



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

Notat
Dato 18. marts 2013

Supplerende 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 TSier - 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 har været i høring i EU- specialudvalget for transport og en række øvrige aktører i jernbanebranchen, herunder Aarhus Letbane I/S, DNV KEMA, Lloyds, Aktins Danmark A/S, NIRAS, Siemens A/S og Jernbanenævnet i perioden fra den 7. februar med frist for høringsbidrag den 6. marts 2013.

Der er modtaget følgende høringssvar:

DSB:

"I kapitel 1, artikel 2, punkt 37 bør ordlyden i definitionen på en "handicappet" eller "bevægelseshæmmet" person ændres, så den er i overensstemmelse med definitionen i PRM TSI samt i passagerrettighedsforordningen (1371/2007 af 23. oktober 2007).

DSB er som udgangspunkt positivt indstillet overfor en fælles køretøjsomsætningstilladelse (kapitel V), som skal øge gennemsigtigheden og konkurrencen på det europæiske marked. DSB anerkender, at i en standardiseringsproces som denne vil jernbaneoperatørerne i forhold til godkendelsesprocedurerne i nogle medlemslande opleve en markant forbedring af forholdene, mens andre vil opleve uændrede eller let forværrede forhold. DSB savner en klart sammenhængende beskrivelse af de forskellige certifikater og procedurer, som skal indføres og ser sig ikke på nærværende grundlag i stand til at vurdere, hvorvidt ændringen vil udgøre en økonomisk og administrativ lettelse eller byrde ved ibrugtagning af køretøjer jf. de eksisterende forhold på det danske marked. Dette forstærkes af forhold omkring afgifter nævnt i vores kommentarer til agenturdirektivet, jf. COM(2013) 27.

I artikel 2 ændres definitionerne for "opgradering" og "fornyelse", hvor ordet "større" udgår. Ændringerne kan måske medføre, at mange flere arbejder kan afstedkomme krav om benyttelse af NoBo/Debo. Hvis dette er tilfældet, kan det specifikt øge kravene til kvalitetsstyring især for det ældre materiel og generelt øge omkostningerne og de administrative byrder for DSB".

Dansk Industri:

"DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke, og muligheden for at afgive bemærkninger til de enkelte delforslag. I dette tilfælde COM(2013) 30, der omhandler forslag til omarbejdet direktiv (2008/57) om interoperabilitet i jernbanesystemet i den Europæiske Union.

DI Transport kan tilslutte sig forslaget, idet det forudsættes, at ændringerne ikke medfører øgede omkostninger for jernbaneoperatørerne. Vi finder endvidere, at det bør overvejes, om direktivet også kunne indeholde krav til etableringen af et fælles europæisk jernbanesprog for de områder, der har betydning for opnåelse af interoperabilitet.

Vi står naturligvis til rådighed for de videre drøftelser vedrørende 4. jernbanepakke".

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Behandlingen af forslaget er i sin indledende 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.