

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

Notat

Dato 27. februar 2013

## **Grund- og Nærhedsnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed (omarbejdning) (Sikkerhedsdirektivet)**

KOM (2013) 31

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

### **1. Resumé**

Direktivforslaget omfatter forslag til indførelse af EU-sikkerhedscertifikater (single safety certificates) og til at jernbaneagenturet bemyndiges til at udstede certifikaterne. Forslaget indebærer desuden, at muligheden for at udstede nationale regler reduceres yderligere, og at direktivets anvendelsesområde ændres, så det udtrykkeligt fremgår, at metro, sporvogne og andre letbanesystemer og andre adskilte net, hvor der kører passagertransport, ikke er omfattet af direktivet.

Omarbejdningen af sikkerhedsdirektivet er tæt forbundet med forslag til ændring af agenturforordningen KOM (2013) 27 og interoperabilitetsdirektivet KOM (2013) 30, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

### **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 ændring af direktivet erstatter det gældende direktiv (2004/49/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 jernbanesikkerhedsdirektivet er at sikre, at jernbanesikkerheden i EU opretholdes, udvikles og forbedres, og at adgangen til markedet for jernbanetransportydelse forbedres.

Jernbanesikkerhedsdirektivet udgør en ramme med henblik på harmonisering af nationale sikkerhedsregler, sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, opgaver og roller for den nationale sikkerhedsmyndighed og den nationale undersøgelsesmyndighed.

De væsentligste forslag til ændringer i forhold til det gældende jernbanesikkerhedsdirektiv er:

- Indførelse af EU-sikkerhedscertifikater (single safety certificates),
- udvidelse af agenturets bemyndigelse til bl.a. at udstede EU-sikkerhedscertifikater, samt tilbagekalde og føre tilsyn med disse,
- muligheden for at udstede nationale regler reduceres yderligere,
- direktivets anvendelsesområde ændres.

#### *EU-sikkerhedscertifikater og agenturets rolle*

For at drive jernbanevirksomhed i EU skal virksomheden have et sikkerhedscertifikat.

I dag består et sikkerhedscertifikat af en a-del, som er sikkerhedsledelsessystemet og en b-del, som er de nationale krav. Hvis en jernbanevirksomhed har fået udstedt et sikkerhedscertifikat (en a-del og en b-del) i en anden medlemsstat, skal virksomheden have udstedt en b-del i alle de medlemsstater, hvor virksomheden ønsker at drive jernbanevirksomhed.

Et EU-sikkerhedscertifikat vil betyde, at virksomhederne kan anvende et og samme sikkerhedscertifikat til kørsel i alle EU lande.

Kommissionen ser indførelse af et EU-sikkerhedscertifikat som en naturlig følge af, at der i dag findes fælles EU-regler om fælles sikkerhedsmetoder for virksomhedsinterne tilsyn, vurdering af overholdelse af krav for opnåelse af certifikat/godkendelse, myndighedstilsyn og risikovurdering.

Kommissionen finder, at agenturet skal kunne udstede EU-sikkerhedscertifikater. EU-sikkerhedscertifikatet kan udstedes, når virksomheden kan dokumentere at have etableret et sikkerhedsledelsessystem.

Agenturet skal kunne udføre tilsyn og inspicere de certificerede virksomheder og kunne kræve relevant dokumentation udleveret.

Rollefordelingen mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder foreslås fastlagt aftalemæssige eller ved andre arrangementer mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder.

#### *Nationale regler*

Kommissionen foreslår, at omfanget af nationale regler yderligere begrænses. Det skal ske ved, at Kommissionen skal høres inden nationale regler kan udstedes.

#### *Udstedelse af retsakter*

Forslaget indebærer, at retsakter vedrørende fælles sikkerhedsmetoder (såkaldte CSM'er), fælles sikkerhedsindikatorer (såkaldte CSI'er) og fælles sikkerhedsmål (såkaldte CST'er) fremover udstedes som delegerede retsakter.

Krav til sikkerhedsledelsessystemet, fælles krav med henblik på certificering af vedligeholdelsesenheder for alle køretøjer og fastlæggelse af det overordnede indhold af undersøgelsesrapporter foreslås fremover udstedt som implementerende retsakter.

#### *Direktivets anvendelsesområde, definitioner og fordeling af ansvar*

Direktivets anvendelsesområde ændres således, at det fremgår udtrykkeligt, at metro, sporvogne og andre letbanesystemer samt funktionsmæssigt adskilte net, som kun er beregnet til personbefordring i lokal-, by- og forstadsområder, ikke er omfattet af direktivet.

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

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen vurderer, 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 lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Direktivet (2004/49/EF) bliver ophævet i forbindelse med vedtagelse af det nye forslag.

Følgende danske regler på jernbanesikkerhedsområdet er gældende:

Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010.

Bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet.

Bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.

Bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Hvis direktivforslaget vedtages skal disse regler tilpasses.

## **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 overfor 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 bredt understøttet den foreslåede intention 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 jernbanevirksomheder tvinges til at rekvirere EU-sikkerhedscertifikater, som de ikke har behov for, hvis de ikke foretager grænseoverskridende trafik.

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

Det er Regeringens foreløbige generelle holdning, at det hidtidige system med a- og b-certifikater ikke er optimalt og giver uhensigtsmæssige snitflader mellem a- og b-delen. Danmark støtter derfor som udgangspunkt et fælles EU-certifikat.

Regeringen er opmærksom på, at der er behov for, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer defineres nærmere, herunder kan nævnes:

- Grænsefladen mellem agenturets udstedelseskompetence set i forhold til det arbejde, som sikkerhedsmyndigheden skal udføre som en forudsætning herfor.
- Finansiering af agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver.

Regeringen er opmærksom på Kommissionens forslag om at de fælles sikkerhedsmetoder, de fælles sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsmål udstedes som delegerede retsakter.

Hensigtsmæssigheden for alle de nævnte forhold bør afklares.

Endeligt finder regeringen, at det bør sikres, at agenturets udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater ikke afføder yderligere barrierer, yderligere administrativt bureaukrati og meromkostninger for virksomhederne.

### **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.