)

[9] Trafikbestämmelser för järnväg, TTJ, (TDOK 2015:0309)

[10] Järnvägstekniklagen (2022:366)

[11] Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009

[12] SS-EN 50129 Dataöverföring och järnvägsstyrning - Elektroniska signalsystem av betydelse för säkerheten

[13] KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/250 av den 12 februari 2019 om mallar för EG-försäkringar, EG-intyg samt EG-kontrollförklaringar och kontrollintyg för järnvägens driftskompatibilitetskomponenter respektive delsystem, om utformning av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon och om förfarandena för EG-kontroll av delsystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011