

Den tekniske pilaren i 4 Jernbanepakke

Revisjon av sikkerhets- og samtrafikkdirektivet



Statens **jernbanetilsyn**

jernbane • taubane • park og tivoli

Revisjon av samtrafikkdirektivet (Direktiv 2008/57/EF)

Årsaker til å endre direktivet

- Lærdom etter 15 år med TSI utvikling
- Tilbakemeldinger til EU-kommisjonen etter erfaring med bruk av kjøretøygodkjenningsprosess
- Tydeliggjøre tekst i direktivet for å hindre mistolkninger og tvetydigheter
- Oppdatere direktivet med bakgrunn i utviklingen i EU-retten

Kommisjonens funn

- Implementering av direktivet: Forskjellige gjennomføringsplaner og tolkninger i EU-landene
- Roller og ansvar: Forskjellige tolkninger
- Nasjonale regler: uklare, tilfeldige, ikke-transparente
- TSI: Utvidet virkeområde til å gjelde «off-TEN», åpne punkter skal lukkes
- Tillatelsesprosess: lang, uklar, kostbar; unødvendig gjentakning av testing og verifisering mellom land

(TEN- Det transeuropeiske nettet)

Hvordan forenkle tillatelsesprosessen?

I dag:

- Første tillatelse til ibruktaking av et kjøretøy i et EØS-land
- + Ytterligere tillatelse til ibruktaking i andre EØS-land gitt av nasjonale sikkerhetsmyndigheter (kryssaksept)

Foreslått løsning:

- En tillatelse for tilgjengeliggjøring av kjøretøy på markedet, gitt av ERA og gyldig i alle EØS-land
- + Jernbaneforetak er ansvarlig for å verifisere kompatibilitet med infrastrukturen på spesifikk rute.

Felles europeisk tillatelse:

- Reflektere oppfyllelsen av påkrevde regler (TSI og aktuelle nasjonale regler)

- Erklære den tekniske karakteristikken av kjøretøyet nødvendig og tilstrekkelig for å kunne verifisere kompatibilitet med infrastrukturen.

- Bli brukt av jernbaneforetaket sammen med infrastrukturregistret til å:
 - Verifisere strekningskompatibilitet
 - Avgjøre (og ta ansvaret for) ibruktaking av kjøretøyet

Tekniske kontrollorganer

- Artikkelen 28 og vedlegg VIII er erstattet med 19 nye artikler (oppdatert rammeverk for teknisk kontrollorgan)
- Tettere samarbeid og koordinering mellom tekniske kontrollorganer og ERA

Sammendrag av endringene

- **Forenklet tillatelsesprosess:** En felles tillatelse til tilgjengeliggjøring på markedet samt jernbaneforetakene sitt ansvar for å verifisere strekningskompatibilitet. Dette erstatter dagens tillatelsesprosess.
- **Tydeliggjøring og forenkling av gjeldende regler:** virkeområde, bruk av TSI på eksisterende systemer, TSI unntak, TSI mangler, gyldighet av nasjonale regler.
- **Oppdatere:** Konsekvensene av Lisboa-traktaten og ny lovgivning for produkter på markedet.
- **Endre:** Sammenslåing av tidligere vedlegg, oppdatere referanser til andre deler av 4 jernbanepakke, språkvask for å forhindre oversettelses tvetydighet, omnummerering av artikler og vedlegg.

Revisjon av jernbanesikkerhetsdirektivet

Bakgrunn

- Migrering mot ett felles sikkerhetssertifikat: Kommisjonen mener regelverket er tilstrekkelig modent for å innføre det nå
- Task force-rapporter med endringsinnspill, bl.a. om nasjonale regler
- Behov for å oppdatere aktørene sitt ansvar i jernbanesektoren

Frem mot ett felles sikkerhetssertifikat

- Prinsippene var allerede etablert i direktivet i 2004
- ERA har gitt en anbefaling til Kommisjonen om å migrere til ett felles sikkerhetssertifikat
- For å kunne etablere et felles sikkerhetssertifikat må visse forutsetninger være på plass:
 - Alle aktører i jernbanesektoren må ta sitt fulle ansvar for risikostyringen i henhold til artikkel 4 i sikkerhetsdirektivet
 - Harmonisert beslutningstaking og tilsyn med jernbanesektoren utført av nasjonale sikkerhetsmyndigheter
 - Det felleseuropeiske regelverket må være likt implementert
 - Det er tydelig beskrevet hvordan samarbeidet mellom ERA og nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal foregå

Foreslått fremgangsmåte

- Lisens: Som før
- Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvalter: Som før
- Søknad om sikkerhets sertifikat skal sendes til ERA
- «Valid throughout the Union for equivalent operations» – når må det utvides?
- Tre måneder før oppstart av en «new service» skal nasjonale sikkerhetsmyndigheter varsles (snudd bevisbyrde)
- De nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal fortsatt gjennomføre tilsyn/revisjon, og varsle ERA ved store mangler

Sammendrag av endringer

- Artikkel 2: Presisering av virkeområdet
- Artikkel 4: Ansvar og roller
- Artikkel 8: Nasjonale regler (samme som samtrafikkdirektivet)
- Artikkel 10 og 11: Felles sikkerhets sertifikat og fjerning av anneks III og IV
- Artikkel 16: Nasjonale sikkerhetsmyndigheters oppgaver
- Innarbeiding av nye ordninger pga Lisboa traktaten
- Omskriving, redigering osv.

Konklusjon

Kan gjøres nå:

- Mer informasjon og utbredelse av eksisterende forordninger
- Ytterligere innskjerping/håndheving av eksisterende direktiver og forordninger
- Strengere kontroll av funksjonene til Nasjonale sikkerhetsmyndigheter og NoBo'er
- Reduksjon av nasjonale regler gjennom utvidelse av TSI og opprydding

Kommer i 4.jernbanepakke:

- Tydeliggjøre ansvar og roller
- Migrering mot ett felles sikkerhetssertifikat for RU
- Migrering mot en enkel kjøretøygodkjenning



Spørsmål?