

Teknisk gennemgang af lovforslag i TRU

Forslag til lov om ændring af jernbaneloven

(Implementering af dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, herunder nye beføjelser for den Europæiske Unions Jernbaneagentur, justeringer af den retlige ramme for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes arbejde m.v.)

Struktur for teknisk gennemgang af lovforslag om ændring af jernbaneloven

Gennemgang af hovedelementer i L184:

- Implementering af 4. jernbanepakke
 - Overførsel af godkendelseskompetencer til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA)
 - Tilpasning af reglerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
- Afbureaukratisering af procedurekrav (selvforvaltning)
- Perronovergange

A photograph of a high-speed train, likely a TGV, on a railway track. The train is red and white, moving away from the viewer. The tracks are surrounded by a complex network of overhead power lines and support structures. The background shows a blurred landscape with trees and a building.

Implementering af 4. jernbanepakke

Overførsel af godkendelseskompetencer til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) og tilpasning af reglerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Implementering af 4. jernbanepakke – Overførsel af godkendelseskompetence til ERA

- **Hvad skal ERA overtage godkendelseskompetencer for?**
- Virksomhedsgodkendelser
 - EU-sikkerhedscertifikater, hvor jernbanevirksomheden skal køre i mere end én medlemsstat
- Køretøjsgodkendelser
 - Typegodkendelser og køretøjsomsætningstilladelser, hvor køretøjet skal have anvendelse i mere end én medlemsstat
- **Hvad forbliver nationalt?**
- Godkendelse af infrastrukturforvaltere
- Godkendelse af infrastruktur

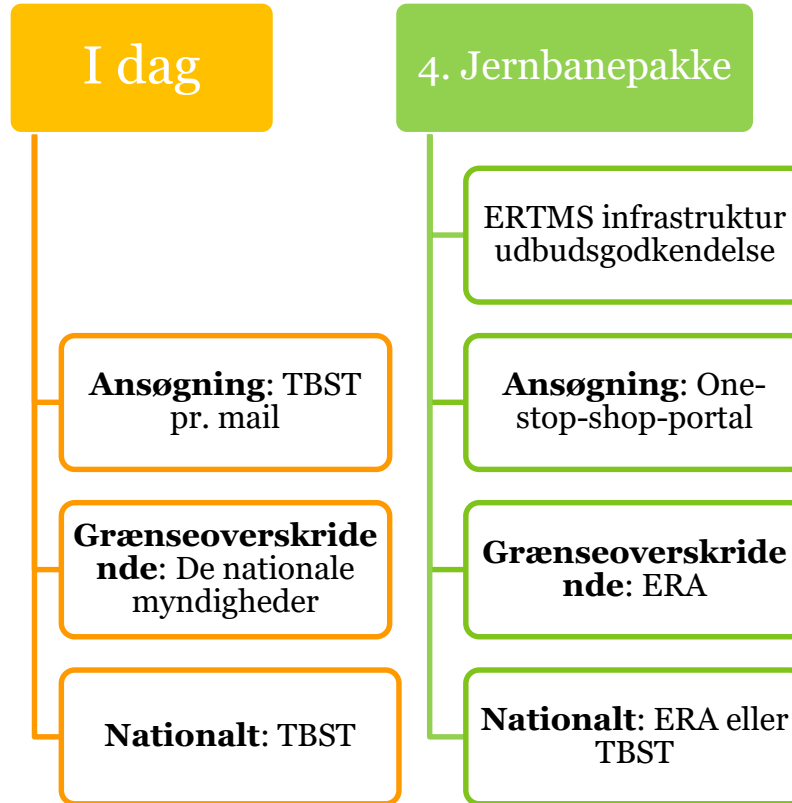
Hvad er nyt?

- ERA overtager godkendelseskompetencer
- I praksis skal ERA godkende:
 - Køretøjsgodkendelser
 - (Typegodkendelser og omsætningsgodkendelser)
 - Virksomhedsgodkendelser
 - (EU-sikkerhedscertifikater)
 - ERTMS systemmyndighed
 - Udbudsgodkendelse (infrastruktur)

Én godkendelse, der dækker hele EU

→ Nemmere at komme ind på markedet

Godkendelser i dag og fremover



TBST skal samarbejde med ERA

Implementering af 4. jernbanepakke – Tilpasning af reglerne for Havarikommissionen

Overordnet set regelændringer på fire områder:

- I) Rammerne for Havarikommissionens undersøgelser
- II) Samarbejde mellem undersøgelsesorganer
- III) Reglerne for rapportering til Havarikommissionen
- IV) anbefalinger på sikkerhedsområdet

I. Rammerne for Havarikommissionens undersøgelser

Hovedindholdet af de foreslåede bestemmelser:

- Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal omgående videregive alle tilgængelige oplysninger om en ulykke eller hændelse til Havarikommissionen.
- Havarikommissionen skal hurtigst muligt og senest to måneder efter modtagelse af meddelelse om ulykken/hændelsen træffe afgørelse om at indlede en undersøgelse.
- En lang række parter gives i loven en ret til at fremlægge relevante tekniske oplysninger for på den måde at bidrage til undersøgelsesrapportens kvalitet.
- Havarikommissionen skal tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holde dem underrettet om fremskridt i undersøgelsen.

II. Samarbejde mellem undersøgelsesorganer

Hovedindholdet af de foreslåede bestemmelser:

- Det præciseres, at repræsentanter for fremmede stater deltagelse i Havarikommissionens arbejde forudsætter, at denne deltagelse ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed.
- Derudover styrkes Havarikommissionens lovgivningsmæssige muligheder for samarbejde med de andre nationale undersøgelsesorganer, herunder med hjemmel til deltagelse i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.

III. Reglerne for rapportering til Havarikommissionen

Hovedindholdet af de foreslåede bestemmelser:

- Havarikommissionen forpligtes til at udsende en foreløbig erklæring, såfremt den endelige rapport ikke kan offentliggøres inden for 12 måneder.
- Den endelige rapport skal fremadrettet ikke kun sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, men også til Agenturet, relevante parter, de berørte organer og til parter i andre medlemsstater.

IV. Anbefalinger på sikkerhedsområdet

Hovedindhold af de foreslåede bestemmelser:

- Havarikommissionens anbefalinger stiles til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og –hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter – til ERA, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater.
- De instanser, der er stilet anbefalinger til, skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der følges op på Havarikommissionens anbefalinger på sikkerhedsområdet.
- De instanser, der er stilet anbefalinger til, skal give Havarikommissionen tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en anbefaling.



Afbureaukratisering af procedurekrav

Selvforvaltning af sikkerhedsregler

Hvad er selvforvaltning?

I dag

- Alle virksomheder sender omfattende materiale til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om sikkerhedsprocedurer.
- Der er ingen fælles, national ramme for sikkerhedsregler.

Fremover

- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen laver en overordnet ramme, som virksomheder er ansvarlige for at implementere i deres egne regler og systemer.
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn.

Grundlæggende er formålet at sikre et større ejerskab til sikkerheden i virksomhederne.

Selvforvaltning af sikkerhedsregler

- Hvad indebærer ændringen af § 61?

Mulighed for fjernelse af godkendelseskravet

→ Dvs. virksomhederne selv udarbejder, ændrer og opdaterer sine sikkerhedsregler

Udvidelse af eksisterende hjemmel:

→ Dvs. fremover både for tekniske og trafikale sikkerhedsregler

Gælder for hele jernbaneområdet (både infrastruktur og jernbanevirksomheder)

→ Dvs. *anlæg, vedligeholdelse og drift*

Selvforvaltning af sikkerhedsregler

- Hvordan indføres selvforvaltning i praksis?

Udstedelse af bekendtgørelser med funktionskrav

- Angiver den funktion, der skal opfyldes, men ikke hvordan den skal løses
- Plads til fleksibilitet, hvor virksomhederne vælger individuelle løsninger, som er tilpasset virksomhedens specifikke strækninger og trafikafvikling

Samme principper som Bygningsreglementet

- Skaber fælles, overordnet ramme (nu er der ingen!)
- Ensartet og transparent grundlag for virksomhederne

Selvforvaltning af sikkerhedsregler

- Fra godkendelses- til tilsynsmyndighed:

Afbureaukratisering:

→ Ikke krav om myndighedsgodkendelse

Myndighedsfokus på sikkerhed forbliver det samme

→ Men sikres fremover ved tilsyn af den enkelte virksomhed

Tilsyn skal sikre:

→ at de specifikke regler, som den enkelte virksomhed anvender, overholder de overordnede funktionskrav

Selvforvaltning af sikkerhedsregler

Udrulning:

Forberedelse

Fase 1

- Ændring af jernbaneloven
- Udmøntende bekendtgørelser med funktionskrav
- Dialog med branchen

Trinvis etablering af selvforvaltning

Fase 2

- Frivillig selvforvaltning

Fase 3

- Obligatorisk selvforvaltning

A photograph of a red high-speed train on a railway track. The train is moving away from the viewer. The tracks are surrounded by a complex network of overhead power lines and support structures. The background shows some greenery and a building.

Perronovergange

Krav om at udvise særlig forsigtighed og forbud mod at krydse perronovergangen i særlige situationer

Krydsning af perronovergange, der er i niveau med jernbaneskinneerne



Krydsning af perronovergange, der er i niveau med jernbaneskinnerne

Indholdet af den foreslåede bestemmelse:

- Der skal udvises særlig forsigtighed, når man passerer en perronovergang, der er i niveau med skinnerne.
- Jernbaneskinnerne skal passeres uden unødigt ophold.
- Der indføres et forbud mod at passere perronovergange, der er i niveau med skinnerne i en række situationer, hvor toget er inden for rækkevidde, og det derfor vil være til fare at krydse skinnerne:
 - Når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig.
 - Når advarsel om, at tog nærmer sig, er tilkendegivet ved signalanlæg.
 - Når jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.
- En overtrædelse af den foreslåede bestemmelse foreslås sanktioneret med bøde.

Tak for opmærksomheden