

**Statsrådets skrivelse till Riksdagen om tre förslag till
rättsakter från Europeiska gemenskapernas kommission
och om kommissionens meddelande (ömsesidigt erkän-
nande av rullande materiel)**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska gemenskapernas kommissions förslag av den 13 december 2006 som följer:

1) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem KOM(2006) 783 slutlig.

2) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv

2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar KOM(2006) 784 slutlig.

3) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå KOM(2006) 785 slutlig.

Utöver förslagen till rättsakter lade kommissionen för rådet och Europaparlamentet fram meddelandet "Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen" KOM(2006) 782 slutlig.

Helsingfors den 4 april 2007

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

Regeringsråd Hannu Pennanen

EU/2006/1743
EU/2006/1756
EU/2006/1740

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

KOMMISSIONENS TRE NYA FÖRSLAG TILL RÄTTSAKTER INOM JÄRNVÄGSSEKTORN

Kommissionen lade den 13 december 2006 fram följande nya förslag till rättsakter inom järnvägssektorn:

1) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem KOM(2006) 783 slutlig.

2) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar KOM(2006) 784 slutlig.

3) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå KOM(2006) 785 slutlig.

Dessutom lade kommissionen för rådet och Europaparlamentet fram meddelandet "Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen" KOM(2006) 782 slutlig.

1 Allmänt

Alla förslag är förslag till ändringar av gällande bestämmelser. Avsikten är att genom förslagen fortsätta stimuleringen av de europeiska järnvägarna utgående från linjerna i den av kommissionen i september år 2001 godkända vitboken för trafiken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden". De nya förslagen är en fortsättning på det tredje järnvägspaketet, som anhängiggjordes i mars 2004. Behandlingen av de förslag som ingår i det pågår fortfarande. Europaparlamentet har den 18.1.2007 avgett sitt andra yttrande om förslagen. Rådet tar upp parlamentets andra yttrande för behandling senare under våren 2007, varefter paketet sannolikt går till förlikning mellan parlamentet och rådet.

Förslagen inriktar sig på ett ömsesidigt godkännande av den rullande materiel som används inom gemenskapens järnvägssystem och å andra sidan på att stärka Europeiska järnvägsbyråns roll och behörighet. I förslaget till nytt driftskompatibilitetsdirektiv föreslås att gällande driftskompatibilitetsdirektiv för höghastighetståg 96/48/EG slås samman med driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg 2001/16/EG. Dessutom ingår i förslagen flera förslag till förbättringar av den tekniska delen av gällande regelverk för järnvägssektorn.

Kommissionen har lagt fram förslagen i transportarbetsgruppen, som lyder under rådet, den 23 januari 2007. Arbetsgruppen har därefter behandlat förslagen tre gånger. Finland har lämnat en granskningsreservation i fråga om förslagen.

Kommunikationsministeriet sände förslagen den 26 januari 2007 till riksdagen som ett utredningsärende. Kommunikationsutskottet har den 6 februari 2007 gett ett utlåtande i ärendet (33/2006 rd). Utskottet uppmärksamgör i sitt utlåtande statsrådet på att slutliga beslut som binder upp Finland inte bör tas i saken förrän riksdagen har haft möjlighet att på behörigt sätt behandla den skrivelse som statsrådet i ärendet ger till riksdagen och formulera sin ståndpunkt utifrån den. Utskottet understryker att det i behandlingen av förslaget gällande den rullande materielen på järnvägarna måste ses till att det inte inskränker vår nationella rörelsefrihet i särskilda situationer som bara gäller oss. Utskottet konstaterar vidare att förslaget inte klart tar ställning till systemet med spårvidder på 1520/1524 mm i den utvidgade unionen. Finland bör enligt utskottets mening arbeta för att kommissionens förslag om att ta fram en

ny lagstiftning om driftskompatibiliteten inte betyder att den nuvarande höga säkerhetsnivån på järnvägarna sänks, utan att den nya lagstiftningen bör syfta till att bevara åtminstone nuvarande standard och att vidareutveckla den. Utskottet understryker att vår höga standard för säkerheten på järnvägarna och för miljökriterier inte bör sänkas.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll

Kommissionens meddelande "Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen"

I meddelandet beskrivs den nuvarande regleringen inom järnvägssektorn efter godkännandet av det tredje järnvägspaketet. I meddelandet framhålls att man för att underlätta tågens fria rörelse bör utveckla förfarandet för typgodkännande av lokomotiven, som enligt tillverkarna och järnvägsföretagen för närvarande räcker för länge och är för dyrt. I meddelandet konstateras vidare, att myndigheterna enligt aktörerna ställer krav som knappast kan motiveras ur ett strikt tekniskt perspektiv.

Ett stort problem i den gränsöverskridande järnvägstrafiken är att rullande materiel som godkänts för att tas i bruk i en medlemsstat inte nödvändigtvis blir godkänd att tas i bruk i alla andra medlemsstater. Det ömsesidiga godkännandet av rullande materiel är beroende av olika nationella krav i medlemsstaterna för att tillåta att den rullande materielen tas i bruk. Detta leder till förseningar och kostnader både för järnvägsföretagen och tillverkarna. Medlemsstaterna har i sig liknande nationella säkerhetsföreskrifter, men de detaljerade kriterierna varierar dock mycket. Å andra sidan har nationella säkerhetsföreskrifter i betydande utsträckning inte anmälts till Europeiska järnvägsbyrån, vilket orsakar ytterligare problem då järnvägsföretag söker godkännande för rullande materiel i övriga medlemsstater.

Ömsesidigt godkännande av rullande materiel godkänns i vissa internationella avtalsarrangemang (RIC, COTIF-konventionens tekniska bilagor), som inom EU gradvis kommer att ersättas med gemenskapens tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och gemenskapens register för infrastruktur

och rullande materiel. Dessförinnan befinner vi oss i ett övergångsskede.

I meddelandet konstateras vidare att materielindustrin historiskt sett har varit mycket nationell och haft nära förbindelser med statens eget järnvägsföretag. Materielltillverkarna har under de senaste åren börjat utvidga sina marknader till övriga medlemsstater. Konkurrensen på andra marknader har dock hindrats av de varierande bestämmelserna och förfarandena. Tillverkarna, järnvägsföretagen och de nationella myndigheterna har bedrivit samarbete, som dock ofta är tidskrävande, resurskrävande och dyrt.

I meddelandet beskrivs målen och kriterierna för gemenskapens nuvarande driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsbestämmelser och konstateras att principen om ömsesidigt erkännande inte tillämpas i tillräckligt stor utsträckning inom järnvägssektorn.

I meddelandets slutsatser föreslås att medlemsstaterna omedelbart skall börja tillämpa den handledning för ömsesidigt godkännande som den av kommissionen år 2005 tillsatta arbetsgruppen tagit fram och att gemenskapens lagstiftning ändras för att förtydliga tillståndsförfarandet för att ta i bruk ny och existerande materiel.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem

I direktivförslaget föreslås att driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg 96/48/EG slås samman med driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg 2001/16/EG.

Förslagets huvudsakliga innehållsmässiga ändring gäller en förenkling och ett förtydligande av förfarandet för att ta i bruk rullande materiel. I övrigt innehåller förslaget närmast tekniska ändringar som föranleds av att driftskompatibilitetsdirektiven slås samman samt preciseringar av vissa definitioner och en del nya förslag till definitioner. Dessutom ingår i förslaget en bestämmelse, enligt vilken kommissionen på en medlemsstats eller på eget initiativ kan vidta åtgärder om en medlemsstats anmälda organ inte anses uppfylla de relevanta kraven. Till förfarandet för beslutsfattande inom den driftskompatibili-

tets- och säkerhetskommitté som avses i direktivet föreslås ändringar som föranleds av revideringen av kommittébeslutet. Till direktivet föreslås dessutom en ny bilaga (bilaga VIII) om de underlag som skall lämnas in för begäran om undantag.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar

Direktivförslagets viktigaste ändring gäller en ändring av förfarandet för ibruktagande av existerande rullande materiel. Enligt förslaget kan för sådan materiel krävas kompletterande certifiering endast om det finns ytterligare nationella föreskrifter t.ex. beroende på egenskaper i det lokala nätet.

Dessutom ingår i förslaget ingår ett förslag om utvidgande av Europeiska järnvägsbyråns behörighet så att den kan kartlägga olika nationella förfaranden och gällande tekniska föreskrifter samt upprätta och uppdatera en förteckning över krav som endast behöver kontrolleras en gång.

De övriga ändringarna i direktivet är i huvudsak små och närmast av teknisk karaktär.

Förslag till ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå

Förslaget till förordning anknyter till paketets övriga förslag, genom vilka man bland annat försöker förenkla de administrativa förfarandena i anslutning till förfarandet för ibruktagande av rullande materiel. I förslaget till förordning har införts bestämmelser om klassificering av nationella säkerhetsföreskrifter. Europeiska järnvägsbyrån skall enligt förslaget gradvis upprätta ett jämförelse- redskap av vilket det framgår hur gällande nationella bestämmelser i fråga om ibruktagandet av medlemsstaternas rullande materiel överensstämmer.

I förslaget till förordning har även införts bestämmelser om förhållandet mellan innehavare av rullande materiel och järnvägsföretag, enligt vilka Europeiska järnvägsbyrån skall bedöma behörigheten för innehavare av rullande materiel för sitt uppdrag. Dessutom

har i förslaget införts bestämmelser om ERTMS.

Utöver ovan nämnda nya bestämmelser innehåller förslaget bestämmelser om ändring av gällande bestämmelser om anmälda organ, driftskompatibilitet hos järnvägssystemet, certifiering av tågpersonal och yrkeskunskap, godkännande av byråns arbetsprogram samt styrelsens sammansättning.

3 Förslagets verkningar på lagstiftningen i Finland och på järnvägstrafiken

Förslagen förutsätter ändringar i den nya järnvägslagen (555/2006) och statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), som utfärdats med stöd av järnvägslagen.

Ett ömsesidigt godkännande av rullande materiel kunde åtminstone på längre sikt leda till att järnvägsmateriel från övriga EU-medlemsstater förs in i Finland.

4 Ekonomiska konsekvenser

Förslagets nationella genomförande skulle i någon mån öka Järnvägsverkets driftsutgifter, särskilt i fråga om de uppgifter som anknyter till klassificering och anmälan av nationella säkerhetsföreskrifter. Behovet av att öka driftsutgifterna kan i detta skede inte bedömas närmare, men skötseln av uppgifter skulle inte förutsätta några nya personalresurser. Ett ömsesidigt godkännande av rullande materiel kunde å ena sidan i viss mån minska myndighetskostnaderna och å andra sidan minska kostnaderna för eventuella nya järnvägsföretag som kommer in på Finlands järnvägstrafikmarknad.

5 Statsrådets ståndpunkt

Förslag till ändring av driftskompatibilitetsdirektivet

På de grunder som framförs i direktivförslaget är det motiverat att driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg sammanställs med driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg. I direktivförslaget har det inte beaktats att det finns olika slag av

järnvägssystem i EU – utöver det alleuropeiska systemet med en spårvidd på 1435 mm spelar framför allt spårvidden 1520/1524 mm en betydande roll i gemenskapen. Europeiska järnvägsbyrån tillsatte 2006 en arbetsgrupp för att utreda hur spårvidden 1520/1524 mm kan beaktas i gemenskapslagstiftningen och de tekniska specifikationerna i sektorn. Det finska järnvägssystemet har en spårvidd på 1524 mm och avviker alltså både från det all-europeiska och från spårvidden 1520 mm (som används bl.a. i Baltikum). Å andra sidan kan det framhållas att vårt järnvägssystem i fråga om övriga delsystem i huvudsak uppfyller de västeuropeiska kraven och analogt skiljer sig avsevärt från kriterierna i Baltikum (bl.a. styr-, kontroll- och signaleringssystem, delsystemet för energiförsörjning).

Syftet med förslaget är att det i fråga om rullande materiel som tas i bruk efter direktivets ikraftträdande skall vara tillräckligt att en medlemsstat beviljar tillstånd för ibruktagande. Finland understöder en förenkling av förfarandena för ibruktagande av rullande järnvägsmateriel på det sätt som föreslås i direktivet. Förfarandena kan emellertid tillämpas endast på tekniskt fullständigt kompatibel materiel som uppfyller kriterierna i berörda tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Förslag till ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet

Det centrala förslaget i direktivförslaget gäller ömsesidigt godkännande av rullande materiel som tagits i bruk. Förslagets princip om ömsesidigt godkännande av rullande materiel och förfarandet i artikel 14 omfattas i sig. Principen bör egentligen tillämpas bara på tekniskt fullständigt kompatibel materiel. Finland ser i samband med behandlingen av förslaget till att i direktivet ingår tillräckliga säkerhetsklausuler och säkerhetsarrangemang som säkerställer att ett ömsesidigt godkännande av rullande materiel inte betyder att den nuvarande höga säkerhetsnivån på järnvägarna i Finland sänks.

I förslaget ingår en del bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndighetens administrativa förfaranden som avviker från den

förvaltningslagstiftning och det förvaltningsförfarande som iaktas i Finland. Enligt artikel 14.5 i förslaget anses rullande materiel som har tagits i bruk i någon annan medlemsstat ha godkänts för användning om medlemsstatens säkerhetsmyndighet inte har beslutat om ibruktagandet inom den tidsfrist som fastställs i 5 punkten. Justitieministeriet ansåg i sitt utlåtande av den 13 februari 2007 att i förvaltningslagen inte uppställs något principiellt hinder för att om ett visst ärende som omfattas av förvaltningslagen föreskrivs genom specialbestämmelser som berör ett enskilt förvaltningsområde. Enligt artikel 14.6 skall varje beslut om avslag som den behöriga säkerhetsmyndigheten fattar vara motiverat och den sökande skall ha rätt att begära en förnyad prövning inom en månad efter underrättelse om beslutet. Säkerhetsmyndigheten skall då bekräfta eller upphäva sitt beslut inom ytterligare en månad. Om beslutet om avslag kvarstår kan frågan hänskjutas till kontrollorganet i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG. Justitieministeriet ansåg i sitt utlåtande att det för det finländska förvaltningssystemet mera naturliga alternativet skulle vara att föreskriva om en möjlighet att yrka på rättelse i det första beslutet. Med hänvisning till det ovan nämnda ser Finland i samband med behandlingen av förslaget till att genom direktivet inte godkänns förvaltningsförfaranden och förvaltningsprocesser som inte lämpar sig för Finlands rättssystem.

Finland anser att de föreslagna bestämmelserna om klassificering av nationella bestämmelser och underhåll av rullande materiel kan omfattas (motsvarande bestämmelser finns också i förordningen om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå).

Förslag till ändring av förordningen om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå

Finland anser att förslaget till förordning i princip kan omfattas. Finland anser dock att Europeiska järnvägsbyråns roll även i framtiden skall förbli rådgivande och beredande och att man inte bör överföra behörighet från de nationella säkerhetsmyndigheterna till den.