

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 397)
transportministerråd
(Offentligt)

TRU, Alm. del - bilag 367 (Løbenr. 7067)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	28. februar 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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 KOM, (2002) 21 endelig.

Dato : 27. februar 2002
J.nr.
Sagsbeh. : KEL, lokaltelefon 24392
Org. enhed : 7. Kontor
:

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 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 Kom(2002) 21 Endelig

Resumé:

Forslaget til sikkerhedsdirektiv har til formål at forbedre jernbanesikkerheden i EU. Det søges bl.a. opnået gennem:

- 1. En harmonisering af indholdet af sikkerhedsforskrifter - herunder opstilling af fælles sikkerhedsmål og -metoder - og opstilling af fælles regler for sikkerhedsledelse og fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar.*
- Et bidrag til fjernelse af de resterende hindringer for en yderligere åbning af markedet gennem reviderede regler for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder.*
- Sikring af gennemsigtighed og adgang til information om sikkerhed gennem opstilling af klare rettigheder og pligter mellem aktørerne om information og sagsbehandling.*
- Fastlæggelse og regler for undersøgelse af alvorlige ulykker og hændelser indenfor nye fastlagte ensartede organisatoriske rammer.*

Forslaget er baseret på en gradvis harmonisering af sikkerhedsområdet og supplerer de gældende regler for et integreret europæisk jernbanesystem. Forslaget skal ses i sammenhæng med de øvrige forslag i Jernbanepakke II, navnlig forslaget om ændring af direktiverne om interoperabilitet og forslaget om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 25. januar 2002. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurene i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

I. Indledende bestemmelser

Formålet med forslaget til sikkerhedsdirektiv er at forbedre jernbanesikkerheden i EU gennem harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne.

Direktivets bestemmelser retter sig mod jernbanesystemet i medlemsstaterne og dækker sikkerhedskravene til systemet som helhed. Forslaget giver mulighed for at medlemsstaterne kan undtage jernbanesystemer, der er adskilt fra hovednettet, fra direktivets reguleringer.

II. Udvikling mod harmonisering af sikkerhedsledelse og sikkerhedsreglerne

Medlemsstaterne pålægges med direktivforslaget at opretholde og løbende forbedre jernbanesikkerheden. Sikkerhedsforskrifter skal fastsættes, anvendes og håndhæves på en ikke-diskriminerende og gennemskuelig måde.

Samtidig placeres ansvaret for en sikker drift af jernbanesystemet og kontrol med driftsrisici hos infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne. I konsekvens heraf pålægges parterne en række pligter som iværksættelse af risikostyringsforanstaltninger og etablering af sikkerhedsledelsessystemer.

Kommissionen bemyndiges til at fastsætte Fælles Sikkerhedsmål (CST) og Fælles Sikkerhedsmetoder (CSM) efter samme princip og gennem samme udvalg, som udarbejder de såkaldte Tekniske Standarder for Interoperabilitet (TSI) for hhv. højhastigheds togsystemer og konventionelle togsystemer (jf. direktiverne 96/48/EF og 2110/16/EF).

CST'erne skal fastlægge de mindste sikkerhedsniveauer, der skal opfyldes af de forskellige dele af jernbanesystemet og af systemet som helhed, udtrykt i risikoacceptkriterier

De fælles sikkerhedsmetoder (CSM) skal beskrive, hvordan opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål nås og vurderes, gennem udarbejdelse og fastsættelse af metoder til risikoevaluering og risikovurdering.

Arbejdet med at udarbejde forslag til de endelige CST'er og CSM'er overlades til det Europæiske Jernbane Agentur (ERA) - herefter Agenturet -, som foreslås oprettet i forbindelse med gennemførelsen af "Jernbanepakke II", hvori også det her omtalte sikkerhedsdirektiv indgår.

Som bidrag til den løbende vurdering af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og for at kunne overvåge den generelle udvikling i jernbanesikkerheden indsamler medlemsstaterne ved sikkerhedsmyndighederne informationer om fælles sikkerhedsindikatorer (CSI). Disse CSI'er skal udvikles til standardiserede statistiske informationer om jernbanesikkerhed og vil omfatte opgørelser af ulykker, hændelser, farlige situationer, konsekvenser af er, infrastrukturens tekniske sikkerhed og indikatorer om sikkerhedsledelse.

Medlemsstaterne pålægges at gøre de nationale sikkerhedsforskrifter tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og ansøgere om sikkerhedscertifikater, og Kommissionen skal desuden underrettes om alle relevante gældende nationale sikkerhedsforskrifter og deres anvendelsesområde. Desuden skal nye nationale sikkerhedsforskrifter notificeres for Kommissionen med mindre, der er tale om implementering af vedtagne TSI{ {PU

De eksisterende jernbanedirektiver indeholder ikke udtrykkeligt krav om sikkerhedsledelsessystemer. Der er nu i forslaget fastlagt et sådant sæt fælles krav og en definition af hovedelementerne i sikkerhedsledelsessystemet gældende for både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal hvert år forelægge sikkerhedsmyndigheden en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående år.

III. Sikkerhedscertificering. En proces hen imod yderligere markedsåbning.

Bestemmelserne om sikkerhedscertifikatet flyttes fra Direktiv 2001/14/EF og strukturen og administrationen er ændret.

Sikkerhedscertifikatet består herefter af to dele:

Den første del – litra a – udgør en certificering, der bekræfter godkendelsen af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem som beskrevet i direktivets Artikel 9 og bilag III. Certificering efter denne del vil umiddelbart få gyldighed i hele Fællesskabet.

Certificering efter den anden del – litra b – indeholder godkendelse af jernbanevirksomhedens opfyldelse af de specifikke krav, som er nødvendige for at kunne befærde en bestemt geografisk del af jernbaneinfrastrukturen, typisk indenfor en større eller mindre del af en medlemsstat.

Certificeringen efter litra b omfatter en bekræftelse af overholdelsen af TSI'er, nationale sikkerhedsforskrifter, regler for personale og rullende materiel, baseret på dokumentation, der er forelagt af jernbanevirksomheden.

En jernbanevirksomhed, der ønsker at udføre sin virksomhed i en anden medlemsstat kan umiddelbart overføre certificeringen efter litra a, men må af den anden stats sikkerhedsmyndighed på ny lade sig certificere efter litra b. Samtidig sættes der en øvre grænse for sagsbehandlingstiden hos medlemsstaternes sikkerhedsmyndigheder af ansøgninger om sikkerhedscertifikat, og der opstilles krav om, at der skal give detaljeret vejledning omkring opnåelse af sikkerhedscertifikatet.

Finder en sikkerhedsmyndighed, at en indehaver ikke længere opfylder certificeringsbetingelserne, kan certifikatet omgående kaldes tilbage.

Sikkerhedsklassificeret personale, der ledsager togene fra en jernbanevirksomhed fra en anden medlemsstat, som opfylder de i direktivforslaget stillede krav, skal godkendes af de øvrige medlemsstater. Der skal i tilknytning hertil, på ikke-diskriminatoriske vilkår, gives adgang til nødvendige efteruddannelsesfaciliteter for dette personale.

I takt med, at kravene under sikkerhedscertifikatets litra b harmonioseres i Fællesskabet via vedtagne TSI'er, andre standarder og infrastrukturen udvikles i interoperabel retning, vil målsætningen om et fælles EU-sikkerhedscertifikat kunne fremmes. Agenturet vil få til opgave aktivt at medvirke i denne proces.

IV. Sikkerhedsmyndigheden. Sikring af gennemsigthed og information omkring sikkerhed.

Forslaget stiller krav til medlemsstaterne om at oprette en sikkerhedsmyndighed, der fører tilsyn med og udsteder forskrifter for jernbanesikkerheden.

Sikkerhedsmyndigheden skal med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og ansøgere om sikkerhedscertifikater.

I forslaget præciseres nærmere den nedre grænse for sikkerhedsmyndighedens regulerings- og tilsynsopgaver, og det nævnes eksplicit, at disse opgaver ikke kan overføres til en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed.

Sikkerhedsmyndigheden pålægges i forslaget en adfærdskodeks og gives samtidig adgang til frit at kunne gennemføre alle inspektioner og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af tilsynsopgaverne. Sikkerhedsmyndigheden hjemles adgang til alle relevante dokumenter og lokaler, anlæg og materiel hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

I retssikkerhedsmæssig henseende skal medlemsstaterne heroverfor sikre, at sikkerhedsmyndighedens afgørelser kan prøves ved domstolene.

Sikkerhedsmyndighederne skal hvert år udgive en årsrapport om det forløbne års aktiviteter. Rapporten sendes hvert år til Agenturet.

V. Undersøgelse af uheld og hændelser.

Medlemsstaterne forpligtes til at sørge for, at der gennemføres undersøgelser efter alvorlige ulykker og hændelser på jernbanesystemet.

Undersøgelserne skal bidrage til at afdække mulighederne for at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge fremtidige ulykker og hændelser. Det præciseres derfor at undersøgelserne under ingen omstændigheder må omhandle spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar. Medlemsstaterne fastsætter selv den retlige status for undersøgelserne.

Medlemsstaterne skal sikre, at undersøgelser af ulykker og hændelser varetages af et uafhængigt permanent undersøgelsesorgan, dvs. et organ der med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning skal være uafhængigt af alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, afgiftsorganer, infrastrukturtildelingsorganer og bemyndigede organer.

Undersøgelsesorganet skal desuden være uafhængigt af sikkerhedsmyndigheden, alle organer med ansvar for regulering af jernbanesektoren og alle andre parter, hvis interesser kan komme i et modsætningsforhold til de opgaver, der pålægges undersøgelsesorganet.

Medlemsstaterne skal for undersøgelsesorganet stille de nødvendige midler og ressourcer til rådighed, således at organet kan udføre sine opgaver uafhængigt af de ovenfor anførte organisationer. Undersøgelsespersonalet skal gives en status, der giver den nødvendige garanti for deres uafhængighed.

Undersøgelsesorganet skal kunne anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller Agenturet om at bistå med ekspertise m.v. Undersøgelsesorganer udveksler med støtte fra Agenturet synspunkter og erfaringer med henblik på at udvikle fælles undersøgelsesmetoder,

Undersøgellesorganet skal for hver undersøgelse af en ulykke eller hændelse udarbejde en rapport, som skal offentliggøres normalt senest 12 måneder efter datoen for tildragelsen. Agenturet orienteres om, at der bliver indledt en undersøgelse og tilsendes den endelige undersøgelsesrapport.

VI Gennemførelsesbestemmelser

*Kommissionen bistås i det videre udviklingsarbejde af bilag, CST'er, CSM'er, CSI'er mv., som følger af direktivet af det udvalg, - "Artikel 21-udvalget", der består af repræsentanter fra medlemsstaterne - der er nedsat i medfør af Artikel 21 i direktiv 96/48/EF, hvor arbejdet med vedtagelse af TSI'er for både højhastigheds- og konventionelle togsystemer tillige foregår.

3. Gældende dansk ret:

Udkastet til sikkerhedsdirektiv vurderes på flere områder at påvirke følgende gældende dansk lovgivning:

Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v. som ændret ved lov nr. 124 af 27. februar 2001.

Lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., som ændret ved lov nr. 1120 af 29. december 1999.

Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.

Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til infrastrukturforvaltere.

Bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelser af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.

4. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amdsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Fælleskontoret for Privatbanerne, HK/Stat , Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kombi Dan A/S, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Sammenslutningen af Danske Havne, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, TraXion A/S, Ørestadsselskabet I/S og Øresundsbrokonsortiet.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget omfatter en række forslag til præciseringer, uddybninger og ændringer af den gældende danske lovgivning, men ændringerne vil hovedsagelig være af mere teknisk karakter.

Ifølge direktivforslaget, skal der udføres flere opgaver af bl.a. Jernbanetilsynet end tilfældet er i dag. Der skønnes derfor at være behov for tilførsel af ressourcer hertil. Oprettelse af foreslåede uafhængige permanente undersøgelsesorgan vil dette medføre yderligere omkostninger.

6. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslaget til sikkerhedsdirektiv har til formål at forbedre jernbanesikkerheden i EU, og kan således forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af øget sikkerhed inden for jernbanetransport.

Endvidere har forslaget til formål at fjerne hindringer for en yderligere åbning af markedet for jernbanetransport, hvilket må forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af stigende konkurrence inden for jernbanetransport, hvilket vil komme brugerne til gode.

7. Nærheds og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at det i traktaten er fastsat, at der skal gennemføres en fælles transportpolitik, som bl.a. giver EF mulighed for at fastlægge fælles regler for international transport til og fra en medlemsstats område og foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden. EF-regler om jernbanesikkerheden vil berøre alle medlemsstater og er en nødvendig

forudsætning for gennemførelsen af den fælles transportpolitik og etableringen af et indre marked for jernbanetransporttjenester.

Endvidere påpeger Kommissionen, at medlemsstaterne er ikke i stand til at harmonisere lovgivningsgrundlaget på sikkerhedsområdet, fastsætte fælles principper for jernbanesikkerheden og opstille fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Det kan kun opnås ved en EF-indsats.

Regeringen er enig heri.

8. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Europaudvalget har ikke tidligere modtaget notater om sagen.