



Direktiv om driftssäker järnvägstrafik (driftskompatibilitet)

Näringsdepartementet

2007-02-27

Dokumentbeteckning

KOM (2006) 783 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem

Sammanfattning

Förslaget till direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ingår som en del i ett större paket benämnt ”Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen”. Direktivet föreslås ersätta dels direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska systemet för höghastighetståg, dels direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg. Motiven bakom förslaget till nytt direktiv är:

- att åstadkomma ett förbättrat förfarande för godkännande av främst lokomotiv i syfte att underlätta den fria rörligheten inom gemenskapen,
- att åstadkomma ett konsoliderat och förenklat regelverk för driftskompatibilitet på järnvägsområdet,
- att, mot bakgrund av vunna tillämpningserfarenheter, åstadkomma ett antal tekniska förbättringar av sagda driftskompatibilitetsregelverk.

Förslaget innebär främst att höghastighetstågssystem och konventionella järnvägssystem skall regleras gemensamt i en rättsakt istället för att särregleras i två. Särreglering av ett av dessa system i förhållande till det andra föreslås fortsättningsvis hanteras i specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), som skall utarbetas enligt i princip samma ordning som idag. Förslaget innehåller också vissa materiella ändringar av

bestämmelserna om nationella myndigheters beslut om godkännande av att järnvägsmateriel får tas i bruk. Syftet bakom ändringarna är att underlätta dessa myndigheters användning av principen ömsesidigt erkännande av varandras beslut om godkännande för ibruktagande, eller åtminstone delar av underlaget för sådana beslut. Förslaget innehåller även en del andra smärre materiella ändringar, som främst rör krav på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och driftskompatibilitetskomponenter samt krav på hur TSD skall utarbetas. Slutligen innehåller förslaget också ett flertal rena redigeringsändringar och ändringar som införlivar 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. 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.

Såväl gällande som föreslagna EG-regleringar av järnvägens driftskompatibilitet är ganska snåriga och svårgenomträngliga. Den som vill skapa sig en överskådlig bild av hur systemet för reglering av driftskompatibilitet är uppbyggt och fungerar kan med fördel läsa kap. 4.1 i promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56).

1.1 Innehåll

Nedan redogörs för de materiella ändringar av bestämmelserna om driftskompatibilitet som föreslås bli vidtagna i samband med att de konsolideras inom ramen för ett nytt direktiv. Ändringarna anges artikel för artikel i enlighet med regelstrukturen för det föreslagna nya konsoliderade direktivet.

I klargörande syfte föreslås de redan gällande bestämmelserna om utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet för väsentliga krav på delsystem i järnvägssystemet för konventionella tåg bli kompletterade med tydliga förfarandebestämmelser. De senare bestämmelserna, som bl.a. innehåller krav på genomförande av konsekvensanalyser, är riktade till den Europeiska järnvägsbyrån (ERA), kommissionen och den kommitté (driftkompatibilitet och säkerhetskommittén, oftast förkortad till DKS-kommittén) som skall biträda kommissionen vid beslut om bl.a. geografiskt tillämpningsområde för de väsentliga kraven på järnvägssystem för konventionella tåg.

Artikel 2: Definitioner

Mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits under arbetet med att utveckla nu gällande TSD, föreslås några nya definitioner samt justering av en befintlig.

Artikel 6: Förfarande för utarbetande av TSD

Det nuvarande kravet på att kommissionen skall fatta ett särskilt beslut om vilka grundparametrar en TSD skall byggas upp på föreslås strykas. Kravet anses inte är motiverat p.g.a. att det i detta skede av arbetet inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt skatta alternativa grundparametrars inverkan på de samhällsekonomiska nyttor och kostnader som en färdig TSD för med sig. En ny bestämmelse som ger kommissionen och DKS-kommittén möjlighet att delegera befogenhet till ERA att uppdatera tekniska bilagor till TSD föreslås också införas.

Artikel 7: Undantag från tillämpning av väsentliga krav på delsystem

För att förenkla tillämpningen föreslås nya förfarandebestämmelser. De innehåller bl.a. ett tydligare angivande av de fall där medlemsländerna själva kan fatta beslut om att undanta ett eller flera delsystem från tillämpningen av direktivets väsentliga krav. De nya bestämmelserna ställer också något förenklade men tydligare krav på medlemsländernas skyldighet att dokumentera och meddela övriga medlemsstater i de fall de beslutat om sådana undantag. Medlemsländernas skyldighet att dokumentera och meddela rör i dessa fall de krav och tekniska specifikationer som skall användas istället för direktivets väsentliga krav och TSD.

Artikel 10: Övergångsperiod för driftkompatibilitetskomponenter

En övergångsperiod för användning av redan på marknaden existerande driftkompatibilitetskomponenter skall kunna föreslås i varje ny TSD. Erfarenheten har visat att de existerande komponenterna ofta behöver genomgå smärre justeringar för att helt och hållet uppfylla förändrade krav i en reviderad TSD. För dessa komponenter tillämpas under övergångsperioden endast de generella krav på driftkompatibilitetskomponenter som ställs i artikel 8. Den föreslagna

lösningen möjliggör att producenterna av såväl delsystem som driftskompatibilitetskomponenter inte behöver stoppa all produktion i avvaktan på att design av och produktionsprocess för existerande driftskompatibilitetskomponenter helt och hållet anpassats till delvis nya krav i reviderade TSD.

Artikel 14: Förfarande för ibruktagande av rullande materiel

Bestämmelserna ändras i syfte att förenkla för innehavaren av ett järnvägsfordon att få detta godkänt för användning av de behöriga nationella myndigheterna i de länder fordonet skall användas. För rullande materiel som tas i bruk efter tidpunkten för ikraftträdande av det föreslagna direktivet om driftskompatibilitet skall det i TSD framgå om det endast behövs en nationell myndighets godkännandebeslut för att materielen ifråga får, inklusive under vilka villkor, användas i hela gemenskapen.

För rullande materiel som tagits i bruk innan detta direktiv trätt ikraft och för vilken det utfärdats en EG-kontrollförklaring skall det även fortsättningsvis krävas beslut om godkännande från varje behörig nationell myndighet i de länder i vilken materielen skall användas. Myndighetens prövning föreslås dock inskränkas till ett uppräknat fåtal antal aspekter.

För rullande materiel för vilken det inte utfärdats en EG-kontrollförklaring (rullande materiel som tagits i bruk innan några EG-bestämmelser om driftskompatibilitet hade trätt i kraft och som därefter inte heller byggts om) skall bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) tillämpas.

Behöriga nationella myndigheter föreslås slutligen få möjlighet att, i samband med beviljande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, kontrollera att delsystem som redan tagits i bruk också drivs och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för dem.

Artikel 16: Specialfall och nationella bestämmelser

Medlemsstaterna föreslås i fortsättningen endast behöva anmäla till kommissionen vilka nationella tekniska bestämmelser som används för att fylla ut s.k. öppna punkter i en TSD. Samma sak gäller när en TSD innehåller s.k. specialfall (i TSD angivna nationella undantag), eller om ett delsystem är helt undantaget från att omfattas av de väsentliga kraven.

Artikel 17: Brådskande ändring av TSD

En ny bestämmelse har införts i syfte att möjliggöra en slags intermistisk lösning under den tid översyn av en felaktig TSD pågår. I dessa fall skall ERA göra ett teknisk utlåtande om villkoren för användning av de delsystem som är tillverkade i enlighet med en felaktig TSD. Kommissionen skall sedan bestämma om utlåtandet kan användas i avvaktan på genomförandet av en formell revision av den TSD som visat sig vara felaktig.

Artikel 18: Intyg om delkontroll

Bestämmelsen har tillkommit för att tillverkarna av järnvägsmateriel skall kunna sälja delsystem som inte är färdiga. I bilaga IV till direktivet anges efter vilka faser ett intyg om delkontroll kan utfärdas. Intyget om delkontroll skall också kunna utfärdas för delar av delsystem. Intyget om delkontroll ger en köpare av ett delvis färdigt delsystem ett kvitto på att delsystemet uppfyller samtliga krav i de faser av projekterings- eller tillverkningsprocessen som delsystemet genomgått.

Artikel 23: Arbetsprogram för TSD-utvecklingsarbetet

Denna artikel uppdateras endast mot bakgrund av det redan utförda TSD-utvecklingsarbetet.

Artikel 24: Register över infrastruktur och rullande materiel

Gällande bestämmelser om typregister över fordon och infrastruktur föreslås bli kompletterad med en bestämmelse som ger kommissionen rätt att på ERA:s förslag och efter hörande av DKS-kommittén anta en handledning rörande dessa registers format, uppdateringsintervall och användningssätt. Handledningen föreslås även få innehålla tillämpningsföreskrifter avseende fordon och infrastruktur som i övrigt inte omfattas av driftskompatibilitetsdirektivets bestämmelser.

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 på hur detta bör gå till har nyligen remissbehandlats av lagrådet (Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen, lagrådsremiss 30 september 2006). För närvarande arbetar Näringsdepartementet med att omarbete lagrådsremissen till ett förslag till proposition, som kan föreläggas riksdagen för beslut under våren 2007.

Någon detaljerad genomgång av det föreslagna driftskompatibilitetsdirektivets 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 positivt på att de EG-rättsliga bestämmelserna om driftskompatibilitet rörande myndigheters godkännande av ibruktagande av järnvägsmateriel ändras i syfte att minska ledtider och administrativa kostnader förknippade med sådana beslut. Sverige är positivt inställt till att järnvägssystemets driftskompatibilitet fortsättningsvis regleras i ett istället för två direktiv. Slutligen stödjer Sverige att vissa justeringar görs av de gällande EG-bestämmelserna om driftskompatibilitet i syfte att ta tillvara hittills vunna tillämpningserfarenheter.

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 förslaget om driftskompatibilitetsdirektiv ingår, i februari 2007.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artiklarna 71 och 156 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Beslut fattas gemensamt med

3.3 Fackuttryck/termer

Driftskompatibilitet avser en egenskap hos järnvägssystemet att erbjuda säker trafik utan driftsavbrott i enlighet med erfordrade prestandakrav. Egenskapen skall vid varje tidpunkt grunda sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas.

Väsentliga krav är de krav som anges i bilaga till direktivet och som skall uppfyllas av järnvägssystemet, dess delsystem, driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt. När de väsentliga kraven är uppfyllda skall järnvägssystemet vara driftskompatibelt.

TSD avser de överstatligt utarbetade och antagna specifikationer som gäller för varje delsystem och beståndsdel av delsystem och som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall kunna uppfyllas och driftskompatibilitet uppstå.

Delsystem kan vara strukturella eller funktionella. Exempel på strukturella delsystem är t.ex. ett lok, en godsvagn, en spåranläggning på en viss linjesträckning o.s.v. Exempel på funktionella delsystem är t.ex. underhåll samt drift och trafikledning. I bilaga till direktivet anges hur järnvägssystemet är indelat i delsystem.

Driftskompatibilitetskomponenter är grundläggande komponenter som driftskompatibiliteten är beroende av och som är eller avses bli integrerade i delsystem.

EG-kontrollförklaring är ett intyg om att ett delsystem överensstämmer med de väsentliga kraven i enlighet med TSD. Intyget kan endast utfärdas efter att delsystemet kontrollerats av ett s.k. anmält organ (särskilt certifieringsorgan).