

# EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

---

*Mødedokument*

ENDELIG  
**A5-0418/2002**

29. november 2002

**\*\*\*I**

## **BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem  
(KOM(2002) 22 – C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme

Ordfører: Sylviane H. Ainardi

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\* Samstemmende udtalelse  
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der  
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-  
traktatens artikel 7*
- \*\*\*I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer*
- \*\*\*II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning  
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre  
den fælles holdning*
- \*\*\*III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)  
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast*

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede retsgrundlag)

### ***Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst***

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med fede typer og kursiv. Kursivering uden fede typer er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

## INDHOLD

	<b>Side</b>
PROTOKOLSIDE .....	4
FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING.....	5
BEGRUNDELSE.....	16

## PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 24. januar 2002 forelagde Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 71 og 156 Parlamentet forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem (KOM(2002) 22 – 2002/0023 (COD)).

På mødet den 27. februar 2002 meddelte Parlamentets formand, at dette forslag var henvist til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som korresponderende udvalg og til Udvalget om Retlige Anliggender og det Indre Marked og Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi som rådgivende udvalg (C5-0045/2002).

På mødet den 21. februar 2002 havde Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme valgt Sylviane H. Ainardi til ordfører.

På møder den 11. juli, 4. november og 27. november 2002 behandlede udvalget Kommissionens forslag og udkastet til betænkning.

På sidstnævnte møde vedtog det forslaget til lovgivningsmæssig beslutning (for: 36; imod: 0; hverken/eller: 16).

Til stede under afstemningen var: Luciano Caveri (formand), Rijk van Dam, Gilles Savary og Helmuth Markov (næstformænd), Sylviane H. Ainardi (ordfører), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (for Mark Francis Watts), Jan Dhaene, Den Dover (for Sérgio Marques), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (for John Hume), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (for Ingo Schmitt), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Francesco Musotto, James Nicholson, Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Giovanni Pittella (for Rosa Miguélez Ramos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (for Christine de Veyrac), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (for Wilhelm Ernst Piecyk), Roseline Vachetta (for Alonso José Puerta), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer og Brigitte Wenzel-Perillo (for José Javier Pomés Ruiz).

Udvalget om Retlige Anliggender og det Indre Marked og Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi vedtog den 27. marts 2002 ikke at afgive udtalelse.

Betænkningen indgivet den 29. november 2002.

## FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem (KOM(2002) 22 – C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2002) 22<sup>1</sup>),
  - der har fået forslaget forelagt af Kommissionen, jf. EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 71 og 156 (C5-0045/2002),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 67,
  - der henviser til betænkning fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme (A5-0418/2002),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1  
BETRAGTNING 7

*(7) ikrafttrædelsen af direktiv 2001/12/EF<sup>2</sup>, 2001/13/EF<sup>3</sup> og 2001/14/EF<sup>4</sup> har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Navnlig indeholder direktiv 2001/12/EF bestemmelse om fuldstændig åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester i 2008. Udvidelsen af adgangsrettighederne bør, ligesom for de*

*(7) Skal jernbanesektoren tilføres nyt liv, kræver det en glidende international trafik, som kun interoperabilitet kan sikre. Interoperabiliteten kan kun være fuldt effektiv, når den dækker samtlige jernbanenet og muliggør en fuldstændig sammenkobling af de forskellige dele af nettene. Det er derfor nødvendigt at*

<sup>1</sup> EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 312.

<sup>2</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

<sup>3</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

<sup>4</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

*øvrige transportformers vedkommende, foregå sideløbende med gennemførelsen af de dertil hørende nødvendige harmoniseringsforanstaltninger.* Det er derfor nødvendigt at gennemføre interoperabilitet på hele nettet *ved at udvide det geografiske anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF. Ligeledes bør retsgrundlaget for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte traktatens artikel 71, som også udgør retsgrundlaget for direktiv 2001/12/EF;*

gennemføre interoperabilitet på hele nettet.

#### *Begrundelse*

*Målet må være at opnå interoperabilitet på hele nettet, da kun dette kan sikre den glidende trafik, der tilstræbes i hele Den Europæiske Union.*

#### Ændringsforslag 2

#### ARTIKEL 1, NR. 1

#### Artikel 1, stk. 1, afsnit 2 (direktiv 96/48/EF)

Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug, efter at direktivet er trådt i kraft, samt **driftspersonalets** faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser.

Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug, efter at direktivet er trådt i kraft, samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser **for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.**

#### *Begrundelse*

*Hensigten med ændringsforslaget er at råde bod på en forglemmelse. Vedligeholdelsen af systemets dele må nødvendigvis forudsætte et personale til at udføre den.*

#### Ændringsforslag 3

#### ARTIKEL 1, NR. 1

#### Artikel 1, stk. 2, indledning (direktiv 96/48/EF)

2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et **minimum** af teknisk harmonisering og gøre det muligt

2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et **højt niveau** af teknisk harmonisering og gøre det muligt

*Begrundelse*

*Den harmonisering, som er nødvendig på dette område, må af sikkerhedsgrunde ikke fastsættes til et minimum.*

Ændringsforslag 4

ARTIKEL 1, NR. 2

Artikel 2, litra p a (nyt) (direktiv 96/48/EF)

***pa) "markedsføring": frivillig overdragelse af et produkt, uanset dettes art, til en andens disposition eller til anvendelse af denne. Forsendelse til aftageren er tilstrækkeligt.***

***Overdragelse af en komponent med henblik på oplagring eller bortskaffelse samt overdragelse med henblik på (yderligere) afprøvning anses ikke for markedsføring.***

*Begrundelse*

*Da "markedsføring" (som anvendt i artikel 8, 9 og 12) ikke i sig selv er præcist defineret, må eventuelle problemer (som f.eks. ansvarsspørgsmål) løses på forhånd.*

Ændringsforslag 5

ARTIKEL 1, NR. 3, LITRA A

Artikel 5, stk. 1 (direktiv 96/48/EF)

1. For hvert delsystem udarbejdes en eller flere TSI'er. For de delsystemer, der vedrører miljøet eller brugerne, udarbejdes der kun TSI'er, såfremt det viser sig nødvendigt. Der kan blive behov for en supplerende TSI, navnlig for at gøre det gunstigere at anvende jernbanesystemet til højhastighedstog til transport af højværdivarer eller til de anvendelsesformål, som er nødvendige for at forbinde højhastighedssystemet med lufthavnene.

1. For hvert delsystem udarbejdes en eller flere TSI'er. For de delsystemer, der vedrører miljøet eller brugerne, udarbejdes der kun TSI'er, såfremt det viser sig nødvendigt. Der kan blive behov for en supplerende TSI, navnlig for at gøre det gunstigere at anvende jernbanesystemet til højhastighedstog til transport af højværdivarer eller til de anvendelsesformål, som er nødvendige for at forbinde højhastighedssystemet med lufthavnene. ***I så fald finder denne artikel også anvendelse for den pågældende del af delsystemerne.***

*Begrundelse*

*Artikel 5 i direktiv 96/48 bringes i overensstemmelse med samme artikel 5 i direktiv 2001/16.*

Ændringsforslag 6  
ARTIKEL 1, NR. 3, LITRA C  
Artikel 5, stk. 6 (direktiv 96/48/EF)

6. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.

6. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig **og dateret** reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre normative dokumenter; det skal i så fald være lettilgængelige forvaltningsdokumenter.

*Begrundelse*

*Hvis referencen er dateret, betyder det, at kun den standard, der er påført publiceringsdato, er gyldig, og ikke senere ændrede versioner. Er referencerne ikke dateret, har EU ikke længere nogen kontrol over indholdet i sine TSI'er.*

Ændringsforslag 7  
ARTIKEL 1, NR. 4  
Artikel 6, stk. 3 (direktiv 96/48/EF)

3. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af TSI'erne tages hensyn til de forventede omkostninger ved de tekniske løsninger, der giver mulighed for at opfylde TSI'erne, med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Til dette formål vedlægger Agenturet hvert TSI-udkast en vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved disse tekniske løsninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

3. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af TSI'erne tages hensyn til de forventede **økonomiske** omkostninger ved de tekniske løsninger, der giver mulighed for at opfylde TSI'erne, med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Til dette formål vedlægger Agenturet hvert TSI-udkast en vurdering af **de forventede fordele hvad angår ikke blot markedsandel og trafikudvikling, men også miljø, sikkerhed og sociale spørgsmål samt en evaluering af** de forventede omkostninger og fordele ved disse tekniske løsninger for alle berørte



økonomiske operatører og agenter.

*Begrundelse*

*Det er vigtigt, at de økonomiske evalueringer foretages meget nøjagtigt, for at beslutningerne og investeringerne kan baseres på et korrekt grundlag, og for at det nødvendige sikkerhedsniveau kan garanteres, og der kan tages hensyn til miljøkvalitet og sociale spørgsmål.*

Ændringsforslag 8

ARTIKEL 1, NR. 14

Artikel 21, stk. 3 a (nyt) (direktiv 96/48/EF)

***3a. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.***

*Begrundelse*

*Der er ingen grund til at lade dette stykke udgå af det eksisterende direktiv, hvorfor det foreslås genindsat.*

Ændringsforslag 9

ARTIKEL 1, NR. 18 A (nyt)

Bilag III , punkt 2.4.3 a (nyt) (direktiv 96/48/EF)

***18a) I bilag III indsættes følgende punkt:***

***2.4.3a : Kontrol***

***Togene skal være udstyret med et registreringsapparat. Data indsamlet af dette apparat og behandlingen af oplysningerne skal harmoniseres.***

*Begrundelse*

*Af hensyn til sikkerhed og kontrol er det nødvendigt, at tog, som det er tilfældet inden for vej- eller flytransport, er udstyret med et apparat, som registrerer, hvad der sker under rejsen. De indsamlede data samt procedurerne for behandlingen heraf dem harmoniseres.*

Ændringsforslag 10  
ARTIKEL 1, NR. 18 B (nyt)  
Bilag III, punkt 2.7.3 a (nyt) (direktiv 96/48/EF)

**18b) I bilag III indsættes følgende punkt:**

**2.7.3a: Proceskommunikation**

**Indbyrdes tilpasning af regler og procedurer, som benyttes i de forskellige net, og udarbejdelse af en kodeks eller ordliste til proceskommunikation for og mellem lokomotivførere, trafikforvaltere og togpersonale, der udfører sikkerhedsopgaver, skal sikre en effektiv og sikker drift af det transeuropæiske højhastighedsjernbanesystem.**

*Begrundelse*

*Indbyrdes tilpasning af proceskommunikationen skal indgå i delsystemet "driftsforhold" som en væsentlig bestanddel heraf, navnlig når der er tale om grænseoverskridende strækninger, hvor det er vigtigt, at de forskellige aktører benytter en terminologi eller en kodeks, der gør det muligt at undgå misforståelser.*

Ændringsforslag 11  
ARTIKEL 2, NR. 1 A (nyt)  
Artikel 1, stk. 1 (direktiv 2001/16/EF)

**1a) Artikel 1, stk. 1, affattes således:**

**1. Dette direktiv tager sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog som beskrevet i bilag I. Disse betingelser vedrører planlægning, opbygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af dele af dette system, som tages i brug, efter at direktivet er trådt i kraft, samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.**

### Begrundelse

*Hensigten med ændringsforslaget er at råde bod på en forglemmelse. Vedligeholdelsen af systemets dele må nødvendigvis forudsætte et personale til at udføre den.*

Ændringsforslag 12  
ARTIKEL 2, NR. 1 B (nyt)  
Artikel 1, stk. 2, indledning (direktiv 2001/16/EF)

***1b) Stk. 2, indledning, affattes således:***

***2. Dette mål bør føre til fastlæggelse af et højt niveau af teknisk harmonisering og gøre det muligt:***

### Begrundelse

*Se begrundelse til ændringsforslag 3.*

Ændringsforslag 13  
ARTIKEL 2, NR. 2  
Artikel 1, stk. 3 (direktiv 2001/16/EF)

3. Med virkning fra den 1. januar 2008 udvides anvendelsesområdet for dette direktiv til hele jernbanesystemet med undtagelse af infrastruktur og rullende materiel, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål, og som er adskilt fra resten af jernbanesystemet.

3. Med virkning fra den 1. januar 2008 udvides anvendelsesområdet for dette direktiv til hele jernbanesystemet med undtagelse af infrastruktur og rullende materiel, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål, og som er adskilt fra resten af jernbanesystemet. ***Infrastruktur og rullende materiel, som udelukkende anvendes til lokale formål, er også udelukket fra direktivets anvendelsesområde, selv om de ikke er fysisk afskåret fra det øvrige jernbanesystem.***

### Begrundelse

*Ifølge Kommissionens forslag er undtagelserne fra direktivets anvendelsesområde kun mulige, når der foreligger flere af de betingelser, som er anført i artikel 2, nr. 2: dvs. når infrastruktur og rullende materiel udelukkende anvendes til lokale formål og, når de er adskilt fra resten af jernbanesystemet. I dette forslag er der ikke taget højde for, at der findes infrastruktur og rullende materiel, som udelukkende anvendes til lokale eller specifikke formål, uden at de af den grund er fysisk adskilt fra resten af jernbanesystemet. Hvis*

*interoperabilitetsstandarderne udvides til også at omfatte disse strækninger, ville det kunne bringe deres rentabilitet i fare, hvilket må undgås.*

Ændringsforslag 14  
ARTIKEL 2, NR. 3, LITRA B A (nyt)  
Artikel 2, litra p a (nyt) (direktiv 2001/16/EF)

*ba) Følgende indsættes som litra pa:*

*pa) "markedsføring": frivillig overdragelse af et produkt, uanset dettes art, til en andens disposition eller til anvendelse af denne. Forsendelse til aftageren er tilstrækkeligt.*

*Overdragelse af en komponent med henblik på oplagring eller bortskaffelse samt overdragelse med henblik på (yderligere) afprøvning anses ikke for markedsføring.*

*Begrundelse*

*Da "markedsføring" (som anvendt i artikel 8, 9 og 12) ikke i sig selv er præcist defineret, må eventuelle problemer (som f.eks. ansvarsspørgsmål) løses på forhånd.*

Ændringsforslag 15  
ARTIKEL 2, NR. 4, LITRA B  
Artikel 5, stk. 7 (direktiv 2001/16/EF)

7. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.

7. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig **og dateret** reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter.

*Begrundelse*

*Se begrundelse til ændringsforslag 6.*

Ændringsforslag 16  
ARTIKEL 2, NR. 5  
Artikel 6, stk. 4 (direktiv 2001/16/EF)

5. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

4. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede **økonomiske** omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger, **hvad angår ikke blot markedsandel og trafikudvikling, men også miljø, sikkerhed og sociale spørgsmål**. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

*Begrundelse*

*Se begrundelse til ændringsforslag 7. (Nummereringen af stykkerne i artikel 6 er forkert, eftersom stk. 4 mangler. I ændringsforslaget anvendes derfor den korrekte nummerering.)*

Ændringsforslag 17  
ARTIKEL 2, NR. 5 A (nyt)  
Artikel 7, stk. 2 a (nyt) (direktiv 2001/16/EF)

**5a) I artikel 7 indsættes som stk. 2a:**

**”Med undtagelse af TSI’er for rullende materiel kan en medlemsstat undlade at anvende en eller flere TSI’er for ethvert projekt vedrørende fornyelse eller udvidelse af en eksisterende banestrækning, som ikke er en del af det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.”**

*Begrundelse*

*Såfremt strækninger ikke er en del af det transeuropæiske net (TEN), kan den potentielle byrde for medlemsstaterne og Kommissionen med behandling - på grundlag af nærmere bestemte fælles kriterier - af alle ønsker om fravigelse af TSI’er for infrastrukturprojekter ikke begrundes med nogen bredere interesse for, hvorvidt der er taget behørigt hensyn til spørgsmålet om at gøre ikke-TEN-strækninger mere interoperable for internationale tog. Det*

*bør overlades til medlemsstaterne at bestemme kriterierne.*

Ændringsforslag 18  
ARTIKEL 2, NR. 7 A (nyt)  
Artikel 13, stk. 2 (direktiv 2001/16/EF)

**7a) Artikel 13, stk. 2, affattes således:**

**”2. Er det foreskrevet i TSI'erne, gennemføres vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnhed af det bemyndigede organ, som fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har anmodet derom.”**

*Begrundelse*

*Hermed bringes artikel 13, stk. 2, i direktiv 2001/16, på linje med artikel 13, stk. 2, i direktiv 96/48, hvori det anføres, at bemyndigede organer skal have adgang til at vurdere en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnhed, såfremt dette er foreskrevet i TSI'erne.*

Ændringsforslag 19  
ARTIKEL 2, NR. 12 A (nyt)  
Bilag III , punkt 2.4.3 a (nyt) (direktiv 2001/16/EF)

**12a) I bilag III indsættes følgende punkt:**

**2.4.3a : Kontrol**

**Togene skal være udstyret med et registreringsapparat. Data indsamlet af dette apparat og behandlingen af oplysningerne skal harmoniseres.**

*Begrundelse*

*Se begrundelse til ændringsforslag 9.*

Ændringsforslag 20  
ARTIKEL 2, NR. 12 B (nyt)  
Bilag III, punkt 2.6.3 a (nyt) (direktiv 2001/16/EF)

**12b) I bilag III indsættes følgende punkt:**

### **2.6.3a: Proceskommunikation**

**Indbyrdes tilpasning af regler og procedurer, som benyttes i de forskellige net, og udarbejdelse af en kodeks eller ordliste til proceskommunikation for og mellem lokomotivførere, trafikforvaltere og togpersonale, der udfører sikkerhedsopgaver, skal sikre en effektiv og sikker drift af det transeuropæiske højhastighedsjernbanesystem. Der skal i denne sammenhæng tages hensyn til de forskellige krav og behov i (sprog)grænseoverskridende og nationale tjenester.**

#### *Begrundelse*

*Indbyrdes tilpasning af proceskommunikationen skal indgå i delsystemet "drift og trafikstyring" som en væsentlig bestanddel heraf, navnlig når der er tale om grænseoverskridende strækninger, hvor det er vigtigt, at de forskellige aktører benytter en terminologi eller en kodeks, der gør det muligt at undgå misforståelser. Dog må der sondres mellem internationale eller (sprog)grænseoverskridende tjenester og de rent nationale tjenester inden for et sprogområde. I sidstnævnte tilfælde gør kommunikationsproblemet sig ikke gældende.*

## BEGRUNDELSE

Jernbanetransportsektoren spiller en vigtig rolle for Europa i det 21. århundrede. På grund af den voldsomme stigning af de varemængder, som skal transporteres, er det absolut nødvendigt at forbedre jernbanetransporten, både med hensyn til kvantitet og kvalitet, hvis man virkelig ønsker at bevare miljøet og spare energi, men også hvis man ønsker at leve i en verden, hvor vejene ikke er fuldstændig overbelastede. Som det er blevet fremhævet i hvidbogen, er transportens fremtid i Europa, navnlig hvis den skal være bæredygtig og i harmoni med den måde, borgerne lever på, med andre ord i vidt omfang afhængig af, at jernbanetransporten tilføres nyt liv.

Indenfor jernbanerne er fremskridtene, hvad hensyntagen til det internationale aspekt og interoperabilitet angår, foregået langsomt. Meget forskellige nationale specifikationer og tekniske normer, som ofte har været indbyrdes inkompatible, har forsinket den absolut nødvendige harmonisering af hele det europæiske jernbanenet. Hver gang en grænse krydses, medfører det ændrede referencestandarder og således andet personale, hvilke medfører spild af tid. Det er en af grundene til, at varetransport pr. jernbane er mindre konkurrencedygtig end transport ad vej. En anden årsag er, at der findes store forskelle i de eksterne omkostninger.

Problemet bliver endnu større af, at samtlige net er blevet fastlagt af operatørerne, som først og fremmest har søgt at tilfredsstille nationale behov og først sent også har været opmærksom på det internationale aspekt. Selv om samarbejdet mellem forskellige nationale operatører, et samarbejde, der oftest var bilateralt, har givet interessante resultater, er det nødvendigt at øge interoperabilitetskapaciteten betydeligt.

For at opfylde dette krav har Fællesskabet vedtaget gradvist at skabe et europæisk net, idet det prøver at drage fordel af samarbejdet med eksperter inden for sektoren. Der er derfor blevet vedtaget to direktiver om interoperabilitet - det ene vedrører nettet for højhastighedstog (98/48/EF) det andet det traditionelle net (2001/16/EF) - ifølge en "fleksibel" strategi og efter en prioritering, der er fastlagt på grundlag af forholdet mellem omkostninger og fordele.

Da det ikke desto mindre drejer sig om en virkelig revolution på området teknisk harmonisering inden for jernbanesektoren, har det først og fremmest vist sig at være nødvendigt at indføre nye arbejdsmetoder og at skabe en ny ligevægt mellem de forskellige aktører, der er involveret. Frem for alt har infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien sluttet sig sammen i den europæiske sammenslutning for interoperabilitet i jernbanenettet (AEIF) og har således arbejdet sammen for at udarbejde udkast til tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er). Færdiggørelsen af disse nye procedurer og disse nye værktøjer har bevirket en forlængelse af den tid til udvikling af TSI'erne, som oprindeligt var beregnet til tre år, selv om Kommissionen håber, at de nye højhastighedslinjer og opgraderede linjer allerede fra 2002 vil opfylde de nye standarder.

### Højhastighedstog

For at undgå forsinkelser i højhastighedssektoren, og især for at undgå, at selv de nye linjer, der tages i drift, er bygget ifølge standarder, som ikke er interoperable med det europæiske net, finder Kommissionen, at det er nødvendigt at fremskynde gennemførelsen af interoperabilitet, hvilket kræver en ny referenceramme, som er udviklet i den "anden pakke".



Kommissionen har til hensigt at fokusere på tre prioriteringer:

- de forskellige medlemsstaters investeringer i grænseoverskridende projekter skal koordineres bedre: projekterne er således mere økonomisk rentable, når infrastrukturen kan blive anvendt med fuld kapacitet, så snart den er taget i brug;
- TSI'erne skal anvendes i forbindelse med store vedligeholdelsesarbejder og fornyelsesarbejder, som berører højhastighedslinjer, der allerede er i brug;
- den økonomiske støtte til gennemførelsen af TSI'er skal ske over budgettet for de transeuropæiske net.

## **De konventionelle net**

I sektoren for konventionelle tog kan udviklingen af det europæiske net nyde godt af den erfaring, der er indhøstet i sektoren for højhastighedstog. Faktisk ventede Kommissionen ikke på, at direktivet var blevet offentliggjort, men begyndte med det forberedende arbejde inden da. Ekspertterne fra AEIF er allerede i færd med at søge at fastlægge, hvad der er de kritiske elementer i forbindelse med interoperabilitet.

Selv om man kan udnytte den indvundne erfaring, må man heller ikke undervurdere vanskelighederne i forbindelse med at vedtage TSI'er for konventionelle tog, eftersom det drejer sig om et system, der allerede findes, og som ikke skal bygges. Der er større og flere tekniske og driftsmæssige forskelle, og de involverede aktører er af mere forskellig art.

Det er grunden til, at Kommissionen har planlagt en gradvis vedtagelse af TSI'er begyndende med dem, der både økonomisk og socialt vil kunne give de bedste resultater.

## **En ny arbejdsmåde**

I mellemtiden har forsinkelserne med gennemførelsen af interoperabiliteten fået Europa-Parlamentet til i sin beslutning af 17. maj 2000 at anmode om en revision af direktivet fra 1996 (om højhastighedstog) på baggrund af den nye model, der er fastlagt for direktivet i 2001 om det konventionelle net. Endvidere har den udvikling, der er opnået med direktivet fra 1996, og de problemer, der har været med de udviklede TSI'er, fået Kommissionen til at foreslå ændringer af de to direktiver, for at de kan fungere bedre.

Men udover disse grunde har tanken om at oprette et europæisk jernbaneagentur, som er foreslået i pakken, endnu en gang ændret situationen. Åbningen af et marked, hvorpå operatørerne tidligere selv fastsatte de tekniske normer og sikkerhedsbestemmelser, kræver central regulering og en fælles overvågningsmyndighed, som vil kunne forvalte gennemførelsen af interoperabilitet og garantere sikkerheden i en sektor, hvor ulykkerne skønt de er mindre hyppige end i andre sektorer, er mere dramatiske og i højere grad gør indtryk på offentligheden. Det må ikke glemmes, at det er en betingelse for udviklingen af denne transportform, at der gennemføres interoperabilitet på hele nettet, og at der derfor sker en udvidelse af den geografiske dækning.

## **Bedømmelse af det foreslåede direktiv**

### **Behov for forbedringer**

Direktivet om interoperabilitet er selvfølgelig en positiv udvikling, og det repræsenterer et vigtigt skridt med henblik på at tilføre jernbanesektoren nyt liv. Det kan medvirke til at forbedre den europæiske transports muligheder som helhed i det kommende tiår, hvor der er udsigt til integrationen af de nye medlemsstater.

Når dette er sagt, må der gøres opmærksom på to krav - som offentligheden lægger meget vægt på - nemlig på den ene side, at integrationen af de nationale net ikke må medføre, at der sker en harmonisering i retning af det lavest mulige sikkerhedsniveau, og på den anden side må harmoniseringen ikke medføre, at der sker en fordobling af beføjelser og kompetenceområder, dvs. øget bureaukrati, idet det samtidig erkendes, at centraliseringen af procedurerne vil medføre besparelser inden for forvaltning og bevirke en hurtigere harmonisering.

### **Behov for demokrati**

De nye arbejdsmetoder i forbindelse med forvaltningen af TSI'erne vækker for øvrigt stor uro inden for jernbanebranchen. Den rolle, som AEIF hidtil har spillet, har kunnet garantere et nært samarbejde på europæisk niveau mellem fællesskabsmyndighederne, som var ivrige efter at fremskynde processen mest muligt, og jernbanesektoren. I Kommissionens forslag bliver repræsentanterne for sektoren nu holdt udenfor, og selv om det centrale agentur arbejder for at fremskynde integrationsprocessen, vil det gå ud over åbenheden og repræsentativiteten, hvis ikke eksperter fra sektoren fortsat medvirker. Det er nøjagtig lige så væsentligt, at arbejdsmarkedets parter integreres i udarbejdelsesprocessen.

### **Finansiering**

Endelig må der findes en løsning på problemerne med de betydelige supplerende omkostninger, tilpasningen til de nye specifikationer medfører. De foreslåede foranstaltninger må være rentable på lang sigt, og omkostningerne må på ingen måde medføre, at jernbanetransport mister konkurrencedygtighed i forhold til de andre transportformer. I det nuværende direktiv bliver der overhovedet ikke taget højde for finansieringen af interoperabiliteten. At lade den finansiere af midlerne til de transeuropæiske net er ikke en tilfredsstillende mulighed, og dette spørgsmål må behandles mere direkte.

Til konklusion må det heller ikke glemmes, at bidrag fra fagfolkene inden for sektoren også er vigtigt for sikkerheden. Med andre ord må der også tages hensyn til arbejdsmiljøet gennem inddragelse af arbejdsmarkedets parter som en faktor, der er af afgørende betydning for sikkerheden.