

Nya godkännandesystem för järnvägsdriftskompatibilitet och säkerhet: Coreper ger grönt ljus

Den 30 juni 2015 bekräftade rådet en överenskommelse som nåtts med Europaparlamentet **om snabbare och mindre betungande förfaranden för fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg för de europeiska järnvägarna. Europeiska järnvägsbyrån (ERA)** kommer att spela en viktig roll i detta sammanhang. Tillsammans utgör de uppdaterade direktiven om driftskompatibilitet och säkerhet samt järnvägsbyråförordningen det **fjärde järnvägspaketets tekniska pelare**.

"Det lettiska ordförandeskapets första prioritet på transportområdet var att få till stånd en överenskommelse om den tekniska pelaren, och tillsammans med alla inblandade parter har vi åstadkommit detta", sade Anrijs Matīss, Lettlands transportminister. "Genom reformen tillmötesgår vi kraven från den europeiska järnvägssektorn, som har en viktig roll i EU:s ekonomi och bidrar till att göra transporterna miljövänligare. Överenskommelsen kommer att minska kostnaderna och byråkratin och kommer på så sätt att hjälpa en sektor som för närvarande står inför en ökande internationell konkurrens. Ett effektivt system kommer också att bidra till sysselsättning och tillväxt i Europa."

Europeiska järnvägsbyrån får en mer framträdande roll

I och med reformen får Europeiska järnvägsbyrån en mer framträdande roll när det gäller **utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsoperatörer och godkännande av järnvägsfordon**. Om en tillverkare av rullande materiel vill släppa ut ett nytt fordon på marknaden i flera EU-länder har den fram till nu varit tvungen att lämna in skilda ansökningar hos myndigheterna i vart och ett av dessa länder. Situationen har varit densamma för järnvägsoperatörer som vill tillhandahålla tjänster i flera medlemsländer, eftersom de behöver ett intyg som styrker att deras säkerhetsstyrningssystem fungerar och att driften är säker.

De nya reglerna innebär att man inte längre behöver lämna in flera ansökningar. **ERA kommer att utfärda alla godkännanden för fordon avsedda för gränsöverskridande trafik och alla säkerhetsintyg till järnvägsföretag som erbjuder gränsöverskridande tjänster**. De nationella säkerhetsmyndigheterna kommer fortfarande att ha en viktig roll när det gäller att genomföra de nödvändiga bedömningarna.

För fordon och operatörer som endast utför **nationella transporter kommer sökanden att kunna välja** om det är byrån eller den nationella myndigheten som ska behandla ansökan och utfärda godkännandet.

ERA kommer också i större utsträckning att delta i utarbetandet av ett **europeiskt trafikstyrningssystem för tåg (ERTMS)**. För att garantera att de projekt som utvecklas är driftskompatibla kommer byrån att bedöma de planerade tekniska lösningarna innan ett anbudsförfarande för markbaserad utrustning för ERTMS inleds.

ERA kommer att börja utföra sina intygs- och godkännandeuppgifter inom tre år efter förordningens ikraftträdande.

Medlemsländerna får under ytterligare ett år fortsätta med det nuvarande systemet om de anser det vara nödvändigt. I så fall måste de underrätta byrån och kommissionen om sitt beslut och ge en motivering till det.

Enkla och enhetliga förfaranden

För att göra förfarandena enkla och tydliga kommer ERA att inrätta ett informations- och kommunikationssystem som fungerar som en **enda kontaktpunkt för alla ansökningar**. I de fall där verksamhetsområdet är begränsat till ett medlemsland kommer sökanden att använda systemet för att välja vilken myndighet den vill ska behandla ansökan.

Denna enda kontaktpunkt gör det möjligt för både byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna att följa ansökans olika skeden under hela förfarandet. ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna kommer också att ingå **samarbetsavtal**. Den enda kontaktpunkten och samarbetsavtalen garanterar en tydlig arbetsfördelning mellan ERA och de nationella myndigheterna. De säkerställer också att skilda ansökningar för liknande godkännanden och intyg behandlas på ett enhetligt sätt. Systemet med en enda kontaktpunkt ska inrättas inom tre år från förordningens ikraftträdande.

Mot ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

Genom detta mer centraliserade system för godkännanden och intyg kommer Europa närmare ett **gemensamt europeiskt järnvägsområde**. Systemet förväntas öka stordriftsfördelarna för järnvägsföretag och tillverkare i hela EU. Det kommer att minska de administrativa kostnaderna och påskynda förfarandena, samtidigt som man upprätthåller den nuvarande höga säkerhetsnivån. Detta bidrar samtidigt till att man kan undvika dold diskriminering, särskilt av nya företag som vill etablera sig på järnvägsmarknaden.

Den nya förordningen kommer också att leda till en **betydande minskning av nationella bestämmelser** på de områden där man inför en harmoniserad lagstiftning på EU-nivå.

Den tekniska pelaren innehåller även en ram för samordning av nationella utredningsorgan, samtidigt som deras höga nivå av oberoende upprätthålls. Man har infört nya inslag av "rättsvisekultur", bland annat ger man kommissionen i uppdrag att analysera detta tillvägagångssätt i samband med framtida förslag.

Andra åtgärder inom järnvägspaketet diskuteras fortfarande

Det fjärde järnvägspaketet omfattar även en **marknadspelare** som innehåller förslag om att avreglera den inhemska persontrafiken på järnväg och förstärka styrningen av infrastrukturförvaltare. Det tillträdande luxemburgska ordförandeskapet siktar på att nå en allmän riktlinje om de två återstående förslagen i oktober. Man antog en allmän riktlinje om förslaget om enhetliga redovisningsregler redan i december 2014.

- [Tekniska förslag](#)

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