

Nye godkendelsessystemer for interoperabilitet og sikkerhed i jernbanesystemet: Coreper giver grønt lys

30. juni 2015 bekræftede Rådet en aftale indgået med Europa-Parlamentet om hurtigere og mindre besværlige procedurer for godkendelse af køretøjer og sikkerhedscertificering for de europæiske jernbaner. Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) vil spille en central rolle. De ajourførte direktiver (interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet) og ERA-forordningen udgør tilsammen den **tekniske søjle i 4. jernbanepakke**.

"Det var det lettiske formandskabs førsteprioritet at afslutte en aftale om den tekniske søjle inden for transport - og sammen med alle involverede parter har vi opnået det", sagde Anrijs Matīss, den lettiske transportminister. "Reformen imødekommer anmodninger fra den europæiske jernbanesektor, der spiller en væsentlig rolle i EU's økonomi og bidrager til at gøre transporten mere miljøvenlig. Aftalen vil reducere omkostningerne og bureaukratiet og vil dermed hjælpe en sektor, der i øjeblikket står over for voksende international konkurrence. Et effektivt system bør også bidrage til beskæftigelse og vækst i Europa."

En større rolle for Det Europæiske Jernbaneagentur

Reformen vil give Det Europæiske Jernbaneagentur en større rolle inden for **sikkerhedscertificering af jernbaneoperatører og godkendelse af jernbanekøretøjer**. Når en fabrikant af rullende materiel indtil nu har ønsket at bringe et nyt køretøj i omsætning i flere EU-lande, har vedkommende skullet indgive separate ansøgninger til myndighederne i hvert af disse lande. Situationen er den samme for jernbaneoperatører, der ønsker at levere tjenesteydelser i forskellige medlemsstater, da de har brug for et certifikat, der viser, at deres sikkerhedsledelsessystem er i orden, og at de er i stand til at operere på sikker vis.

De nye regler vil fjerne behovet for flere ansøgninger. **ERA vil udstede alle tilladelser til køretøjer, der er beregnet til grænseoverskridende operationer, og alle sikkerhedscertifikater til de jernbanevirksomheder, der leverer grænseoverskridende tjenesteydelser**. Nationale sikkerhedsmyndigheder vil stadig spille en vigtig rolle med hensyn til udførelsen af de nødvendige vurderinger.

For så vidt angår køretøjer og operatører, der kun er involveret i **national transport, vil ansøgeren kunne vælge**, om det er agenturet eller den nationale myndighed, der skal behandle vedkommendes ansøgning og udstede godkendelsen.

ERA vil også have en større rolle ved udviklingen af **European Rail Traffic Management System (ERTMS)**. Det vil vurdere de tekniske løsninger, der overvejes, før fast ERTMS-udstyr gives i udbud, for at sikre, at de projekter, der udvikles, er interoperable.

ERA vil påtage sig certificerings- og godkendelsesopgaverne senest tre år efter forordningens ikrafttræden. EU-landene får yderligere ét år til at fortsætte med det nuværende system, hvis de finder det nødvendigt. I så fald skal de underrette agenturet og Kommissionen om deres beslutning og angive en begrundelse.

Enkle og konsekvente procedurer

For at gøre procedurerne lette og gennemsigtige vil ERA oprette et informations- og kommunikationssystem, der skal fungere som et **fælles kontaktpunkt for alle ansøgninger**. Når operationsområdet er begrænset til en enkelt medlemsstat, vil ansøgeren benytte systemet til at vælge den myndighed, vedkommende ønsker skal behandle ansøgningen.

Denne "one-stop-shop" vil gøre det muligt for både agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder at følge ansøgningens forskellige etaper under hele proceduren. ERA og de nationale sikkerhedsmyndigheder vil også indgå **samarbejdsaftaler**. One-stop-shoppen og samarbejdsaftalerne vil sikre en klar fordeling af opgaverne mellem ERA og de nationale myndigheder. De vil også sikre sammenhæng i tilfælde af forskellige ansøgninger om lignende tilladelser eller certifikater. One-stop-shoppen skal være på plads senest tre år efter forordningens ikrafttræden.

Mod et fælles europæisk jernbaneområde

Dette mere centraliserede godkendelses- og certificeringssystem bringer Europa tættere på et **fælles europæisk jernbaneområde**. Det forventes at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder og fabrikanter i hele EU. Det vil reducere de

administrative omkostninger og fremskynde de forskellige procedurer og samtidig opretholde det nuværende høje sikkerhedsniveau. Samtidig vil det bidrage til at undgå enhver skjult forskelsbehandling, især af nye virksomheder, der ønsker at komme ind på et jernbanemarked.

Den nye forordning vil også resultere i en **væsentlig reduktion af de nationale regler** på områder, hvor der indføres harmoniseret lovgivning på EU-plan.

Den tekniske søjle fastsætter også en koordineringsramme for de nationale undersøgelsesorganer og bevarer samtidig deres høje grad af uafhængighed. Nye elementer af "åben rapporteringskultur" er blevet indført: Kommissionen får f.eks. til opgave at analysere denne tilgang i forbindelse med fremtidige forslag.

Andre af jernbanepakken foranstaltninger drøftes fortsat

Den fjerde jernbanepakke omfatter også en **markeds søjle**, med forslag om at liberalisere national personbefordring med jernbane og styrke forvaltningen af infrastrukturforvalterne. Det luxembourgske formandskab sigter mod at nå frem til en generel indstilling til de resterende to forslag i oktober. En generel indstilling til forslaget om normalisering af regnskaber blev allerede vedtaget i december 2014.

- [Tekniske forslag](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press