

Bruxelles, den 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET
i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

**Rådets holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om
jernbanesikkerhed (omarbejdning)**

(EØS-relevant tekst)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

**Rådets holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om
jernbanesikkerhed (omarbejdning)**

(EØS-relevant tekst)

1. BAGGRUND

Den 30. januar 2013 vedtog Kommissionen en omfattende pakke bestående af seks lovforslag, der skal medføre bedre kvalitet og flere valgmuligheder inden for jernbanetransporten i Europa.

Det er nødvendigt at forbedre tjenesternes kvalitet og effektivitet for at gøre jernbanetransport til en mere attraktiv valgmulighed for passagererne og for at tilskynde til trafikoverflytning. Vi kan få mere for pengene og opnå en højere grad af bæredygtighed for få offentlige midler.

Pakken har ligeledes til formål at tilskynde til innovation af EU's jernbaner med henblik på at opfylde forbrugernes forventninger. Dette foregår på tre forskellige indbyrdes forbundne måder:

- (1) Ved at åbne de dynamiske passagermarkeder for konkurrence og gøre det obligatorisk at byde på kontrakter om offentlig trafikbetjening.
- (2) Ved at styrke infrastrukturforvalternes uafhængighed, så de kan kontrollere alle jernbanenettets kernefunktioner, og ved at sikre rimelig adgang for alle til jernbanetransport.
- (3) Ved at styrke jernbaneagenturets rolle som "kvikskranke" for udstedelse af køretøjstilladelser, der gælder i hele EU, med henblik på markedsføring og sikkerhedscertifikater, der også gælder i hele EU, til operatørerne.

Forslaget blev sendt til Europa-Parlamentet og Rådet
(dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD):

Den 31. januar 2013

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale
Udvalg:

Den 22. august 2013

Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:

Den 8. oktober 2013

Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget:

Den 26. februar 2014

Rådets holdning vedtaget:

Den 10. december

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Hovedformålet med at omarbejde Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed 2004/49/EF¹ er at forenkle processen i forbindelse med bevilling af jernbanesikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder. Dette indebærer en ændring af systemet fra den nuværende model med to dele bestående af a) bevilling, hvor jernbanevirksomheden oprindelig blev etableret, og b) bevilling i hver enkelt medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden har til hensigt at operere, til et enkelt EU-sikkerhedscertifikat, der gælder i hele EU.

Forslaget reviderer ligeledes de nationale sikkerhedsmyndigheders rolle og fordelingen af ansvarsområder mellem disse og Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet"). Ifølge forslaget skal de nationale sikkerhedsmyndigheder fokusere mere på overvågning af de jernbanevirksomheder, der opererer i deres respektive medlemsstater, samt på aktiviteter, hvor det er formålstjenligt med lokal tilstedeværelse, eller hvor der kræves lokalt sprogkendskab, f.eks. ved inspektioner eller kontrolbesøg. Agenturet skal overvåge de nationale sikkerhedsmyndigheders aktiviteter, resultater og organisation samt systemets generelle sikkerhedsresultater.

Der er allerede tidligere blevet foretaget væsentlige ændringer i direktiv 2004/49/EF. Eftersom der skal foretages yderligere ændringer, foreslog Kommissionen af klarhedshensyn en omarbejdning.

3. KOMMENTARER TIL RÅDETS HOLDNING

Den politiske aftale, der blev indgået i Transportrådet den 10. december 2015, støtter hovedformålene med Kommissionens forslag om at forenkle processen i forbindelse med bevilling af sikkerhedscertifikater. Den politiske aftale afviger dog fra Kommissionens forslag på visse punkter, idet den navnlig giver jernbanevirksomheder, der kun opererer i en medlemsstat, mulighed for at ansøge om et sikkerhedscertifikat enten hos agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed. Procedurerne og beslutningskriterierne ville dog forblive de samme i begge tilfælde.

Desuden indeholder Rådets holdning følgende:

- Den klarlægger rolle og ansvar for de forskellige involverede aktører inden for jernbanesystemet med henblik på at forbedre sikkerhedsniveauet ved at styrke bestemmelserne om de respektive roller for aktørerne inden for jernbanesystemet med henblik på at udvikle og forbedre jernbanesikkerheden (artikel 4). Rådet finder ydermere, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal have et stort ansvar for togenes sikre drift, og at de skal forpligtes til at indføre sikkerhedsstyringssystemer.
- Teksten klarlægger, at agenturet skal holdes ansvarligt i forbindelse med udstedelse af sikkerhedscertifikater. Der tilføjes en ny betragtning (betragtning 27) til teksten med henblik på at minde om den juridiske ramme for agenturets ansvarsområde og

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

for at understrege vigtigheden af, at de nationale sikkerhedsmyndigheder arbejder sammen på alle områder i tilfælde af jernbaneulykker. Desuden fastsætter Rådets holdning, at agenturet er fuldt ansvarligt for hvert enkelt sikkerhedscertifikat, det udsteder (artikel 10, stk. 6).

- Den opstiller klageprocedurer, der afspejler muligheden for at henvise en sag til en national domstol i tilfælde af uenighed med agenturets eller den nationale sikkerhedsmyndigheds beslutning (artikel 10, stk. 12).
- Teksten giver flere detaljer om, hvordan agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder skal arbejde sammen i forbindelse med udstedelse af sikkerhedscertifikater. Rådets tekst indeholder en procedure til håndtering af uoverensstemmelser mellem agenturet og en national sikkerhedsmyndighed (artikel 10, stk. 7).
- Teksten giver oplysninger om de nationale sikkerhedsmyndigheders overvågningsaktiviteter og om, hvordan de vedrører certificeringen. Denne nye bestemmelse (artikel 17) har specifikt til formål at garantere, at den nye sikkerhedscertificeringsprocedure ikke underminerer de nationale sikkerhedsmyndigheders rolle i forbindelse med deres overvågning af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.
- Den giver Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at indføre en rapporteringsstruktur til undersøgelsesrapporter om ulykker og hændelser (artikel 24).

Rådets holdning indeholder også nye bestemmelser, der tager fat om specifikke sager og nogle medlemsstaters bekymringer. De nye bestemmelser i Rådets holdning skal:

- Gøre det muligt for medlemsstaterne at udelukke sidespor fra anvendelsesområdet af de foranstaltninger, der gennemføres i medfør af direktivet.
- Holdningen tillader ikke-EU-operatører uden sikkerhedscertifikat at køre ind på en station i EU tæt ved grænsen.
- Den opstiller særlige ordninger for samarbejdet mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder i forbindelse med overvågning af netværk, der er isoleret fra resten af EU.
- Den gør det muligt at fravige systemet i forbindelse med de organer, der er ansvarlige for vedligeholdelse af godsvogne, der hører til en pulje af godsvogne, som anvendes i fællesskab med ikke-EU-lande.
- Efter en cost benefit-analyse skal det være muligt for agenturet at indføre et værktøj, der skal fremme udvekslingen af sikkerhedsoplysninger blandt de relevante aktører i jernbanekæden.
- Den skal fremme udviklingen af en kultur, der bygger på gensidig tillid og læring ved hjælp af infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes sikkerhedsstyringssystemer.
- Den understreger vigtigheden af at udvikle en sikkerhedskultur, mere specifikt ved at anmode agenturet om at evaluere udviklingen af denne kultur, herunder gennem hændelsesrapportering, og ved at anmode Kommissionen om at tage passende skridt i overensstemmelse med agenturets anbefalinger.

Kommissionen anser ovenstående punkter for acceptable, men den beklager følgende aspekter af Rådets holdning:

- Gennemførelsestidsfristen, der er forlænget fra 2 til 3 år.
- Alle ændringer, der indføres i forbindelse med delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser, herunder systematisk brug af ikke-udtalelsesklausulen, der er i modstrid med ordlyden og ånden i artikel 5, stk. 4, andet afsnit, litra b), i forordning (EU) nr. 182/2011.
- Fjernelse af kravet til medlemsstaterne om at indgive klare og præcise oplysninger til Kommissionen om gennemførelsen af direktiverne i den nationale lovgivning som anerkendt af Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i deres fælles politiske erklæring om forklarende dokumenter af 27. oktober 2011.

4. KONKLUSION

Kommissionen finder, at det er af altafgørende betydning at opdatere lovgivningen om sikkerhed i jernbanesystemet, hvis vi skal indføre en forenklet og ensartet ramme for sikkerhedscertifikater. Opdateret lovgivning ville i høj grad reducere de mange forskellige nationale regler i EU – og hvad der er mindst lige så vigtigt – mindske de store forskelle i medlemsstaternes sikkerhedscertificeringsprocedurer.

Kommissionen accepterer i kompromisets ånd Rådets holdning, hvilket gør det muligt for Europa-Parlamentet at vedtage den endelige tekst ved andenbehandlingen sammen med de øvrige fem forslag i den fjerde jernbanepakke. Kommissionen er afgjort af den opfattelse, at hvis de markedsrelaterede og tekniske søjler vedtages samtidig, vil det maksimere fordelene hvad angår tjenesternes kvalitet og jernbaneindustriens konkurrenceevne og effektivitet.