



Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7221 8888  
info@trafikstyrelsen  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 26. februar 2013

**Grund- og nærhedsnotat om Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (interoperabilitetsdirektivet)**

KOM (2013) 30

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

## 1. Resumé

Kommissionens forslag til omarbejdning af interoperabilitetsdirektivet er en del af 4. jernbanepakke.

Direktivforslaget omfatter forslag til ændring af godkendelser til ibrugtagning af jernbanekøretøjer på det Indre Marked, samt godkendelse til ibrugtagning af faste og mobile togkontrol- og signalsystemer. Forslaget indebærer, at disse godkendelser fremover skal foretages af det europæiske jernbaneagentur.

Interoperabilitetsdirektivet er tæt forbundet med forslag til ændring af agenturforordningen KOM (2013) 27 og sikkerhedsdirektivet KOM (2013) 31, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

Interoperabilitetsdirektivet fastlægger procedurerne for godkendelse af bl.a. jernbanekøretøjer og visse dele af jernbaneinfrastrukturen, mens agenturforordningen fastlægger agenturets kompetencer, herunder godkendelseskompetencer vedrørende interoperabilitets- og sikkerhedsområdet.

## 2. Baggrund

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 30. januar 2013 og fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 6. februar 2013. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91.

Den foreslåede omarbejdning af direktivet erstatter det gældende direktiv (2008/57/EF). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. TEUF artikel 294.

Kommissionen har fremlagt 4. jernbanepakke, som er baseret på Hvidbogen "Towards a competitive and resource efficient transport system" COM(2011)144. Hvidbogen pointerer, at udvikling af et effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem indebærer, at der etableres et fælles europæisk jernbaneområde, hvilket kræver afskaffelse af en række tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet er at gøre det lettere for jernbanevirksomheder at køre på tværs af landegrænserne.

Et andet formål er at skabe et indre marked for jernbanekomponenter i EU. Dette skal ifølge Kommissionen ske ved at harmonisere tekniske regler (TSI'er) og procedurer for godkendelse af køretøjer og visse dele af jernbaneinfrastrukturen. Kommissionen anfører, at det vil betyde, at komponenterne bliver billigere som følge af den øgede konkurrence på markedet.

De væsentligste forslag til ændringer vedrører:

- Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er), som er de harmoniserede tekniske krav for jernbanen. Kommissionen foreslår, at TSI'erne fremover skal udarbejdes som delegerede retsakter.
- Godkendelse af køretøjer
- Udstedelse og fornyelse af ibrugtagningstilladelser til togkontrol og signaler.
- Krav til de organer, som har til opgave at verificere, at TSI'erne bliver efterlevet ved større ændringer på jernbanen (de såkaldte bemyndigede organer).
- Mulighed for etablering af et register for jernbanens tilgængelighed for personer med reduceret mobilitet.

*Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er)*

Kommissionens forslag til nye vedtagelsesprocedure vil medføre, at alle TSI'er - og rettelser til disse - udarbejdes som delegerede retsakter.

En del af disse TSI'er indeholder udelukkende tekniske forhold, f.eks. TSI Loc&Pas (lokomotiver og passagervogne), TSI'en omhandler standarder for lokomotiver og passagervogne m.v. Hvorimod andre TSI'er, kan indeholde politiske aspekter f.eks. TSI PRM (personer med reduceret mobilitet) indeholder udover tekniske forhold ligeledes forhold om tilgængelighed for personer med reduceret mobilitet.

#### *Godkendelse af køretøjer*

For at opnå tids- og omkostningsbesparelser for jernbanevirksomhederne og for at fremme den europæiske jernbaneindustri konkurrenceevne, foreslås der et nyt koncept for godkendelse af køretøjer. I dag er det sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen) som godkender og udsteder ovenstående samt opkræver gebyr herfor.

Det nye koncept indebærer, at godkendelse og introduktion af køretøjer og køretøjstyper på det indre marked, vil blive foretaget af agenturet, således at jernbanevirksomheden først kan ibrugtage et køretøj, når agenturet har godkendt, at køretøjet er sikkert og interoperabelt.

#### *Ibrugtagningstilladelser til togkontrol og signaler*

Ligeledes vil det være agenturet, der fremover udsteder ibrugtagningstilladelser til fast og mobilt togkontrol- og signaludstyr i forbindelse med faciliteringen af udrulningen af det europæiske togkontrol- og kommunikationssystem (ERTMS).

Interoperabilitetsdirektivet er tæt forbundet med forslaget til ændring af agenturforordningen KOM (2013) 27 idet agenturforordningen fastlægger agenturets kompetencer, herunder godkendelseskompetencer vedrørende interoperabilitets- og sikkerhedsområdet.

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

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet. Dette begrundes med, at målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, idet

medlemsstaternes forskelligartede fortolkning af det fælleseuropæiske regelgrundlag bevirker, at nationale regler og forvaltning fortsat udgør en barriere for markedsadgang. Dette gælder både ved godkendelse af jernbanekøretøjer, der skal køre på tværs af landegrænserne, og når en virksomhed ønsker at drive jernbanevirksomhed i anden medlemsstat.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Gældende dansk ret**

Forslaget har i sin nuværende udformning lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Direktiv 2008/57/EF bliver ophævet i forbindelse med vedtagelse af det nye forslag.

Følgende danske regler på interoperabilitetsområdet er gældende:

Bekendtgørelse nr. 459 af 28. april 2010 om interoperabilitet i jernbanesystemet med senere ændringer.

Lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane.

Bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

Bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

Hvis direktivforslaget vedtages skal disse regler tilpasses direktivforslaget.

## **7. Konsekvenser**

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere forslagets konsekvenser, idet den endelige afgrænsning mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse ikke er klart defineret, herunder principperne for opkrævning af gebyrer.

En nærmere vurdering af forslagets konsekvenser vil ske i takt med at afgrænsningen mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse defineres nærmere.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU- specialudvalget for transport og en række øvrige aktører i jernbanebranchen med frist for høringsbidrag den 6. marts 2013. Supplerende grund- og nærhedsnotat vil herefter blive fremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketinget Transportudvalg, såfremt høringen giver anledning hertil.

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

Behandlingen af forslaget er i sin indledede fase, men det må forventes at en del medlemsstater har forbehold over for forslaget.

Under den indledende behandling har medlemsstaterne markeret generelle positioner i forhold til Kommissionens forslag. I forhold til forslaget om en ny forordning for jernbaneagenturet samt forslagene om ændring af interoperabilitetsdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet har medlemsstaterne generelt bakket op om målet i forslagene. Medlemsstaterne har dog været kritiske i forhold til:

- at agenturet tildeles større bemyndigelse og ansvar.
- at den foreslåede arbejdsdeling mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan vise sig at blive utilsigtet bureaukratisk.
- at små jernbanevirksomheder tvinges til at rekvirere EU-sikkerhedscertifikater, som de ikke har behov for.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Det er Regeringens foreløbige generelle holdning, at man er positivt indstillet over for Kommissionens ønske om at sikre, at medlemsstaterne ikke har administrative barrierer, der hindrer et reelt interoperabelt og åbent indre marked.

Regeringen er positiv over for, at agenturet får øget sin bemyndigelse for at sikre dette. Regeringen er derudover opmærksom på at forslaget, ud fra et samlet europæisk synspunkt, vil kunne medføre besparelser.

Regeringen finder, at der er behov for, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer defineres nærmere.

Regeringen vil være særligt opmærksom på, at bemyndigelsen til ERA ikke skaber nye barrierer og bureaukrati.

Regeringen vil desuden være særligt opmærksom på forslaget om anvendelse af delegerede retsakter ved vedtagelse og ændringer af TSI'er.

Endelig finder regeringen, at det bør afklares, hvorvidt der er behov for et fælleseuropæisk register om tilgængelighed.

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

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Hele 4. jernbanepakke har dog tidligere været nævnt til orientering den 1. marts 2013 i forbindelse med rådsmøde (TTE) den 11. marts 2013. En overordnet beskrivelse af hele 4. jernbanepakke var endvidere en del af samlenotatet, der blev fremsendt 14. februar 2013.