

NOTAT

Dato  
J. nr. 2013-633

**Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.  
marts 2013**

## **SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPEUDVALG**

### **Indholdsfortegnelse**

Dagsordenspunkt 1: EU-Kommissionens fjerde jernbanepakke - Gennemførelsen af det indre marked for jernbanetransport for at fremme europæisk konkurrenceevne og vækst .....	2
Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart.....	8



## **Dagsordenspunkt 1: EU-Kommissionens fjerde jernbanepakke - Gennemførelsen af det indre marked for jernbanetransport for at fremme europæisk konkurrenceevne og vækst**

KOM (2013) 26; KOM (2013) 27; KOM (2013) 28; KOM (2013) 29 KOM (2013) 30; KOM (2013) 31

Nyt notat

### **1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 30. januar 2013 forslag til en fjerde jernbanepakke. Pakken indeholder tre forslag til forordninger, tre direktiver, en meddelelse, tre rapporter og tre konsekvensanalyser. Pakkens sigte er at skabe bedre kvalitet og flere valgmuligheder inden for jernbanetransporten i Europa.*

*Kommissionens forslag fokuserer på tre hovedområder:*

*1) EU-dækkende godkendelser og beføjelser til det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), herunder ét sikkerhedscertifikat for jernbanekøretøjer, så de kan operere i hele EU*

*2) Infrastrukturforvaltning og adgang til markedet, herunder at styrke infrastrukturforvalterne og sikre, at forvaltning af banenettet og togdrift adskilles*

*3) Offentlige trafikkontrakter, herunder obligatorisk udbud af offentlige trafikkontrakter fra december 2019*

*Der vil blive udarbejdet grund- og nærhedsnotater for de enkelte forslag til retsakter i pakken, hvor pakkens betydning for dansk ret og konsekvenser heraf vil blive beskrevet.*

*På rådsmødet den 11. marts 2013 ventes en politisk drøftelse af særligt pakkens forslag vedrørende interoperabilitet på baggrund af en række spørgsmål udarbejdet af formandskabet.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM (2013) 26; KOM (2013) 27; KOM (2013) 28; KOM (2013) 29 KOM (2013) 30; KOM (2013) 31 af 30. januar fremsendt forslag om fjerde jernbanepakke - Gennemførelsen af det indre marked for jernbanetransport for at fremme europæisk konkurrenceevne og vækst. Forslaget er oversendt til Rådet den 6. februar 2013 i dansk sprogversion.



Forslagene er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, 109, 170 og 171 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Side 3/20

### **3. Formål og indhold**

Som baggrund for pakken peger Kommissionen på, at jernbanens andel af det samlede transportmarked på trods af de forudgående jernbanepakker fortsat er beskedent, hvilket Kommissionen bl.a. vurderer skyldes spørgsmål om hindringer for markedsadgang, der hæmmer konkurrencen og innovation.

Kommissionen præsenterer på den baggrund en pakke, der skal tilskynde mere innovation i EU's jernbanesektor ved at åbne markeder for konkurrence i EU, samt en række betydelige tekniske og strukturelle ledsagereformer.

Hovedelementerne i pakken er følgende:

#### *1.1 EU-dækkende godkendelser og det Europæiske Jernbaneagenturs beføjelser*

Kommissionen peger på, at det etablerede standardiserings- og godkendelsessystem har skabt et meget sikkert transportsystem. Systemet er dog blevet fragmenteret mellem det Europæiske Jernbaneagentur<sup>1</sup> og de nationale myndigheder, hvorved der er skabt betydelige administrative omkostninger og barrierer for markedsadgang.

Særligt har de nationale tekniske- og sikkerhedsbetonede regler og de tekniske forskrifter for interoperabilitet skabt unødige kompleksiteter for jernbanevirksomhederne.

Kommissionen peger på betydelige forskelle på, hvorledes de nationale sikkerhedsmyndigheder udfører godkendelse af køretøjer og udstedelse af sikkerhedscertifikater, hvor lang tid det tager at gennemføre disse processer, og hvorledes der stilles krav om yderligere dokumentation og afprøvninger.

Derfor foreslår Kommissionen – for at underbygge potentialet for et indre marked – en harmonisering på EU-niveau.

Kommissionen foreslår således at overføre myndighedsopgaven for udstedelse af godkendelse af køretøjer og sikkerhedscertifikation af jernbanevirksomheder til ERA.

---

<sup>1</sup> Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) er oprettet ved forordning nr. 881/2004/EF med henblik på at yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren.



Det juridiske ansvar tænkes at hvile hos ERA, som skal arbejde tæt sammen med de nationale sikkerhedsmyndigheder. Ligeledes tænkes jernbaneagenturet at få tildelt en styrket rolle i overvågning af nationale regler og tilsyn med de nationale sikkerhedsmyndigheder, samt facilitering af udrulning af det europæiske signal- og kontrolsystem ERTMS.

Kommissionens forslag vil få den betydning, at ERA får ændret sin juridiske status til at blive en egentlig europæisk jernbanemyndighed med udvidede kompetencer, der giver agenturet ret til at optræde som myndighed i medlemslandene. Den foreslåede model svarer til modellen på luftfartsområdet.

De foreslåede ændringer i ERA's ressort afspejles i forslagene til ændringer i henholdsvis interoperabilitetsdirektivet og i sikkerhedsdirektivet, hvor bl.a. de gældende regler for henholdsvis godkendelse af køretøjer og køretøjstyper og sikkerhedscertifikater fremgår. I overensstemmelse hermed vil agenturets opbygning og arbejdsmetoder skulle ændres.

Kommissionens foreslåede ændringer i denne del af pakken indebærer desuden, at de såkaldte TSI'er (tekniske specifikationer) fremover skal vedtages ved delegerede retsakter i interoperabilitetsdirektivet.

### *1.2 Infrastrukturforvaltning og adgang til markedet*

Kommissionen konstaterer i pakken, at den gældende EU-lovgivning fordrer adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed med det formål at sikre lige konkurrencevilkår for alle jernbanevirksomheder. Infrastrukturmonopolerne og især holding-konstruktionerne har dog givet anledning til kritik fra potentielle nye markedsdeltagere, der finder sig udsat for diskrimination.

Kommissionen ønsker fortsat at sikre institutionel adskillelse mellem forvaltning af infrastruktur og drift af transport, men accepterer i sit forslag på dette område en "holdingstruktur", hvis der findes "kinesiske mure" til at sikre, at kravene om juridisk, finansiel og operationel adskillelse overholdes.

Forslaget indebærer derudover, at der skal nedsættes et koordinationsudvalg, for at sikre en god koordination mellem infrastrukturforvalteren og de brugere af jernbanenettet, som berøres af infrastrukturforvalterens afgørelser.

Kommissionen foreslår ligeledes, at der skal oprettes et forum for samarbejde mellem infrastrukturforvaltere på tværs af grænserne.

Kommissionen vil desuden sikre adgangen til markedet for indenlandsk passagertransport. Disse ændringer skal ses i sammenhæng med ændringerne af PSO-forordningen, jf. 1.3 om offentlige trafikkontrakter.



Forslaget indebærer, at markedet for national passagertransport åbnes på samme måde, som det i dag er for international passagertransport. Adgangen begrænses dog - som for international passagertransport - hvis udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i en offentlig trafikkontrakt.

### *1.3 Offentlige trafikkontrakter*

Kommissionen finder, at forbedringer i service og effektivitet er påkrævede for at øge jernbanens transportandel. Kommissionen peger på, at de eksisterende regler giver mulighed for, at de kompetente myndigheder kan tildele offentlige trafikkontrakter uden anvendelse af åbne udbud i modsætning til praksis på andre transportområder.

På den baggrund ønsker Kommissionen at ændre forordningen nr. 1370/2007 om forpligtelse til offentlig tjeneste i den offentlige transport med jernbane og ad vej (PSO-forordningen) med henblik på at indføre obligatoriske udbud af kontrakter om offentlig tjeneste fra december 2019. Kontrakter, der tildeles direkte efter vedtagelsen af den fremsatte lovgivningspakke, skal ikke kunne løbe ud over den 31. december 2022.

Kommissionen foreslår derudover, at der skal udarbejdes offentlige transportplaner med målsætninger for den offentlige personbefordringspolitik. De udbudte offentlige serviceforpligtigelser skal realisere de mål, der er opstillet i planen, og sikre finansiel støtte hertil.

Tilsynsorganet (ERA) skal sikre, at vurderingen og proceduren i planen opfylder de relevante krav.

Endelig mener Kommissionen, at de kompetente myndigheder i medlemsstater uden velfungerende leasingmarkeder for jernbanekøretøjer skal træffe foranstaltninger for at sikre ikke-diskriminerende adgang til egnet materiel med henblik på at fremme en høj grad af konkurrence om kontrakter om offentlig tjeneste.

## **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

## **5. Nærhedsprincippet**

Nærhedsprincippet betydning for forslagene vil blive beskrevet i de enkelte grund- og nærhedsnotater.

## **6. Gældende dansk ret**



Pakkens betydning for dansk ret og konsekvenser heraf vil blive beskrevet i grund- og nærhedsnotater om de enkelte forslag.

Side 6/20

## **7. Konsekvenser**

De enkelte forslags statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser vil blive beskrevet i separate grund- og nærhedsnotater.

## **8. Høring**

De enkelte forslag i pakken er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport samt andre relevante høringsparter med frist den 6. marts 2013.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forhandlingerne af pakken er pt. på et meget tidligt stadie, og medlemslandenes positioner er under udvikling. Det irske EU-formandskab har tilkendegivet, at man vil indlede forhandlingerne med de tekniske forslag om interoperabilitet. Den orienterende debat på rådsmødet den 11. marts 2013 vil således også fokusere på interoperabilitetsdirektivet.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er generelt positiv over for forslag, der kan være med til at udvikle jernbanesektoren og få flere passagerer og mere gods over på skinnerne. Regeringen hilser Kommissionens fjerde jernbanepakke velkommen, og vil, når forhandlingerne om de enkelte forslag indledes, have særligt fokus på nogle konkrete dele af pakken.

Som udgangspunkt finder regeringen, at forslaget om at ændre det Europæiske Jernbaneagenturs beføjelser til at kunne udstede tilladelser og sikkerhedscertifikater er positivt. Det er en naturlig udvikling, at også jernbanemateriel godkendes på fælleseuropæisk niveau, ligesom det er tilfældet for fly, biler mv. Det giver både producenter og operatører større sikkerhed for, at deres produkter og ydelser kan sælges over grænserne.

Regeringen vil dog være særligt opmærksom på, hvorvidt forslaget kan medføre unødigt bureaukrati, og hvorvidt grænsefladen mellem ERA's og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer er tilstrækkeligt klare, herunder i forhold til finansiering af opgaverne.

Regeringen er derudover særligt opmærksom på Kommissionens forslag til anvendelse af delegerede retsakter, herunder bl.a. på en række TSI-områder.

I forhold til infrastrukturforvaltning og adgang til markedet har Danmark allerede en klar adskillelse mellem Banedanmark, der administrer



infrastrukturen, og DSB, der står for hovedparten af den offentlige trafikbefordring.

Side 7/20

For så vidt angår adgang til markedet findes der ikke adgangsbarrierer for operatører, der vil køre persontogtrafik i Danmark, da enhver operatør med de rette tilladelser siden 2000 har kunnet drive persontogtrafik i Danmark.

I spørgsmålet om offentlige trafikkontrakter vil regeringen være særligt opmærksom på obligatorisk udbuds betydning for mulighederne for stordriftsfordele, sikkerhed for uforstyrret opretholdelse af trafikbetjeningen og kontinuitet i den langsigtede udvikling af sektoren.

Regeringen er også opmærksom på at udbud, isoleret betragtet i forhold til økonomi, kan anvendes med succes.

Et centralt spørgsmål for regeringen vil også være, hvordan konkurrencen ved obligatorisk udbud reelt vil blive, da jernbanemarkedet i dag i alt overvejende grad består af statsejede selskaber med offentlige midler i ryggen.

Regeringen vil desuden være opmærksom på Kommissionens forslag om offentlige transportplaner, herunder eventuelle yderligere beføjelser til tilsynsorganet, bl.a. beføjelser der har politisk karakter.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



## **Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart**

Side 8/20

KOM(2012) 776

Nyt notat

### **1. Resumé**

*Det fremgår af forslaget, at det overordnede formål er at medvirke til en reduktion af antallet af flyulykker og dødsfald forbundet hermed. Der vil ved en vedtagelse af forslaget skulle ske en mindre konsekvensændring af de nationale regler, der eventuelt måtte være overflødige eller i strid med forordningens bestemmelser.*

*Forslaget vil ifølge Kommissionen blandt andet:*

- 1. sikre, at alle begivenheder, hvor luftfartssikkerheden har været eller kunne have været i fare, indsamles og giver et fuldstændig og klart billede af sikkerhedsrisiciene i medlemsstaterne og på EU-niveau*
- 2. sikre, at data fra indberettede begivenheder, der opbevares i de nationale databaser og i European Central Repository (ECR), er fuldstændige og af høj kvalitet*
- 3. sikre, at alle informationer om sikkerhed, der opbevares i ECR, er tilstrækkeligt tilgængelige for de kompetente myndigheder, og at de kun anvendes til at forbedre sikkerheden*
- 4. sikre, at indberettede begivenheder analyseres effektivt, at sikkerhedsrisici identificeres, og håndteres og at der føres kontrol med effektiviteten af sikkerhedsforanstaltningerne*

### **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM (2012) 776 af 18. december 2012 fremsendt forslag om indberetning af episoder inden for civil luftfart, ændring af forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007. Forslaget er oversendt til Rådet den 11. januar 2013 i dansk sprogversion.





Forslaget er baseret på artikel 100(2) i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i Traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Side 9/20

### 3. Formål og indhold

Forslaget til forordningen om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart skal erstatte visse dele af den nuværende EU-regulering på området.<sup>2</sup>

Kommissionen vurderer, at det bedst reguleres gennem en forordning, da der er et behov for at harmonisere reglerne for indberetning af begivenheder, så der skaber mere ensartethed og garanteres en effektiv anvendelse. Kommissionen anfører, at fordelene ved regulering på EU-niveau er, at der kan drages nytte på det sikkerhedsmæssige område. Det gøres ved at styrke og udvikle proaktive foranstaltninger, som baseres på episodeanalyser både på nationalt og på europæisk niveau. Samtidig vil forslaget styrke udvekslingen af informationer mellem medlemsstaterne.

Bestemmelser om en europæisk database og et EU-agentur kan desuden kun fastsættes ved EU-lovgivning.

Kommissionen konkluderer i dokumentet SWD(2012) 441, at der med den forventede stigning i lufttrafikken vil ske flere flyulykker og dødsfald, hvis der ikke etableres yderligere sikkerhedsinitiativer. Dette gælder en forbedring af indberetning af begivenheder inden for den civile luftfart i Europa.

Forslaget opererer med begrebet ”occurrence” (begivenhed). Dette begreb omfatter enhver begivenhed, som har eller vil kunne få væsentlig betydning for luftfartssikkerheden. Forslaget har, ifølge Kommissionen, samme anvendelsesområde som det gældende direktiv.

Hovedaktørerne, der berøres af dette forslag, er alle personer, ”organisationer”<sup>3</sup> og myndigheder inden for den civile luftfart. Det gælder også aktører eller

---

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart.

Forordningsforslaget skal endvidere erstatte Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 af 24. september 2007 om nærmere regler for videregivelse af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart til berørte parter i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF. Endvidere justerer forslaget Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

<sup>3</sup> Ifølge Kommissionens ledsagedokument SWD(2012) 441 forstås der ved forslagens begreb ”organisation”, f.eks. luftfartsselskaber, lufthavne, luftfartstjenester, producenter og vedligeholdelsesaktører.



personer som nyder godt af luftfartssikkerhed, både på nationalt og europæisk plan.

Side 10/20

Forslaget gennemgås nedenfor i hovedtræk:

#### *Bredere indsamling af begivenheder*

Der foreslås en bredere indsamling af begivenheder så det er nemmere at identificere trusler mod sikkerheden. Med forslaget pålægges således medlemsstater og organisationerne at etablere et frivilligt indberetningssystem, som kaldes ”voluntary occurrence reporting system”. Formålet er at opsamle begivenheder, som ikke er blevet opfanget af det obligatoriske indberetningssystem. Det obligatoriske system kaldes ”mandatory occurrence reporting system”.

#### *EU-koordinering*

Medlemsstaterne og nu også organisationerne, skal videresende de indberettede begivenheder til enten Det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur (EASA) eller til European Central Repository (ECR). I sidste ende vil det være ECR, der modtager alle de indsamlede data for begivenheder. Dette gælder både fra medlemsstater, organisationer og EASA. Alle begivenhedsindberetninger skal være kompatible med European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS).

#### *Kvaliteten af rapporteringen*

Kvaliteten af begivenhedsrapporteringen forbedres og gøres mere fuldstændig. Forslaget omfatter også pligten til at risikoklassificere begivenhederne efter en fælles risikoklassificeringsordning.

#### *Udvekslingen af information*

De eksisterende bestemmelser om udvekslingen af information forbedres. Medlemsstaternes og EASA's adgang til udveksling udvides til at omfatte alle informationer, som er opsamlet i ECR's database. Det vil betyde, at en medlemsstat kan få adgang til sikkerhedsoplysninger omkring begivenheder, der er sket i eget luftrum, men som er indberettet af en anden medlemsstats myndighed.

#### *Anvendelse af sikkerhedsinformationer*

Der vil ske en bedre beskyttelse mod uhensigtsmæssig anvendelse af sikkerhedsinformationer. Forslaget sikrer fortrolighed omkring de indsamlede

---



data. De indsamlede data vil kun kunne anvendes til at forbedre luftfartssikkerheden.

Side 11/20

### *Anonymisering af indberetninger*

For at sikre at personer har tillid til systemet, så væsentlige sikkerhedsinformationer indberettes, stadfæster forslaget forpligtelsen til at anonymisere indberetninger af begivenheder. Medlemsstaterne opfordres til at fraskrive sig muligheden for at retsforfølge med undtagelse af tilfælde af udvist ”grov uagtsomhed”. Organisationer skal indføre interne regler om en åben indberetningskultur. Samtidig må ansatte, der indberetter begivenheder, ifølge forslaget ikke udsættes for sanktioner fra arbejdsgiveren på grund af de indberettede oplysninger.

Derfor udpeges der et nationalt myndighedsorgan, der vil blive håndteret af Trafikstyrelsen, og som skal sikre gennemførelse af bestemmelserne om kildebeskyttelse for den indberettende. Ansatte skal desuden kunne indberette overtrædelse af princippet om informationskildebeskyttelse, princippet om straffrihed og at arbejdsgiveren ikke må sanktionere den ansatte.

### *Analyse af information*

Det kræves, at organisationer og medlemsstater skal analysere den indsamlede information gennem indberetningssystemet. Formålet er at identificere sikkerhedsrisici og at træffe foranstaltninger, så man kan afhjælpe de sikkerhedsmæssige afvigelser. Det vil blive overvåget, om disse foranstaltninger er effektive.

Samtidig vil mulighederne for at gennemfører analyser på EU-niveau blive styrket. Mere konkret vil den eksisterende artikel 19 i forordning nr. 996/2010<sup>4</sup>, der handler om princippet om analyse og udveksling af de informationer, som findes i ECR, blive forstærket. Det vil blive formaliseret, at et netværk af luftfartssikkerhedsanalytikere, under EASA’s formandskab, skal supplere de nationale analyser.

### *Forbedret gennemsigthed*

Til sidst forbedres gennemsigtheden for den brede offentlighed. Der offentliggøres en årlig sikkerhedsoversigt, som indeholder information omkring de foranstaltninger, der er truffet med forordningen. Dette gælder beskrivelsen af data og tendenser på området.

## **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

---

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.



Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

Side 12/20

## 5. Nærhedsprincippet

EU-Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne. De eksisterende krav er gennemført uensartet og danner ikke tilstrækkeligt grundlag for at sikre kvaliteten, adgangen til og anvendelsen af data om begivenheder inden for civil luftfart på tværs af medlemsstaterne.

Kommissionen anfører endvidere, at det af hensyn til sikkerheden er nødvendigt, at systemet om udveksling af informationer mellem medlemsstater styrkes og at det sikres, at informationerne analyseres og at samtlige medlemsstater handler aktivt og opfølgende på disse.

Fra dansk side, er man enig i Kommissionens vurdering om, at det af hensyn til sikkerheden er nødvendigt, at systemet om udveksling af informationer mellem medlemsstater styrkes. Samtidig er det nødvendigt, at dataene analyseres således, at der kan drages nytte af indberetningerne og dermed bidrages til en større flysikkerhed.

## 6. Gældende dansk ret

Store dele af forordningens tiltag, navnlig de obligatoriske indberetninger, er på nuværende tidspunkt gældende dansk ret. Da der er tale om et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning, kan denne umiddelbart anvendes i medlemsstaterne og medføre pligter og rettigheder direkte for myndigheder, virksomheder og borgere. Der kræves ikke national lovgivning, for at forordningen bliver gældende dansk ret.

Der er dog en række mindre nye tiltag med forslaget omkring etablering af et frivilligt indberetningssystem, anvendelse, udveksling og adgang til indberettede data, der vil få betydning for både organisationer og myndigheder. Der vil ved en vedtagelse af forslaget skulle ske en mindre konsekvensændring af de nationale regler, der eventuelt måtte være overflødige eller i strid med forordningens bestemmelser.

Indberetning af begivenheder er reguleret i henholdsvis luftfartslovens<sup>5</sup> § 89 b og § 135 samt Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder<sup>6</sup> og Bestemmelser om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Bekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011 af lov om luftfart.

<sup>6</sup> BL 8-10, 3. udgave af 10. februar 2009.

<sup>7</sup> BL 5-40, 2. udgave af 30. april 1997.



Forordningen udvider gruppen af omfattede luftfartøjer i forhold til den eksisterende EU-regulering. Forordning nr. 216/2008<sup>8</sup> undtager bl.a. ultralette, historiske, forsknings- eller amatørbyggede luftfartøjer, som generelt er undtaget EU-regulering. Med forordningsforslaget bliver indberetning af begivenheder udvidet til at omfatte alle luftfartøjer som er registreret i medlemslandet, eller som er registreret i et andet land men anvendes inden for fællesskabet.

I forhold til de nuværende danske regler, hvor der på frivillig basis allerede indberettes i større omfang end krævet af EU lovgivningen, er der tale om en mindre udvidelse af de indberetningspligtige luftfartøjstyper. Efter gældende EU-lovgivning, er luftfartøjer anvendt til erhvervsmæssig lufttransport samt turbinedrevne luftfartøjer omfattet.

Udvidelsen vurderes ikke i realiteten, at være væsentligt set i sammenligning med det antal luftfartøjer, der allerede er omfattet.

## 7. Konsekvenser

En vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre mindre konsekvensændringer i både BL 8-10 og BL 5-40. En ændring af luftfartsloven kan blive aktuel, såfremt der indføres pligt til at retsforfølge tilfælde, hvor der er udvist ”grov uagtsomhed”.

Forslaget forventes umiddelbart ikke at have statsfinansielle konsekvenser, da de nuværende IT-systemer, der i dag håndterer de obligatoriske indberetninger om begivenheder, uden de store udbygninger, vil kunne håndtere det frivillige indberetningssystem, som forslaget kræver.

I det danske indberetningssystem er organisationerne allerede indberetningspligtige, og dette forslag indfører, som det nye, en tilsvarende indberetningspligt for organisationerne på EU-plan. Forslaget stiller krav om, at organisationerne skal etablere et indberetningssystem til både at håndtere obligatoriske og frivillige indberetninger, og disse data skal være kompatible med ECCAIRS. Endvidere stiller forslaget krav om, at de personer der i organisationerne arbejder med indberetningerne, skal arbejde uafhængigt af andre afdelinger i organisationen. Dette vil kunne være byrdefuldt for mindre organisationer.

Da luftfartssikkerheden allerede er meget høj vurderer Trafikstyrelsen, at forslaget overordnet alene vil bidrage til en harmonisering af området for indsamling og behandling af data, og dermed smidiggøre forebyggelsesarbejdet for sikkerheden inden for civil luftfart på tværs af landegrænserne.

---

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.



Der kan dog blive tale om en tilførelse af en række mindre administrative opgaver herunder modtagelse af frivillige indberetninger mv., som vil skulle håndteres af Trafikstyrelsen.

## **8. Høring**

Der er den 14. januar 2013 iværksat høring af EU-specialudvalget for Transport og organisationer og myndigheder med relation til civil luftfart med frist den 4. februar 2013.

Organisationer, der ikke har haft bemærkninger til forslaget: Flyvertaktisk Kommando og Dansk Erhverv.

### **Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)**

”Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for muligheden for at afgive kommentarer til Kommissionens forslag om indberetninger af episoder.

Kommissionen fremhæver i sin motivation til forslaget, at der er behov for en mere proaktiv og harmoniseret tilgang til arbejdet med indberetninger af episoder med henblik på at forbedre flyvesikkerheden yderligere.

BDL støtter ubetinget op om denne målsætning, og er enige i, at en højere grad af proaktivitet i indberetningsstrukturerne vil understøtte opfyldelsen af målsætningen. Vi har derudover enkelte kommentarer til forslaget, jf. nedenfor.

Med forslaget pålægges virksomhederne (”Organisationer”) at indføre en frivillig indberetningsordning, således at informationer om episoder, der ikke opfanges af det obligatoriske system også opfanges. Denne mulighed er praksis allerede etableret i mange virksomheder. Vi kan fuldt tilslutte os, at forpligtelsen gøres obligatorisk. Vi bemærker dog, at det i Kommissionen formulering synes at bygge på, at organisationen er kendetegnet ved et traditionelt arbejdsgiver-arbejdstagerforhold. Men i dag anvendes i stigende omfang personale, der er ansat hos tredjemand. Vi finder det vigtigt, at forslaget også tager højde for disses frivillige indberetninger.

Forslaget lægger op til en harmonisering og forenkling af indberetningsprocedurerne. Det er dog uklart, hvorledes forslaget sammenlagt vil påvirke virksomhedernes administrative byrder. Vi anmoder om, at dette spørgsmål vurderes i forbindelse med udformningen af den danske holdning til forslaget. Såfremt en sådan vurdering viser øget byrde, bør der fra dansk side arbejdes for en reduktion heraf.”

### **Danish Airline Pilots Association, (DALPA)**



”Efter gennemgang af det tilsendte, har DALPA følgende bemærkninger:

Side 15/20

Den nye regulation hilses velkommen, idet det må forventes, at den vil kunne fremme flysikkerheden i Europa.

Vigtigheden af confidentiality og just-culture er vigtige elementer, som DALPA ser fremhævet, herunder "protection of the reporter". Endvidere vil opbygningen af en fælles database, som det fremhæves, være et stærkt redskab til proaktivt at forbedre flysikkerheden.

I lyset af branchens problemer med intens konkurrence på marginaler samt konkurrencer, er der imidlertid nogle reelle problemstillinger, der bør komme med i denne "mandatory reporting structure".

Forslag til tilføjelser i nuværende er bl.a derfor som følger:

Side 19 pkt. 3

( ) A manager of an organisation which requires him to be authorised by a member state as an eg. AM, QM, SM and NPH.

Side 34 pkt. 1.7

( ) Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety ( ) Company commercial pressure affecting safety eg. Crew to commence flight with aircraft not airworthy or crew not fit for flight or fatigued.

( ) Near miss with large flock of large birds.

Side 38 pkt 2.5

( ) Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety ( ) Commercial pressure eg.to change initial assessment towards disregarding regulations or safety.

Side 39 pkt. 3.2

Other incidents (new requirering 3.1 p38 bottom after headline)

( ) Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety ( ) Any commercial pressure to release an unworthy aircraft as airworthy.

Afslutningsvist bør det understreges, at ud over confidentiality er debriefing/feedback af meget stor betydning for at strømmen af rapporter kan afspejle en større del af virkeligheden, hvorfor løbende "lessons learned" samt feedback til rapportører, f.eks. ved 1/2 eller helårige publikationer både nationalt samt på EU niveau, er af stor betydning for at opnå dette samt bevare et højt niveau af rapportering fremadrettet.”

### **Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)**



”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

Side 16/20

Safety er et emne, som ES prioriterer højt, det være sig den flyoperative del, flyvedligholdelsesmæssige del og lufttrafiktjenesten.

BL 8-10 regimet er et væsentligt fundamentet til at forebygge ulykker og hændelser, så længe der foregår en systematisk indberetning og behandling af hændelser m.m. Trafikstyrelsen varetager for Danmark den opgave på tilfredsstillende måde.

Emne forslag vurderes at være i harmoni med det allerede eksisterende BL 8-10 regime, og ES kan tilslutte sig, at forordningen bygger på anbefaling FP2.

For at tilgodese selskabernes mulighed for at anvende Risk Management og Risk Assessment optimalt, bør det være muligt for selskaberne at få adgang til EU databasens informationer – gerne gennem Trafikstyrelsen. I et lille land som Danmark kan det være svært for de mindre virksomheder at få tilstrækkeligt materiale til ordentlige risikovurderinger, som i det fremtidige Performance baserede regime er centrale i hele virksomhedens udmøntning af Management systemerne, herunder SMS.

Artikel 4, punkt 3 nævner de, som er omfattet af forordningen. Det vurderes, at man alene fokuserer på større og ”komplekse” fly, og dermed mangler fly med stempelmotorer samt fly, der flyver uden for offentlig transport. Disse fly anvender samme luftrum samt samme faciliteter som fly i offentlig transport, hvorfor de bør indgå et rapporteringsregime.”

### **Københavns Lufthavne A/S (CPH)**

”Med henvisning til Trafikstyrelsens skrivelse af 14. januar d.å., hvormed fulgte høring Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart følger hermed følger høringssvar fra Københavns Lufthavne A/S (CPH)

Først og fremmest skal det bemærkes, at CPH støtter forslaget om at gøre direktivet til forordning. Indberetning af begivenheder og hændelser er en vigtig parameter i arbejdet med at forbedre luftfarts Safety lokalt og globalt. Forslagspakke 2 vil understøtte dette arbejde og samtidig, fortsat holde arbejdet og myndighedsbehandlingen på nationalt niveau.

Umiddelbart ser CPH det som en udfordringen, at indberetningerne vedrørende hændelser på lufthavnene kategoriseres samlet. De oplysninger der skal gives ved indberetningen (Bilag II) er rettet mod lufttrafikhændelser og ikke mod begivenheder og hændelse indenfor lufthavnens infrastruktur. Begivenheder eller hændelser der forekommer indenfor lufthavnens





infrastruktur vil kun være omfattet af et enkelt af de nævnte punkter. Derved vil en spredning af forskellige typer hændelser i lufthavnene skulle samles under én punkt, og det vil være vanskeligt at kategorisere begivenheder og hændelser efterfølgende. Den tekniske og forskningsmæssige værdi af oplysningerne bliver mindre. CPH har noteret, at ATM f.eks. skal indberette ”større skader” i lufthavnens infrastruktur, mens det i mange lufthavne vil være lufthavnen selv der har det dybere kendskab til hændelserne (se tillæg til del B side 47). Dette var også gældende iht. direktivet.

Definitionen i bilaget er meget bred og efter CPH's vurdering kan sådanne indberetninger ikke stå alene, hvis det skal bruges proaktivt og give værdi i forhold til analysearbejdet som nævnt i udkastet. De faktiske årsager til begivenheder og hændelser indenfor i lufthavnens infrastruktur kan bedst besvares af lufthavnsoperatørerne. (Det skal bemærkes, at Lufthavnens indberetning er behandlet i det foreliggende udkast til en kommende forordning for lufthavnene (EASA NPA – Aerodromes).

Lufthavnsoperatørerne er nævnt i artikel 4, stk. 3:

Følgende personer indberetter episoder gennem den ordning, der er indført af den organisation, hvor den pågældende er ansat, i henhold til stk. 1 eller gennem den ordning, der er indført af medlemsstaterne i henhold til stk. 2:

.....

e) en leder af en lufthavn, på hvilken Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 finder anvendelse

(Det ser ud som om der er tale om en forkert henvisning (og forkert dansk oversættelse ” .... on common rules for the operation of air services in the Community” er blevet til ”...fælles regler for driften af lufttrafiktjenester...”). Forordning 1008/2008 omhandler i øvrigt certificering af luftfartsselskaber.)

CPH lægger til grund, at lufthavnene er omfattet af den obligatoriske indberetning, jf. artikel 4 pkt. 5, og vil være omfattet af artikel 4 pkt. 6 når en kommende forordning for lufthavnene (EASA NPA – Aerodromes) på et senere tidspunkt er vedtaget og trådt i kraft.

Men den manglende relationer til lufthavnsoperatøren i forbindelse med hændelser indenfor lufthavnens infrastruktur ses også af listen over de episoder som vil være obligatoriske indberetningspligtige i henhold til Bilag I, del B og tillæg til del B:

- 1: FLYVEOPERATIONER
- 2: FLYTEKNIK
- 3: LUFTFARTØJ, VEDLIGEHOLDELSE OG REPARATION
- 4: LUFTTRAFIKTJENESTER, ANLÆG OG JORDTJENESTER

Hændelser på lufthavnens område er ikke nævnt.



Endelig skal det præciseres, at det er vigtigt at article 10 – Videregivelse af oplysninger, stk. 2 fastholdes, idet det giver lufthavnene muligheden for at få adgang til data, ligesom det er vigtigt, jf. artikel 11 stk. 6 at fastholde som et minimum, at lufthavnene kan få løbende oplysninger om indberetninger. Dog synes der at mangle en tidsfrist, hvis ikke oplysningerne gives hurtigt efter anmodningen, vil lufthavnenes mulighed for at handle, indsamle data mv. reduceres væsentligt.”

### **Naviair**

”Naviair har gennemgået det fremsendte Kommissionsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart COM(2012) 776 final, og skal i den forbindelse knytte en kommentar til Artikel 13, stk. 3, hvor det anføres, at fristen for indberetning af resultater af de analyser, der er foretaget i henhold til Artikel 6, er 30 dage.

Såfremt der med ”resultatet af analyser” menes ”hændelsesudredning” vil vi gerne gøre opmærksom på den foretagne regulering af hændelsesudredning i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1035/2011 af 17. oktober 2011 om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester. Heri beskrives en faseopdelt proces, hvor der blandt andet kan (skal) iværksættes umiddelbare foranstaltninger som følge af den indtrufne hændelse samt skal gennemføres efterfølgende hændelsesudredning omfattende alle nødvendige sikkerhedsrelaterede tiltag. Det er vores erfaring, at der i forbindelse med hændelser, alvorlige hændelser og havarier typisk er tale om hændelsesudredningsforløb, der strækker sig over længere tid. Det forekommer derfor uhensigtsmæssigt, at der stilles krav til ANSP’er om, at hændelsesudredning og resultaterne heraf skal være rapporteret til myndigheden inden 30 dage.

Naviair ser helst, at spørgsmål om hændelsesudredning ikke reguleres i det fremsendte forslag til forordning, men alene reguleres i forordning nr. 1035/2011.”

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget er blevet præsenteret den 10. og 14. januar 2013 i Rådets transportarbejdsgruppe og har den 28. januar 2013 været genstand for en egentlig første artikelgennemgang.

En række medlemsstater har lagt vægt på, at forslaget ikke må medføre yderligere administrative byrder. Desuden vil der være fokus på, hvilke indvirkninger forslaget vil få på luftfartsindustrien.



En gruppe lande har efterspurgt en klassificering af begivenheder, blandt andet for, at myndigheder og organisationer ikke skal anvende unødige ressourcer på analyse af en begivenhed som ikke klassificeres tilstrækkelig alvorlig. Kommissionen har i den forbindelse udtalt sig enig i, at det kan være en god idé at indføre en form for proportionalitet i forhold til, hvilke begivenheder, der kræver analyse.

I forbindelse med Kommissionens indledende præsentation af forslaget har en gruppe lande udtalt interesse for den nuværende danske implementering af "just culture" princippet ved en ordning med 100 % straffrihed for den indberettende. Den danske model vil dog være vanskelig at acceptere i nogle medlemsstater.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Det sigter mod en harmonisering af indberetning af begivenheder inden for civil luftfart, og styrker anvendelsen og beskyttelsen af informationerne. Endvidere finder man det fra dansk side positivt, at forslaget, i forhold til den nuværende regulering på området, stiller krav om analyse af begivenhederne, fremfor alene indsamling af data. Dette vil i højere grad bidrage til en større viden om begivenheder, der er til fare for flysikkerheden, og dermed også en øget mulighed for præventivt at forhindre dem.

I Danmark har man opdelt de obligatoriske indberetninger i fire forskellige områder for at sikre en overskuelighed: Flyveoperationel indberetning, teknisk indberetning, flyvepladser indberetning og lufttrafik-tjenesters indberetninger. I forslaget er der ikke foretaget en sådan opdeling. Fra dansk side er det ønskeligt, at der bliver mulighed for fleksibilitet i forhold til indsamling af indberetninger, så det nuværende danske system kan opretholdes i forhold til de enkelte indberetningskategorier. Dette skaber gennemsigtighed for den indberettende.

I den nuværende danske regulering er der 100 % straffrihed for den, der indberetter en begivenhed, der er omfattet af BL 8-10. Denne beskyttelse vil blive mindre, hvis forslaget vedtages i dets nuværende form, da forslaget tillader strafforfølgning, når der er udvist "grov uagtsomhed". Tidligere danske erfaringer har vist, at indberetninger udebliver, hvis den indberettende er bekymret for eventuel strafforfølgning. Fra dansk side er det derfor vigtigt, at der med de nye indberetningsregler fortsat vil være muligt at opretholde den danske ordning med straffrihed.

Vedrørende etablering af det nationale organ, hvortil en ansat skal kunne indberette overtrædelse af forordningens bestemmelse om princippet om informationskildebekyttelse, straffrihed og om, at arbejdsgiveren ikke må



sanktionere den ansatte, vurderes denne opgave at kunne håndteres af Trafikstyrelsen.

Side 20/20

Forordningen udvider gruppen af omfattede luftfartøjer i forhold til den eksisterende EU-regulering.

Indberetningspligten bliver med forordningsforslaget udvidet til at omfatte luftfartøjer, som i henhold til forordning nr. 216/2008<sup>9</sup> ellers er undtaget for EU-regulering. Dette synes fra dansk side en smule uhensigtsmæssigt, da det vil gøre begivenheder med luftfartøjskategorier indberetningspligtige, når de ellers ikke er reguleret på EU-niveau. Fra dansk side vil man derfor arbejde for, at forslaget indberetningspligt kun skal omfatte begivenheder med luftfartøjer, der er omfattet af EU-regulering.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.