EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

2013/0016 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Den 30 januari 2013 antog kommissionen ett övergripande paket av sex lagstiftningsförslag för att leverera bättre kvalitet och fler valmöjligheter för järnvägstrafik i Europa.

Förbättringar av kvaliteten på och effektiviteten hos tjänsterna för att järnvägarna ska bli ett mer attraktivt val för passagerarna samt för att främja trafikomställning. Mer valuta för pengarna och hållbarhet kan uppnås med knappa offentliga medel.

Paketet syftar också till att uppmuntra innovation i EU:s järnvägar för att möta resenärernas förväntningar. Detta sker på tre olika sammanhängande sätt:

(1) Öppna inhemska passagerarmarknader för konkurrens och göra anbud för offentliga tjänster obligatoriska.

(2) Stärka infrastrukturförvaltares oberoende för att låta dem kontrollera samtliga kärnfunktioner i järnvägsnätet och säkerställa rättvis tillgång till järnvägen för alla.

(3) Stärka organets roll för att göra det till en enda kontaktpunkt för utfärdande av EU-omfattande transporttillstånd för utsläppande på marknaden, liksom EU-omfattande certifiering av operatörer.

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument KOM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD)):	den 31 januari 2013
Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	den 22 augusti 2013
Datum för regionkommitténs yttrande:	den 8 oktober 2013
Datum för Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen:	den 26 februari 2014
Datum för antagande av rådets ståndpunkt:	den 10 december 2015

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Huvudsyftet med omarbetningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG[1] (järnvägssäkerhetsdirektivet) är att förenkla förfarandet för utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Detta innebär en förändring från det nuvarande tvådelade systemet [Del A (utfärdas i den medlemsstat där järnvägsföretaget först etablerades) och Del B (utfärdas i varje medlemsstat där järnvägsföretaget avser att verka)] till ett gemensamt EU-säkerhetsintyg som är giltigt i hela unionen.

I förslaget görs också en översyn av de nationella säkerhetsmyndigheternas roll och av ansvarsuppdelningen mellan dessa och Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*). Enligt förslaget skulle de nationella myndigheterna fokusera mer på tillsyn av de järnvägsföretag som är verksamma i respektive medlemsstater och på verksamheter där lokal närvaro kan vara fördelaktig, eller som kräver lokala språkkunskaper (till exempel för inspektion/översyn). Byrån bör övervaka de nationella myndigheternas verksamhet, resultat och organisation samt systemets övergripande säkerhetsresultat.

Direktiv 2004/49/EG har redan tidigare ändrats avsevärt. Med anledning av nya ändringar bör direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.

3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

Den politiska överenskommelse som transportrådet antog den 10 december 2015 stöder huvudmålen i kommissionens förslag för att förenkla förfarandet för utfärdande av säkerhetsintyg. Den politiska överenskommelsen avviker dock från kommissionens förslag i vissa avseenden, eftersom den ger järnvägsföretag verksamma i endast en medlemsstat möjlighet att ansöka om säkerhetsintyg antingen från byrån eller hos den nationella säkerhetsmyndigheten. I båda fallen skulle dock förfarandet och beslutskriterierna vara desamma.

Dessutom omfattar rådets ståndpunkt följande:

- De roller och ansvarsområden klargörs för samtliga aktörer i järnvägssystemet för att förbättra säkerhetsnivån genom att stärka bestämmelserna om respektive roller för de olika aktörerna inom järnvägssystemet när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten (artikel 4). Rådet anser också att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen bör ha ett stort ansvar för tågtrafiksäkerheten och att de bör åläggas att inrätta säkerhetsstyrningssystem.
- Rådets ståndpunkt klargör att byrån bär ansvaret för att utfärda säkerhetsintyg. Ett nytt skäl (skäl 27) läggs till texten för att erinra om den rättsliga ramen för byråns ansvar och för att understryka vikten av fullständigt samarbete med de nationella säkerhetsmyndigheterna vid järnvägsolyckor. I rådets ståndpunkt föreskrivs dessutom att byrån är fullt ansvarig för de gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat (artikel 10.6).
- Ett överklagandeförfarande föreskrivs för sökanden som återspeglar möjligheten att hänskjuta ärendet till en nationell domstol i händelse av oenighet med det beslut som fattats av byrån eller av en nationell säkerhetsmyndighet (artikel 10.12),

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

- En detaljerad beskrivning av hur byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta vid utfärdande av det gemensamma säkerhetsintyget. Ett förfarande för att hantera meningsskiljaktigheter mellan byrån och en nationell säkerhetsmyndighet ingår i rådets text (artikel 10.7).
- En detaljerad beskrivning av de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsynsverksamhet och hur de hänger samman med certifieringen. Mer specifikt syftar denna nya bestämmelse (artikel 17) till att garantera att det nya förfarandet för utfärdande av säkerhetsintyg inte kommer att undergräva de nationella säkerhetsmyndigheternas roll i tillsynsuppgifterna för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.
- Kommissionen genomförandebefogenheter föreskrivs för inrättande av en rapporteringsstruktur för förfarandena för utredning av olyckor och tillbud (artikel 24).

Rådets ståndpunkt omfattar också nya bestämmelser som gäller särskilda fall och vissa medlemsstaters angelägenheter. De nya bestämmelserna i rådets ståndpunkt ska

- tillåta medlemsstater att undanta sidospår från de åtgärder som genomförs enligt direktivet,
- tillåta operatörer utanför EU att trafikera en station inom EU nära gränsen utan säkerhetsintyg,
- tillhandahålla särskilda arrangemang för samarbete mellan byrån och nationella säkerhetsmyndigheter vid övervakning av järnvägsnät som är isolerade från resten av EU,
- medge undantag från systemet för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar som tillhör en grupp godsvagnar som delas med länder utanför EU,
- efter en kostnads-nyttoanalys, låta byrån utarbeta ett verktyg för att underlätta utbyte av säkerhetsrelaterad information mellan relevanta aktörer inom järnvägssektorn,
- främja utvecklingen av en kultur av ömsesidig tillit samt ömsesidigt förtroende och lärande av varandra inom ramen för infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem,
- understryka vikten av att utveckla en säkerhetskultur, särskilt genom att av byrån begära en utvärdering av utvecklingen av en säkerhetskultur inbegripet rapportering av händelser och genom att begära lämpliga åtgärder från kommissionen på grundval av byråns rekommendationer.

Medan kommissionen anser ovannämnda punkter godtagbara, beklagar den följande aspekter i rådets ståndpunkt:

- Tidsgränsen för införlivande har utsträckts från två till tre år.
- Samtliga ändringar som införts vad gäller delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter, inbegripet den systematiska tillämpningen av icke-utlåtandeklausulen, vilket strider mot både ordalydelsen och andemeningen i artikel 5.4 andra stycket led b i förordning (EU) nr 182/2011,.
- Avskaffandet av skyldigheten för medlemsstaterna att förse kommissionen med information som är tydlig och precis vad gäller införlivandet av direktiven i nationell

lagstiftning, vilket framgår av Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma politiska förklaring av den 27 oktober 2011 om förklarande dokument.

4. SLUTSATS

Kommissionen anser att en uppdatering av lagstiftningen om järnvägssystemets säkerhet är av yttersta vikt för att uppnå målen för införandet av ett förenklat och enhetligt ramverk för säkerhetsintyg. Detta skulle avsevärt minska den stora mängd av nationella regler i EU och, vilket är lika viktigt, de stora diskrepanser i medlemsstaternas förfaranden för utfärdande av säkerhetsintyg.

I god kompromissanda godtar kommissionen den ståndpunkt som rådet antagit för att göra det möjligt för Europaparlamentet att anta den slutgiltiga texten vid en andra behandling, tillsammans med de övriga fem förslagen i det fjärde järnvägspaketet. Kommissionen anser att man genom att samtidigt anta marknadspelaren och den tekniska pelaren skulle maximera fördelarna för järnvägsindustrins servicekvalitet, effektivitet och konkurrenskraft.