

I forlængelse af gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om bl.a. *jernbanesikkerhed* i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) i dansk ret (bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet), er der foretaget en tilpasning af bekendtgørelserne om sikkerhedscertifikat til henholdsvis jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Fremover skal jernbanevirksomhederne fortsat have et sikkerhedscertifikat, mens infrastrukturforvalterne skal indhente en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen. De overordnede krav til sikkerhedscertificeringen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet fremgår af direktivets art. 9-12 samt bilag III. Herudover er der krav i form af erklæringer i tilknytning til sikkerhedscertifikater, der vedrører specifikke dele af nettet i direktivets bilag IV.

Ved lov nr. 1422 af 21. december 2005 om ændring af lov om jernbane, lov om ændring af lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafiksselskaber, blev der ligeledes foretaget enkelte tilpasninger af bestemmelser i lov om jernbane efter jernbanesikkerhedsdirektivet. Denne tilpasning vedrørte hovedsageligt opgaver vedrørende undersøgelsesmyndigheden Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Ved gennemførelse af *interoperabilitet* i det transeuropæiske jernbanesystem ligger der en målsætning om at gøre det muligt og sikkert på tværs af Europa at gennemføre en konstant og vedvarende grænseoverskridende togtrafik, som kan præstere de ydelser, som forudsættes for de enkelte strækninger i normal drift. Forudsætningen for en sådan grænseoverskridende trafik i Fællesskabet og EØS er, at der gennemføres en omfattende harmonisering af alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for, at sådan en jernbanetrafik kan realiseres, efterfulgt af en faktisk omstilling til disse harmoniserede krav til drift og teknik i de enkelte medlemsstater.

Med vedtagelsen af de tre direktiver om interoperabilitet på Fællesskabets jernbaner (Rådets Direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001, Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004) er det afklaret, at man i Fællesskabet ønsker at fjerne de teknologiske hindringer for, at tog kan køre grænseoverskridende trafik mellem alle EU's medlemsstater. Målet med direktiverne har - udover at fremme interoperabiliteten - været at udvikle den grænseoverskridende jernbanetrafik og at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for transport, udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse,

omlægning og drift af det transeuropæiske jernbanesystem. De tre direktiver omfatter fra 1. maj 2006 hele det sammenhængende europæiske jernbanenet.

Det betyder, at interoperable løsninger skal anvendes i forbindelse med ibrugtagning i forbindelse med større projekter af nyanlagte, opgraderede og renoverede jernbanestrækninger, efter at direktivernes bestemmelser er trådt i kraft.

1.3.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

En af ændringerne i forbindelse med jernbanesikkerhedsdirektivet er, at der bliver stillet krav til både jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere om, at de skal have et »*sikkerhedsledelsessystem*«. I dag er der krav om, at virksomhederne skal have en sikkerhedsorganisation.

Ved et sikkerhedsledelsessystem forstås den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed. Indtil nu har der været krav om, at virksomhederne skal have en sikkerhedsorganisation og kravet om procedurer, der gennemfører virksomhedernes sikkerhedspolitik.

Med sikkerhedsledelsessystemet stilles der skærpede krav til virksomhederne, herunder at virksomhederne skal:

- have procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger til anvendelse ved ombygning, nyanlæg og drift, og
- udarbejde handlings-, beredskabs- og informationsplaner med de relevante offentlige myndigheds godkendelse (se også de almindelige bemærkninger, afsnit I om Beredskab).

Sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelserne vil ligeledes indeholde certificering i henhold til nationale krav.

For så vidt angår jernbanevirksomhederne fremgår det endvidere af jernbanesikkerhedsdirektivet, at den del af sikkerhedscertifikatet, der omhandler sikkerhedsledelsessystemet og som er udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union, skal anerkendes i hele Fællesskabet. Det forudsættes, at alle jernbanevirksomheder i EU senest i 2011 skal være indehaver af et harmoniseret sikkerhedscertifikat.

Som nævnt ovenfor vil infrastrukturforvalterne fremover skulle indhente en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen. Denne godkendelse indeholder ligeledes krav om et sikkerhedsledelsessystem. Det er dog ikke hensigten, at infrastrukturforvalternes sikkerhedsgodkendelse, herunder godkendelsens del om sikkerhedsledelsessystem, skal anerkendes i andre EU-lande, sådan som det forholder sig med jernbane-