



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7221 8888
info@trafikstyrelsen
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 18. marts 2013

Supplerende grund- og nærhedsnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EU) nr. 881/2004 (agenturforordningen)

KOM (2013) 27

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

1. Resumé

Kommissionen vurderer at der er behov for at øge Det Europæiske Jernbaneagents (ERA) bemyndigelse, ved at tilføje agenturet større kompetence og flere opgaver.

Forslaget omfatter ændringer i proceduren for godkendelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer, således at godkendelser gælder på det indre marked. Endvidere foreslås en fælles godkendelse til ibrugtagning af faste og mobile togkontrol- og signalsystemer.

Agenturforordningen er tæt forbundet med forslag til ændring af interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet, der tilsammen udgør den tekniske søjle af 4. jernbanepakke.

2. Baggrund

Forslaget er fremlagt af Kommissionen den 30. januar 2013 og fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 6. februar 2013. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91.

Den forslåede forordning erstatter forordning (EF/881/2004) som ændret ved forordning (EF/1335/2008). Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. TEUF artikel 294.

Kommissionen har fremlagt 4. jernbanepakke, som er baseret på Hvidbogen "Towards a competitive and resource efficient transport system" COM(2011)144. Hvidbogen pointerer, at udvikling af et

effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem indebærer, at der etableres et fælles europæisk jernbaneområde, hvilket kræver afskaffelse af en række tekniske, administrative og juridiske hindringer, som stadig besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder.

Jernbaneagenturet er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004, med henblik på at yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa.

3. Formål og indhold

Kommissionen foreslår, at agenturet bemyndiges til at:

- udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder i henhold til sikkerhedsdirektivet
- udstede tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning, (Indre Marked) herunder typer af jernbanekøretøjer
- udstede tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, som er baseret på det europæiske togkontrol- og kommunikationssystem (ERTMS),
- tilse, at medlemsstaterne ændrer eller ophæver nationale regler, som strider mod fælles europæiske tekniske krav (som f.eks. de Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSIer),
- overvåge de nationale sikkerhedsmyndigheder, herunder udføre inspektioner hos sikkerhedsmyndigheden og tilse myndighedens effektivitet og ressourcer,
- fremme akkreditering af de organer som har til opgave at verificere, at TSIerne bliver efterlevet ved større ændringer på jernbanen (de såkaldte bemyndigede organer).

Endelig skal agenturet kunne opkræve gebyr for de certifikater og tilladelser, som agenturet udsteder.

Dette drejer sig om følgende ydelser:

- udstedelse og fornyelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne
- udstedelse og fornyelse af ibrugtagningstilladelser til togkontrol- og signalsystemer.
- udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekørekøjet i omsætning

I dag er det sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen), som godkender og udsteder ovenstående samt opkræver gebyrer herfor.

Agenturets retlige status samt klageadgang

- Agenturet får retlig status som et EU-organ, der har status som juridisk person.
- Agenturet opretter ét eller flere klagenævn, hvor virksomhederne vil kunne klage over agenturets afgørelser.

Med forslaget vil det nuværende jernbaneagentur, ERA, ændre juridisk status og blive en egentlig europæisk jernbanemyndighed med udvidede kompetencer. Det kommende Europæiske Unions Jernbaneagentur vil på mange måder ligne agenturet på luftfartsområdet, European Aviation Safety Agency (EASA).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet. Dette begrundes med, at målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne, idet medlemsstaternes mangelfulde implementering af det fælleseuropæiske regelgrundlag bevirker, at nationale regler og forvaltning fortsat udgør en barriere for markedsadgang. Dette gælder både ved godkendelse af jernbanekøretøjer, der skal køre på tværs af landegrænserne, og når en virksomhed ønsker at drive jernbanevirksomhed i anden medlemsstat.

Regeringens vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Forslaget har lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forordning (EF) nr. 881/2004 med senere ændringer ophæves, hvis forslaget vedtages i sin nuværende udformning hvilket vil få betydning for følgende danske regler:

Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 om jernbane.

Bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Hvis forslaget vedtages skal disse regler tilpasses.

7. Konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere forslaget's konsekvenser. Det skyldes bl.a., at den endelige afgrænsning mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse ikke er klart defineret, herunder principperne for opkrævning af gebyrer.

En nærmere vurdering af forslaget's konsekvenser vil ske i takt med at afgrænsningen mellem den nationale sikkerhedsmyndigheds opgavevaretagelse og agenturets opgavevaretagelse defineres nærmere.

8. Høring

Forslaget har været i høring i EU- specialudvalget for transport og en række øvrige aktører i jernbanebranchen, herunder Aarhus Letbane I/S, DNV KEMA, Lloyds, Aktins Danmark A/S, NIRAS, Siemens A/S og Jernbanenævnet i perioden fra den 7. februar med frist for høringsbidrag den 6. marts 2013.

Der er modtaget følgende høringssvar:

DSB:

"I betragtning (14) anføres, at afgifterne for køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater hos ERA vil ligge på et niveau svarende til det nuværende gennemsnit i Unionen og skal fastsættes i en delegeret retsakt. Da forslaget blandt andet tager udgangspunkt i, at der i visse medlemsstater opkræves urimelige afgifter, bør det overvejes hvorvidt de nye afgifter skal fastsættes efter en beregning af, hvad de rent faktisk koster at udstede for ERA. Dette argument forstærkes af, at det antages, at det vil udgøre en administrativ besparelse, når godkendelserne og godkendelsesprocedurerne harmoniseres og delvist samles ét sted. Alternativt må der være tale om en politisk fastsættelse af afgiftsniveauet.

Det er dog ikke muligt på det foreliggende grundlag at afgøre, hvorvidt der for DSB vil være tale om en administrativ eller økonomisk lettelse med forslaget om køretøjssætningsstilladelse.

Ifølge betragtning (21) og forslaget til artikel 13 skal der oprettes et certificeringssystem for værkstedsfaciliteter. DSB anser det for sandsynligt, at såfremt der indføres et certificeringssystem for værkstedsfaciliteter, vil det medføre ekstraomkostninger for DSB og ikke i øvrigt medføre nogen form for simplificering eller forbedring af de nuværende forhold.

Ifølge forslaget til artikel 51 vil ERA oprette et klagenævn, som fremover skal behandle klager i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18 (sikkerhedscertifikater, typegodkendelser, ibrugtagningstilladelser for

rullende materiel og ibrugtagningstilladelser for togkontrol- og signal anlæg). Dermed overflyttes klageadgangen fra de nationale jernbanenævn til det ny klagenævn. Det er ikke muligt at vurdere, hvorvidt dette vil have betydning for DSB”.

Dansk Industri:

”DI Transport takker for det fremsendte materiale vedrørende EU-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke, og muligheden for at afgive bemærkninger til de enkelte delforslag. I dette tilfælde COM(2013) 27, der omhandler forslag til forordning om det europæiske jernbaneagentur og om ophævelse af forordning 881/2004.

Kommissionen tilkendegiver, at forslaget har til formål at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske barrierer for etableringen af det indre jernbanemarked. Forordningen skal erstatte den gældende forordning 881/2004 og tildeler jernbaneagenturet (ERA) en række nye opgaver og beføjelser. Målet er endvidere, at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomhederne, reducere de administrative omkostninger og forkorte de administrative procedurer mv.

DI Transport tilslutter sig disse målsætninger. Det er af afgørende vigtighed for etableringen af det indre jernbanemarked, at nationale særregler afvikles, at der sikres fuld harmonisering mellem medlemslandene i regeludmøntningen, og at der i videst muligt omfang etableres en platform, hvor dobbeltarbejde mellem medlemsstaterne og ERA elimineres.

Vi er dog usikre på, om kommissionens forslag i alle henseender sikrer opfyldelsen af ovennævnte. Vi bemærker overordnet, at der med forslaget lægges op til en fortsat deling af beføjelserne, blandt andet af hensyn til nærheds- og proportionalitets-principperne. Men hvis den fortsatte todeling ikke defineres og udmøntes tydeligt, vil der være stor risiko for overlappende, ineffektive og fordyrende funktioner. Det skal undgås.

Vi bemærker for eksempel også, at ERA ifølge forslaget skal tildeles beføjelse til at opkræve afgifter for at udstede køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater. Det forudsættes også, at ERA tilføres yderligere ressourcer. Det er således vigtigt, at sådanne ”tilvækster” spejles i tilsvarende reduktioner i medlemsstaterne, såvel ressourcemæssigt som afgiftsmæssigt.

På ovennævnte baggrund skal vi derfor, med henblik på forslagets videre behandling, anbefale, at der fra dansk side lægges afgørende

vægt på, at ændringerne reelt bidrager til opfyldelse af målsætningerne.

Vi står naturligvis til rådighed for de videre drøftelser vedrørende 4. jernbanepakke”.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Behandlingen af forslaget er i sin indledede fase, men det forventes, at en del medlemsstater har forbehold over for forslaget.

Under den indledende behandling har medlemsstaterne markeret generelle positioner i forhold til Kommissionens forslag. I forhold til forslaget om en ny forordning for jernbaneagenturet samt forslagene om ændring af interoperabilitetsdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet har medlemsstaterne generelt støttet intentionen med forslagene. Medlemsstaterne har dog været skeptiske i forhold til:

- at agenturet tildeles større bemyndigelse og ansvar.
- at den foreslåede arbejdsdeling mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan vise sig at blive utilsigtet bureaukratisk.
- at små jernbanevirksomheder tvinges til at rekvirere EU-sikkerhedscertifikater, som de ikke har behov for.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Det er Regeringens foreløbige generelle holdning, at man er positivt indstillet over for Kommissionens ønske om at sikre, at medlemsstaterne ikke har administrative barrierer, der hindrer et reelt interoperabelt og åbent indre marked.

Regeringen er positiv over for, at agenturet får øget sin bemyndigelse for at sikre dette. Regeringen er derudover opmærksom på at forslaget, ud fra et samlet europæisk synspunkt, vil kunne medføre besparelser.

Regeringen er opmærksom på, at grænsefladen mellem agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders kompetencer defineres nærmere, heriblandt:

- Grænsefladen mellem agenturets godkendelses- og udstedelseskompetence set i forhold til det arbejde, som sikkerhedsmyndigheden skal udføre i forbindelse hermed.
- Finansiering af agenturets og de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver.

Regeringen har fokus på, at det er vigtigt, at bemyndigelse af agenturet til at udstede godkendelser, tilladelser og certifikater ikke skaber yderligere barrierer, yderligere administrativt bureaukrati og øgede omkostninger for virksomhederne.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Hele 4. jernbanepakke har dog tidligere været nævnt til orientering den 1. marts 2013 i forbindelse med rådsmøde (TTE) den 11. marts 2013. En overordnet beskrivelse af hele 4. jernbanepakke var endvidere en del af samlenotatet, der blev fremsendt 14. februar 2013.