

**Europeiska
järnvägsbyrån –
bakgrund och
verksamhet**



TRAFIKVERKET

Anders Lundström

anders.a.lundstrom@trafikverket.se

EU-lagstiftningens utveckling

- Successiv harmonisering med syfte att skapa en inre marknad för transporttjänster och varor
- Första direktivet kom 1991 (91/440) och krävde bland annat åtskillnad mellan infrastrukturförvaltning och transportutförande
- Mer preciserad lagstiftning under en följd av år:
 - ❖ 1995: Licens och kapacitetstilldelning
 - ❖ 1996: Höghastighetsdirektivet (driftskompatibilitet)
 - ❖ 2001: Första infrastrukturpaketet, driftskompatibilitet på det konventionella nätet
 - ❖ 2004: Andra järnvägspaketet (säkerhet, driftskompatibilitet, marknadsöppning, skapande av Europeiska järnvägsbyrån)
 - ❖ 2007: Tredje järnvägspaketet, bl.a. om förarbehörighet
 - ❖ 2008: Enhetligt driftskompatibilitetsdirektiv, krav på ECM

Andra järnvägspaketet

- Lades fram av kommissionen 2002 och antogs 2004
- Del av kommissionens lagstiftningsprogram lanserat i vitboken 2001
- Modifieringar av direktiven om marknadsöppning och driftskompatibilitet
- Helt nytt direktiv om järnvägssäkerhet
- Förslag om att inrätta en europeisk järnvägsbyrå
- Bakgrund till detta förslag:
 - ❖ Arbetet med teknisk harmonisering framskred inte i tillräcklig takt
 - ❖ AEIF inte lämplig som förslagsställare
 - ❖ Ett helt nytt kompetensområde för EU tillfördes (säkerhet)
 - ❖ Framtagandet av tekniska förslag behövde en EU-struktur

Europeiska järnvägsbyrån

- Inrättades genom förordning (EG) 881/2004
- På plats i Valenciennes sedan januari 2005 och fullt ut etablerad från 2006
- Arbetar inom två huvudområden: säkerhet och driftskompatibilitet
- Leds av direktören, Marcel Verslype, och har fem operativa enheter (säkerhet, driftskompatibilitet, ERTMS, ekonomisk utvärdering och ömsesidigt erkännande)
- Lämnar förslag till kommissionen, exempel:
 - ❖ Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD/TSI)
 - ❖ Gemensamma säkerhetsmetoder, -mål och -indikatorer

Övriga arbetsuppgifter

- Följer utvecklingen inom områdena säkerhet och driftskompatibilitet och publicerar rapporter
- Organiserar nätverk med nationella säkerhetsmyndigheter (NSA) och undersökningsorgan (NIB)
- Tillhandahåller databaser och register
- Särskilda studier och rapporter kring specifika problem
- Inspel till kommissionen kring forskningsprojekt
- Samordning av anmälda organ (NOBO), standardiseringsorgan (CEN, CENELEC, ETSI), m.m.
- Samarbete i organiserad form med sektorsorganisationerna (främst CER, EIM och UNIFE)

Exempel på byråns leveranser

➤ Inom säkerhetsområdet:

- ❖ Gemensamt format för säkerhetsintyg
- ❖ Gemensamma metoder för riskbedömning
- ❖ Ny bilaga I till direktivet (gemensamma säkerhetsindikatorer)
- ❖ Certifiering av enhet som svarar för underhåll (ECM)
- ❖ Rapport om övergång till ett gemensamt europeiskt säkerhetsintyg

➤ Inom driftskompatibilitetsområdet:

- ❖ Uppdaterade TSD:er
- ❖ TSD:er gemensamma för konventionella och höghastighetslinjer
- ❖ Rapporter om utveckling av driftskompatibilitet
- ❖ Rapport om utökning av tillämpningsområdet för TSD
- ❖ Rapport om tillämpning av TSD:er på nät med spårvidd 1520/24

Säkerhetsdirektivet

- Direktiv 2004/49 (ändrat två gånger) utvidgade EU-lagstiftningen till järnvägssäkerhetsområdet
- Direktivet innehåller regler om ansvarsfördelning, krav på myndighetsstrukturen samt krav på hur säkerhet ska hanteras
- Ger mandat till kommissionen att besluta om detaljföreskrifter efter förslag från byrån
- Några viktiga element:
 - ❖ Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet
 - ❖ För det ändamålet ska de etablera säkerhetsstyrningssystem (SMS)
 - ❖ EU ställer upp gemensamma mål för säkerheten (CST)
 - ❖ Varje medlemsland rapporterar säkerhetsindikatorer (CSI) till EU

Ett riskbaserat synsätt

- En viktig grund för säkerhetsstyrningssystemet är riskbedömningar och riskhantering vid ändringar (driftsförhållande, nytt material)
 - ❖ Ett nytt koncept i många medlemsstater
- Krav på hantering av gemensamma risker mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag
- Tillämpning av gemensam metod för riskvärdering och riskbedömning inom EU (förordning 352/2009)
- EU:s gemensamma säkerhetsindikatorer (CSI) är delvis utformade för att följa utvecklingen av risker och jämföra mellan medlemsstater

Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009

- Trädde i kraft i maj 2009
 - ❖ Ska tillämpas från den 1 juli 2012
 - ❖ Från den 19 juli 2010 ska den tillämpas på väsentliga ändringar på fordon och på strukturella delsystem (under vissa förutsättningar)
 - ❖ Tillämpningen ska utvärderas av Europeiska järnvägsbyrån
- Bygger på använda metoder i medlemsstaterna
 - ❖ Tre principer för värdering av riskacceptans
 - ❖ Oberoende bedömningsorgan
 - ❖ Kriterier för riskacceptans
- Ömsesidigt erkännande av resultat
 - ❖ Ska bidra till fortsatt marknadsöppning

Några viktiga begrepp

- Förordningen tillämpas endast på ”väsentliga ändringar”
 - ❖ Ska vara säkerhetsrelaterade, expertbedömning avgör därefter – utifrån olika konsekvensbedömningar
 - ❖ Beslut och värdering att inte tillämpa förordningen ska dokumenteras
- Förslagsställare
 - ❖ Är den part som ska tillämpa förordningen
 - ❖ Kan vara järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, upphandlande enhet eller den som söker fordonsgodkännande
- Oberoende bedömningsorgan
 - ❖ Utses av förslagsställaren när förordningen tillämpas
 - ❖ Bedömer förslagsställarens tillämpning av riskhanteringsprocessen och avger en rapport

Några viktiga begrepp (fortsättning)

➤ Tre principer för värdering av riskacceptans:

- ❖ Användning av vedertagen (dokumenterad) praxis
- ❖ Användning av referenssystem
- ❖ Uttrycklig riskuppskattning och riskvärdering

➤ Aktörer

- ❖ Alla parter som är inblandade i tillämpningen av förordningen
- ❖ Förslagsställaren ska identifiera aktörerna och se till att de medverkar i processen

➤ Säkerhet

- ❖ Frånvaron av icke acceptabel risk för skada

Frågor för byråns fortsatta arbete

- EU-harmoniseringen går långsamt
 - ❖ Krock mellan olika traditioner i medlemsstaterna
 - ❖ Kraftig ökning av antalet akter på kort tid
 - ❖ Kommissionen har problem med sina överträdelseförfaranden
 - ❖ Och, konservatismen håller tillbaka utvecklingen i sektorn
- Byrån har tagit några initiativ
 - ❖ Ökat fokus på utbildning, riktlinjer och spridande av information
 - ❖ Korsrevisioner med de nationella myndigheterna
 - ❖ Bildande av en säkerhetsplattform med sektorn och myndigheterna
- Kommissionen utvärderar nu byråns arbete och funderar på nya uppdrag
 - ❖ Konsultuppdrag till Steer Davies Gleave som ställer frågor till berörda
- Byråns egen uppfattning?
 - ❖ Vill förmodligen undvika en kraftig expansion av uppgifter

Mer information

Se Europeiska järnvägsbyråns hemsida:

<http://www.era.europa.eu>

