

**DA**

**DA**

**DA**



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.3.2008  
KOM(2008) 137 endelig

2006/0272 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,  
vedrørende**

**Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om  
ændring af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU**

**1. SAGSFORLØB**

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet: (dokument KOM(2006) 784 endelig - 2006/0272 COD):	13.12.2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	11. 7.2007
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	29.11.2007
Fælles holdning vedtaget (med enstemmighed)	3.3.2008

**2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Den 13. december 2006 godkendte Kommissionen en serie forslag til foranstaltninger med det mål at sætte nyt liv i jernbanesektoren ved at fjerne hindringerne for togenes færdsel på det europæiske jernbanenet.

Kommissionen havde to hovedmotiver til dette initiativ:

- at lette togenes frie færdsel i EU ved at gøre idriftsætningsproceduren for lokomotiver mere effektiv og gennemskuelig
- at forenkle regelsættet ved at konsolidere og samle direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet.

En af foranstaltningerne går ud på at ændre direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed. Kommissionen havde tre hovedformål med forslaget:

- at indføre princippet om gensidig anerkendelse af eksisterende ibrugtagningstilladelser udstedt af en medlemsstat. Ifølge dette princip skal rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, eventuelt kun gøres til genstand for en supplerende godkendelse i en anden medlemsstat, for så vidt angår de supplerende nationale krav, der f.eks. kan skyldes særtræk ved det nationale jernbanenet.
- at udvide agenturets kompetenceområde, så det kan registrere de forskellige gældende nationale procedurer og tekniske forskrifter og ajourføre (forlænge) listen over krav, der kun skal opfyldes en enkelt gang, enten fordi der er tale om internationalt anerkendte forskrifter, eller fordi de kan betragtes som ækvivalente.

- at afklare forholdet mellem jernbanevirksomheder og de organer, der er ansvarlige for vedligeholdelsen. Sagen er den, at der er kommet nye regler for kontrakter om brug af køretøjer, efter at den nye konvention om international jernbanetransport (COTIF 1999) er trådt i kraft. Kommissionen foreslår derfor at definere begrebet ihændebruger og præcisere forholdet mellem selskabet og denne, navnlig i henseende til vedligeholdelse.

### **3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING**

De tre institutioner har bestræbt sig på hurtigt at nå til enighed under førstebehandlingen af denne sag. På grund af krav fra Europa-Parlamentet, hovedsagelig vedrørende fastlæggelsen af forholdet mellem jernbanevirksomheder og køretøjsihændebrugere i forbindelse med vedligeholdelse, har hurtig enighed dog ikke kunnet opnås.

Rådets fælles holdning, som blev vedtaget med enstemmighed, rækker ikke ved de væsentlige mål og bagvedliggende tilgange i Kommissionens forslag.

Desuden indeholder den fælles holdning allerede en del af de ændringsforslag, Europa-Parlamentet har vedtaget, ligesom den fastholder den nødvendige sammenhæng med omarbejdningen af interoperabilitetsdirektiverne (forslag: KOM(2006)783 endelig - 2006/273(COD)), som der blev opnået enighed om under førstebehandlingen. Man er bl.a. kommet overens om at flytte indholdet af sikkerhedsdirektivets artikel 14 (og den nye artikel 14a) til det nye direktiv om interoperabilitet for at samle alle procedurer vedrørende idriftsætning af jernbanekøretøjer i én retsakt.

### **4. KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER I DETALJER**

#### **4.1. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret, og som helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning**

Ændringsforslag 2, 9, 19, 20, 24, 25, 26 og 27, som tydeliggør, præciserer eller supplerer Kommissionens forslag.

Ændringsforslag 1, 10, 11, 12, 13, 15 og 23, men her må de tilpasses til standardterminologien som den fremgår af Rådets afgørelse 2006/512/EF om ændring af afgørelse 1999/468/EF om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

Ændringsforslag 8: Henvisningen til det nationale køretøjsregister (NVR, *National Vehicle Register*) ligger på linje med Kommissionens beslutning af 9. november 2007 om det nationale køretøjsregister<sup>1</sup>. Rådet har dog ændret definitionen i sin fælles holdning for at bringe den i overensstemmelse med den nye artikel om vedligeholdelse af køretøjer.

I ændringsforslag 18 er det første afsnit blevet overflødigt, fordi artikel 14 flyttes til det nye direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet.

---

<sup>1</sup> EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30.

#### **4.2. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har afvist, og som ikke er helt eller delvis indarbejdet i den fælles holdning**

Ændringsforslag 3, for forbindelsen mellem interoperabilitetsdirektivet og direktiv 89/391/EØF (iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet med særlige bestemmelser, der sigter mod at minimere jernbanetransportens farer for de ansatte) kommenteres i forvejen i betragtning 14 i det gældende direktiv.

Ændringsforslag 4, 5, 6 og 7, for det ville ikke være hensigtsmæssigt at ændre den oprindelige definition af "nationale sikkerhedsforskrifter", som findes i direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed, der netop er gennemført i medlemsstaternes lovgivning. Interessenterne har aldrig før rejst indvendinger mod denne definition. Hvad det substantielle angår, vedrører de nationale sikkerhedsforskrifter ikke alle de væsentlige krav i direktiverne om jernbanernes interoperabilitet. Nogle af disse handler f.eks. om miljøet.

Hvad angår ændringsforslag 14, blev formålene med de fælles sikkerhedsmål og proceduren for deres vedtagelse fastlagt i 2004. Arbejdet med dem skrider godt frem, og det ville ikke være rimeligt at ændre forudsætningerne midt i dette udviklingsarbejde. Desuden kræver det oprindelige direktiv i forvejen, at der skal foretages en analyse af omkostninger og fordele (artikel 6, stk. 4).

Ændringsforslag 16 og 17, som henviser til et højt sikkerhedsniveau, og for hvilke der i Rådets fælles holdning er fundet en formulering, som hænger bedre sammen med resten af direktivet.

Ændringsforslag 22, som vedrører muligheden af at indhente en teknisk udtalelse fra jernbaneagenturet, hvis sikkerhedsmyndigheden træffer en negativ afgørelse om udstedelse af sikkerhedscertifikater eller -godkendelser, for det er mere vidtgående end målene for Kommissionens forslag.

#### **4.3. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret, men som ikke helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning**

Kommissionen havde accepteret ændringsforslag 21 i princippet. Teksten til den fælles holdning bygger dog på begrebet "vedligeholdelsesansvarlig enhed", som nu indgår i Fællesskabets nye regelsæt (det er fastlagt i TSI'en for godsvogne<sup>2</sup> og i ovennævnte beslutning om det nationale køretøjsregister). Dertil kommer, at det ikke bør fastsættes i direktivet, om systemet for certificering af ihændehavere skal være obligatorisk eller frivilligt, men efter en konsekvensanalyse, som agenturet skal foretage.

## **5. KONKLUSION**

Kommissionen er af den opfattelse, at Rådets fælles holdning, som blev vedtaget den 3. marts 2008 med enstemmighed, bidrager til de væsentlige mål og bagvedliggende tilgange i Kommissionens forslag, og kan derfor acceptere den.

---

<sup>2</sup> EUT L 344 af 8.12.2006, s. 1.