



Direktiv om säkerhet på järnvägar

Näringsdepartementet

2007-02-27

Dokumentbeteckning

KOM (2006) 784 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar

Sammanfattning

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”. Motiven bakom förslaget är:

- att åstadkomma ett förbättrat förfarande för godkännande av rullande materiel, för vilken bestämmelserna om driftskompatibilitet inte är tillämpliga, i syfte att underlätta den fria rörligheten inom gemenskapen,
- att åstadkomma ett antal tekniska förbättringar av järnvägssäkerhetsregelverket.

De EG-bestämmelser som föreslås bli ändrade är i viss utsträckning ännu inte införlivade i svensk rätt. Sveriges preliminära inställning till förslaget är positiv. Förslaget kommer att behandlas av rådet under första halvan av 2007.

1 Förslaget

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

Förslaget till förändring av järnvägssäkerhetsdirektivet syftar främst till att förtydliga och förändra bestämmelserna om fordonsgodkännande (artikel 14 och 14a). De syftar även till att åstadkomma vissa tekniska förbättringar av järnvägssäkerhetsregelverket (artiklarna 3, 10, 14b och bilaga VI) samt att införliva rådets beslut 2006/12/EG om ändring av rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (artiklarna 5, 6, 7 och 26). Nedan följer en genomgång av förändringarna av artiklarna 3, 10, 14, 14a, 14b och bilaga VI.

Artikel 3 Definitioner

En ny definition – (fordons)innehavare - införs i syfte att åstadkomma bättre överensstämmelse mellan direktivets och det internationella järnvägsfördragets (COTIF) bestämmelser beträffande ansvar för bl.a. underhåll av rullande materiel (se artikel 14b nedan).

Artikel 10 Säkerhetsintyg

Smärre formuleringsändringar föreslås punkterna 1 och 2b i syfte att tydliggöra att säkerhetsintyget inte omfattar verksamhet inom infrastrukturförvaltarens ansvarsområde.

Artikel 14, 14a och bilaga VI Godkännande för ibruktagande av rullande materiel, som inte omfattas av driftskompatibilitetsbestämmelserna

Förändringarna syftar till att förenkla behöriga myndigheters tillämpning av principen ömsesidigt erkännande av varandras beslut i samband med beslut om godkännande för ibruktagande av rullande materiel, som inte omfattas av bestämmelserna om driftskompatibilitet och som redan är godkänd för användning i en annan EG-medlemsstat. Kraven på beslutsprocess och beslutsunderlag för fordonsgodkännande är utformade med utgångspunkt i att ett särskilt referensverktyg, som den europeiska järnvägsbyrån (ERA) föreslås få i uppdrag att utveckla och förvalta, skall användas. Referensverktyget skall användas för identifikation av de delar av underlaget för behörig myndighets beslut om godkännande av rullande materiel i en EG-medlemsstat som kan användas i samband med beslut om godkännande i en annan EG-medlemsstat. Tanken är att de nya bestämmelserna skall medföra att ledtider och administrativa kostnader för beslut om godkännande för ibruktagande av rullande materiel som skall användas i flera EG-medlemsstater skall minska. Förändringarna av artikel 14 innefattar även

bestämmelser om rätt för en sökande att få till stånd omprövning av behörig myndighets beslut om godkännande av ibruktagande av rullande materiel.

2006/07:FPM49

Artikel 14b Förhållandet mellan järnvägsföretag och (fordons)innehavare

De nya bestämmelserna, som harmonierar med motsvarande bestämmelser i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) och de branschavtal som kompletterar detta fördrag, att:

- en underhållsansvarig skall finnas för varje fordon,
- en s.k. (fordons)innehavare kan vara sådan underhållsansvarig,
- järnvägsföretag måste, när de ansöker om säkerhetsintyg, visa att den rullande materiel som används underhålls i enlighet med gällande (gemenskaps- och nationella) föreskrifter,
- järnvägsföretag måste, inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem, förtydliga vilka förfaranden det tillämpar för att garantera att ett blandat utnyttjande av rullande materiel tillhöriga flera olika (fordons)innehavare inte leder till någon risk för järnvägssäkerheten,
- ERA skall utvärdera dessa förfaranden och, om behov föreligger, få utfärda en rekommendation om införande av ett system för certifiering av (fordons)innehavare.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska bestämmelser återfinns i 2 kap. järnvägslagen (2004:519), 2. kap. järnvägsförordningen (2004:526) och i föreskrifter utfärdade av Järnvägsstyrelsen. Dessa bestämmelser behöver dock i vissa avseenden ändras för att det s.k. andra järnvägspaketets bestämmelser skall kunna införlivas i svensk rätt. Ett förslag (Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen, lagrådsremiss 30 september 2006) på hur detta bör gå till har nyligen remissbehandlats av lagrådet. För närvarande arbetar Näringsdepartementet med att omarbeta lagrådsremissen till ett förslag till proposition, som kan föreläggas riksdagen för beslut under våren 2007.

Någon detaljerad genomgång av det föreslagna direktivets effekter har ännu inte gjorts, vare sig i förhållande till de befintliga eller de i lagrådsremissen föreslagna svenska bestämmelserna. En preliminär bedömning är att effekterna i förhållande till förslagen i lagrådsremissen blir ganska små och i huvudsak kommer att beröra järnvägsförordningen (2004:526) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter.

1.3 Budgetära konsekvenser

En preliminär bedömning är att förslaget får små eller inga negativa konsekvenser för statsbudgeten och berörda svenska aktörer. På längre sikt

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sveriges ståndpunkt är ännu så länge preliminär, eftersom detaljerna i förslaget ännu inte har diskuterats med berörda intressenter. Sverige ser i huvudsak positivt på att järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser om myndigheters godkännande för ibruktagande av järnvägsfordon ändras i syfte att minska ledtider och administrativa kostnader förknippade med sådana beslut. Sverige kan också stödja ändringar i syfte att tekniskt förbättra järnvägssäkerhetsdirektivet, samt att anpassa detta i förhållande till COTIF.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas inställning till förslaget är ännu inte känd.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

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 om att underlätta rörligheten för lokomotiv inom gemenskapen, i vilket direktivet 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.

