



Förordning om den europeiska järnvägsbyrån (ERA)

Näringsdepartementet

2007-02-27

Dokumentbeteckning

KOM (2006) 785 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningen (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå

Sammanfattning

Förslaget till direktiv om ändring av förordningen (EG) nr 881/2004 om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå ingår som en del i ett större paket benämnt ”Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen”. Det viktigaste motivet bakom förslaget att ändra förordningen är att åstadkomma ett effektiviserat förfarande för beslut om godkännande av ibruktagande av järnvägsmateriel, främst lokomotiv, i syfte att underlätta den fria rörligheten för sådan materiel inom gemenskapen. Ytterligare skäl bakom förslaget är:

- att anpassa förordningen i förhållande dels till den regelutveckling som sker inom ramen för behandlingen av det s.k. tredje järnvägspaketet, dels i förhållande till bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF),
- att reglera den europeiska järnvägsbyråns (ERA) roll i utvecklingen av det europeiska signal- och kontrollstyrningssystemet (ERTMS),
- att utvidga ERA:s roll som kommissionens stabsorgan,
- att effektivisera styrningen av ERA.

Sverige har preliminärt en positiv inställning till förslaget, som kommer att behandlas av rådet under första halvan av 2007.

Förslaget till direktiv om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG ingår som en del i ett större paket benämnt ”Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen”. Paketet är ett initiativ som syftar till att införa förbättringar av den tekniska delen av det europeiska ramverk för järnvägssektorn, vars sista grundsten läggs när det s.k. tredje järnvägspaketet antas. Den tekniska delen av det europeiska ramverket åtgärdades senast 2004 i samband med antagandet av det andra järnvägspaketet och omfattar de bägge s.k. driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG och 2001/16/EG), förordningen om inrättande av den Europeiska järnvägsbyrån (EG nr 881/2004) och järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Paketet, som delvis ligger inom ramen för programmet för förenkling av lagstiftningen, vilket skall tillämpas för genomförandet av gemenskapens Lissabonprogram, offentliggjordes av kommissionen den 13 december 2006.

1.1 Innehåll

Nedan redogörs för förslagen till ändring av förordningen om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå artikel för artikel.

Artikel 8a Referensverktyg för jämförelse av nationella bestämmelser

Den europeiska järnvägsbyrån (ERA) föreslås få i uppdrag att klassificera de olika EG-medlemsstaternas nationella bestämmelser om krav på utformning och handhavande av rullande materiel och i ett särskilt dokument redogöra för hur dessa helt eller delvis överensstämmer med varandra. Dokumentet är avsett att användas på frivillig basis av behöriga nationella myndigheter vid beslut om godkännande av ibruktagande av fordon eller fordonstyper som redan är godkända för ibruktagande i en annan EG-medlemsstat. Med hjälp av verktyget skall de delar av underlaget till ett tidigare beslut om godkännande för ibruktagande av ett fordon i en MS identifieras som kan användas för motsvarande beslut rörande samma fordon eller typ av fordon i en annan EG-medlemsstat. ERA föreslås även få en rådgivande funktion i specifika fall som rör beslut om godkännande av ibruktagande av fordon.

Artikel 11 Offentlig databas för handlingar

ERA föreslås få i uppdrag att specificera krav på hur EG-medlemsstater skall översända de nationella bestämmelser de, på grundval av bestämmelserna i driftskompatibilitets- och säkerhetsdirektiven, har skyldighet att notifiera.

Artikel 13 Kontroll av anmälda organs arbete

Istället för att kontrollera kvaliteten på anmälda organs arbete föreslås ERA få möjlighet att på uppdrag från kommissionen undersöka hur bestämmelserna om krav på anmälda organ (bilaga VII till direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG) tillämpas i de olika medlemsstaterna.

Artikel 15 Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet

Bestämmelsen föreslås bli förtydligad i syfte att uttryckligt begränsa ERA:s mandat till att endast kunna granska projekt som omfattas av tillämpningsområdet för bestämmelserna om driftskompatibilitet.

Artikel 16a Förhållandet mellan järnvägsföretag och vagninnehavare

ERA föreslås, som en konsekvens av de i dokument KOM (2006) 784 föreslagna regeländringar i järnvägssäkerhetsdirektivet, utvärdera behovet av ett certifieringssystem för vagninnehavare. ERA föreslås även få ge en rekommendation om att antingen ett frivilligt eller ett obligatoriskt sådant system bör utvecklas.

Artikel 17 Yrkeskunnande

Bestämmelsen föreslås bli kompletterad med en referens till det direktiv om behörighetskrav för lokförare som för närvarande är föremål för ett förlikningsförfarande mellan rådet och parlamentet. Därutöver anges att ERA skall bidra till detta direktivs genomförande genom att fullgöra de uppgifter som däri åläggs myndigheten.

Artikel 18 Fordonsregistrering

Bestämmelsen föreslås bli preciserad avseende ERA:s uppgifter inom ramen för utvecklandet av systemet för fordonsregistrering.

Artikel 19 Register över handlingar om driftskompatibilitet

ERA:s register över handlingar om driftskompatibilitet föreslås kompletteras med de nationella tekniska bestämmelser som EG-medlemsstaterna är skyldiga att notifiera. Därutöver föreslås ERA åläggas ett datakvalitetskrav. Syftet är att garantera överensstämmelse mellan uppgifter i myndighetens olika publika databaser och register.

Artiklarna 21a och 21b Särskilda uppgifter

I syfte att ge ERA rollen som ”systems authority” beträffande utveckling och infasning av det nya gemensamma signal- och kontrollstyrningssystemet ERTMS föreslås myndigheten få utvidgade befogenheter. Det viktigaste är att utarbeta en strategi för samtidig drift av de olika versioner av ERTMS, som kan förutses p.g.a. systemets successiva utveckling och infasning. I övrigt speglar befogenheterna att rollen som ”systems authority” formellt sett främst skall vara rådgivande i förhållande till nationella säkerhetsmyndigheter och kommissionen.

ERA får också en generell möjlighet att, på uppdrag från kommissionen, utföra varje uppgift som ligger inom ramen för förordningens ändamålsbestämmelse i artikel 1.

Artikel 25 och 26 ERA:s styrelse

En justering av tidpunkt för när ERA skall anta sin årliga verksamhetsplan föreslås i syfte att uppnå en bättre överensstämmelse med gemenskapens budgetprocess. ERA föreslås också bli ålagd att i sin verksamhetsplan ange

vilka effekter varje föreslagen åtgärd syftar till att åstadkomma. Slutligen föreslås suppleanter till de ej röstberättigade styrelseledamöterna införas.

2006/07:FPM48

Artikel 36 Deltagande från tredje land

Bestämmelsen föreslås skrivas om med utgångspunkt i att länder som innefattas i begreppet "European Neighbourhood Policy" är välkomna att delta i ERA:s arbete.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget gäller en ändring av en EG-förordning som är direkt tillämplig för svenska medborgare och företag. Förslaget bör indirekt och på sikt få positiva konsekvenser för delar av Järnvägsstyrelsens tillstånds- och tillsynsverksamhet rörande krav på järnvägsmateriel och dess handhavande, som regleras i 2 och 3 kap. i järnvägslagen (2004:519).

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget får, om det antas, konsekvenser för gemenskapens budget i och med att ERA:s anslag behöver höjas. Anslagshöjningen beräknas till ca 1,7 miljoner euro/år under de första 5 åren efter förslagets ikraftträdande och därefter varaktigt med ca 0,5 miljoner euro/år. Förslaget kan dock bidra till långsiktigt minskade kostnader för Järnvägsstyrelsen och för järnvägsföretag som ansöker om beslut om godkännande för ibruktagande av fordon som redan är godkända i ett EES-land.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sveriges ståndpunkt är preliminär, eftersom detaljerna i förslaget ännu inte har diskuterats med berörda intressenter. Sverige ser positivt på att ERA skapar förutsättningar för användning och utveckling av verktyg som kan effektivisera myndigheters godkännande för ibruktagande av järnvägsfordon i syfte att minska ledtider och administrativa kostnader förknippade med sådana beslut. Sverige ser även positivt på att möjligheterna för tredje land att delta i ERA:s arbete ökar. Sverige kan slutligen också acceptera vissa utvidgningar av ERA:s rådgivande och beredande uppgifter i järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsfrågor, förutsatt att finansieringen av sådana åtgärder ryms inom gemenskapens budget.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas inställning till förslaget är ännu inte känd.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

2006/07:FPM48

Kommissionen ser förslaget som en integrerad och nödvändig del i ett större åtgärds paket, som främst syftar till att effektivisera den europeiska marknaden för järnvägsmateriel. Europaparlamentets ståndpunkt är ännu inte känd.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget avses att remitteras. Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det tyska ordförandeskapet avser att börja behandla paketet Att underlätta rörligheten för lokomotiv inom gemenskapen, i vilket förordningen ingår, i februari 2007.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 71 och beslut fattas gemensamt med Europaparlamentet enligt förfarandet i artikel 251 i samma fördrag. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet.

3.3 Fackuttryck/termer

ERTMS står för European Rail Traffic Management System och är ett s.k. signal- och kontrollstyrningssystem. Ett sådant system används av infrastrukturförvaltare till att kontrollera och tillse att trafiken på deras järnvägsnät utförs i enlighet med ingångna trafikeringsavtal, vilka i sin tur skall spegla gällande tågplan (tidtabell).