

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0418/2002

29 november 2002

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG avseende driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet
(KOM(2002) 22 – C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Sylviane H. Ainardi

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	16

PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 24 januari 2002 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artiklarna 71 och 156 i EG-fördraget, ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG avseende driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (KOM(2002) 22 – 2002/0023(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 27 februari 2002 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden och utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0045/2002).

Vid utskottssammanträdet den 21 februari 2002 hade utskottet för regionalpolitik, transport och turism utsett Sylviane H. Ainardi till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 11 juli, 4 och 27 november 2002 behandlade utskottet kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 36 röster för och 16 röster emot.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen Luciano Caveri (ordförande), Rijk van Dam, Gilles Savary och Helmuth Markov (vice ordförande), Sylviane H. Ainardi (föredragande), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (suppleant för Mark Francis Watts), Jan Dhaene, Den Dover (suppleant för Sérgio Marques), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (suppleant för John Hume), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (suppleant för 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 (suppleant för Rosa Miguélez Ramos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (suppleant för Christine de Veyrac), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (suppleant för Wilhelm Ernst Piecyk), Roseline Vachetta (suppleant för Alonso José Puerta), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer och Brigitte Wenzel-Perillo (suppleant för José Javier Pomés Ruiz).

Yttrandena från utskottet för rättsliga frågor och den inre marknaden och utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi beslutade den 27 mars 2002 att inte avge några yttranden.

Betänkandet ingavs den 29 november 2002.

FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets och rådets lagstiftningsresolution om förslaget till rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG avseende driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (KOM(2002) 22 – C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2002) 22¹),
 - med beaktande av artikel 251.2 och artiklarna 71 och 156 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C5-0045/2002),
 - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0418/2002).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
 2. Kommissionen uppmanas att på nytt höra Europaparlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 SKÅL 7

(7) Att direktiv 2001/12/EG¹, 2001/13/EG² och 2001/14/EG³ träder i kraft inverkar även på införandet av driftskompatibilitet. Framför allt föreskrivs enligt direktiv 2001/12/EG att hela järnvägsnätet skall öppnas för internationell godstrafik under 2008. Utvidgning av tillträdesrätten bör, liksom för övriga transportmedel, ske i kombination med att nödvändiga

(7) Om järnvägarna skall vitaliseras måste den internationella trafiken flyta, annars kan inte driftskompatibilitet garanteras. Driftskompatibiliteten blir tillräckligt effektiv endast om den omfattar hela järnvägsnätet och möjliggör fullständig samtrafikförmåga med olika delar av nätet. Driftskompatibilitet måste därför införas på hela nätet.

¹ EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 312.

kompletterande harmoniseringsåtgärder genomförs parallellt. Det är därför nödvändigt att införa driftskompatibilitet för hela järnvägsnätet genom att utsträcka räckvidden för direktiv 2001/16/EG. Det är också lämpligt att utöka den rättsliga grunden för direktiv 2001/16/EG till att omfatta artikel 71 i fördraget, dvs samma artikel som direktiv 2001/12/EG grundar sig på.

¹ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

² EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

³ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

Motivering

Målet bör vara att uppnå driftskompatibilitet på hela nätet, vilket är det enda som kan garantera att trafiken flyter som man eftersträvat i hela EU.

Ändringsförslag 2 ARTIKEL 1, LED 1

Artikel 1, punkt 1, stycke 2 (direktiv 96/48/EG)

Dessa villkor gäller för projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de delar av systemet som tas i bruk efter det att detta direktiv trätt i kraft samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften.

Dessa villkor gäller för projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de delar av systemet som tas i bruk efter det att detta direktiv trätt i kraft samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften ***och underhållet.***

Motivering

I ändringsförslaget läggs ett begrepp till som glömts bort. Underhållet av delar av systemet måste omfatta den personal som är sysselsatt med uppgiften.

Ändringsförslag 3
ARTIKEL 1, LED 1
Artikel 1, punkt 2, inledningen (direktiv 96/48/EG)

2. Strävandena efter att uppnå detta mål måste leda till att en **lägsta** nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att

2. Strävandena efter att uppnå detta mål måste leda till att en **hög** nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att

Motivering

Den harmonisering som krävs kan framför allt av säkerhetsskäl inte fastställas till lägsta nivå.

Ändringsförslag 4
ARTIKEL 1, LED 2
Artikel 2, led pa (nytt) (direktiv 96/48/EG)

pa) utsläppande på marknaden: ett frivilligt överlämnanden av en produkt, oberoende av dess art, till någon annans förfogande eller bruk. Det räcker med att produkten sänts till köparen.

Om en komponent överlämnas för lagring eller skrotning eller om den överlämnas för (ytterligare) granskning betraktas det inte som utsläppande på marknaden,

Motivering

Eftersom det av begreppet "utsläppande på marknaden" (såsom det används i artiklarna 8, 9 och 12) inte i sig framgår vad det betyder måste eventuella problem (såsom ansvarsfrågor) lösas på förhand.

Ändringsförslag 5
ARTIKEL 1, LED 3, LED A
Artikel 5, punkt 1 (direktiv 96/48/EG)

"1. Varje delsystem skall omfattas av en eller flera TSD. För delsystem som berör miljön eller användarna skall TSD endast utarbetas i den mån det kan visa sig nödvändigt. En kompletterande TSD kan visa sig nödvändig, särskilt för att främja användning av järnvägssystemet för

"1. Varje delsystem skall omfattas av en eller flera TSD. För delsystem som berör miljön eller användarna skall TSD endast utarbetas i den mån det kan visa sig nödvändigt. En kompletterande TSD kan visa sig nödvändig, särskilt för att främja användning av järnvägssystemet för

hög hastighetståg för varutransporter med stort mervärde eller för tillämpningar som är nödvändiga för att länka samman järnvägssystemet för hög hastighetståg med flygplatserna.”

hög hastighetståg för varutransporter med stort mervärde eller för tillämpningar som är nödvändiga för att länka samman järnvägssystemet för hög hastighetståg med flygplatserna. ***I sådana fall gäller denna artikel också berörda delar av delsystemet.***”

Motivering

Artikel 5 i direktiv 96/48/EG görs förenlig med samma artikel 5 i direktiv 2001/16/EG.

Ändringsförslag 6 ARTIKEL 1, LED 3, LED C Artikel 5, punkt 6 (direktiv 96/48/EG)

”6. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en tydlig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa standarder eller europeiska specifikationer (eller de delar av dessa som avses) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om europeiska specifikationer saknas och i väntan på att sådana utarbetas, får hänvisningar göras till andra normativa handlingar. Det skall då vara lätt tillgängliga, offentliga handlingar.”

”6. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en tydlig ***och daterad*** hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa standarder eller europeiska specifikationer (eller de delar av dessa som avses) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om europeiska specifikationer saknas och i väntan på att sådana utarbetas, får hänvisningar göras till andra normativa handlingar. Det skall då vara lätt tillgängliga, offentliga handlingar.”

Motivering

Om hänvisningen är daterad innebär det att endast den standard som har det angivna publiceringsdatumet är giltig och inte tidigare ändrade versioner. Om hänvisningarna inte är daterade har EU inte längre någon kontroll över innehållet i sina TSD.

Ändringsförslag 7 ARTIKEL 1, LED 4 Artikel 6, punkt 3 (direktiv 96/48/EG)

3. Vid utarbetandet, antagandet och översynen av TSD skall ***den*** förutsägbara ***kostnaden för*** tekniska lösningar som gör det möjligt att uppfylla TSD beaktas, i

3. Vid utarbetandet, antagandet och översynen av TSD skall ***de*** förutsägbara ***ekonomiska följderna av*** tekniska lösningar som gör det möjligt att uppfylla

syfte att fastställa och genomföra de mest kostnadseffektiva lösningarna. En bedömning av de kostnader och fördelar som dessa tekniska lösningar kan beräknas medföra skall bifogas TSD-förslaget och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla inblandade parter och ekonomiska aktörer framgå.

TSD beaktas, i syfte att fastställa och genomföra de mest kostnadseffektiva lösningarna. En bedömning av *de förväntade fördelarna när det gäller marknadsandel, trafikutveckling, men också miljö, säkerhet och sociala frågor samt en bedömning* av de kostnader och fördelar som dessa tekniska lösningar kan beräknas medföra skall bifogas TSD-förslaget och i bedömningen skall den sannolika inverkan på alla inblandade parter och ekonomiska aktörer framgå.

Motivering

Det är viktigt att de ekonomiska utvärderingarna är noggranna för att det skall vara möjligt att fatta rätta beslut och göra rätta investeringar och garantera den säkerhetsnivå som krävs och miljö kvalitet och social kvalitet beaktas.

Ändringsförslag 8
ARTIKEL 1, LED 14
Artikel 21, punkt 3a (ny) (direktiv 96/48/EG)

3a. Kommittén kan vid behov tillsätta arbetsgrupper som skall bistå kommittén med att fullgöra dess uppgifter, särskilt för att säkerställa samordningen mellan de anmälda organen.

Motivering

Det finns ingen förklaring till strykningen av denna punkt som redan finns i direktivet. Det föreslås därför att punkten återinförs.

Ändringsförslag 9
ARTIKEL 1, LED 18A (nytt)
Bilaga III, punkt 2.4.3a (ny) (direktiv 96/48/EG)

18a) I bilaga III skall följande punkt läggas till:

”2.4.3a. Kontroll

Tågen skall vara utrustade med en färdskrivare. De uppgifter som

färdskrivaren samlar in och behandlingen av uppgifterna skall harmoniseras.”

Motivering

Av säkerhets- och kontrollskäl och i likhet med tendenserna inom väg- eller luftnätet måste tågen förses med en apparat som registrerar vad som görs under resan. De insamlade uppgifterna samt förfarandena för hur dessa skall behandlas måste harmoniseras.

Ändringsförslag 10
ARTIKEL 1, LED 18B (nytt)
Bilaga III, punkt 2.7.3a (ny) (direktiv 96/48/EG)

18b) Följande punkt skall läggas till bilaga III:

2.7.3a Processkommunikation

Förenhetligade regler och förfaranden för drift av de olika näten och utvecklandet av en kod eller vokabulär för processkommunikation för och mellan drift- och trafikledning samt all järnvägspersonal med säkerhetsrelaterade uppgifter skall garantera effektiv och säker drift av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Motivering

Förenhetligade processkommunikationer måste tas med som ett led i underavsnittet om drift. De utgör en väsentlig aspekt, eftersom det är fråga om gränsöverskridande sträckor där det är viktigt att man använder en terminologi eller en kod så att inga missförstånd kan uppstå.

Ändringsförslag 11
ARTIKEL 2, LED 1A (nytt)
Artikel 1, punkt 1 (direktiv 2001/16/EG)

1a) I artikel 1 skall punkt 1 ersättas med följande:

”1. Syftet med detta direktiv är att fastställa de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, såsom det beskrivs i bilaga I, skall kunna genomföras inom

gemenskapen. Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de delar av systemet som tas i bruk efter det att detta direktiv trätt i kraft samt kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften och underhållet.”

Motivering

I ändringsförslaget läggs ett begrepp till som glömts bort. Underhållet av delar av systemet måste omfatta den personal som är sysselsatt med uppgiften.

Ändringsförslag 12
ARTIKEL 2, LED 1B (nytt)
Artikel 1, punkt 2, inledningen (direktiv 2001/16/EG)

1b) I artikel 1 skall punkt 2 i inledningen ersättas med följande:

”2. Strävandena för att uppnå detta mål måste leda till att en hög nivå för teknisk harmonisering fastställs och göra det möjligt att”

Motivering

Se motiveringen till ändringsförslag 3.

Ändringsförslag 13
ARTIKEL 2, LED 2
Artikel 1, punkt 3 (direktiv 2001/16/EG)

”3. Från och med den 1 januari 2008 skall räckvidden för detta direktiv utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet, med undantag för infrastrukturer och rullande materiel avsedda att användas för uteslutande lokala, historiska eller turistiska ändamål, och som är fristående från det övriga järnvägssystemet.”

”3. Från och med den 1 januari 2008 skall räckvidden för detta direktiv utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet, med undantag för infrastrukturer och rullande materiel avsedda att användas för uteslutande lokala, historiska eller turistiska ändamål, och som är fristående från det övriga järnvägssystemet.
Infrastruktur och rullande materiel som

uteslutande används lokalt skall också uteslutas från direktivets tillämpningsområde, även om de inte är fysiskt fristående från det övriga järnvägssystemet.”

Motivering

Enligt kommissionens förslag kan undantag från tillämpningen av direktivet endast göras om flera av de villkor som anges i artikel 2.2 uppfylls, med andra ord om infrastrukturerna och det rullande materieleet uteslutande används lokalt och är fristående från det övriga järnvägssystemet. Förslaget beaktar inte att det finns infrastrukturer och rullande materiel som uteslutande används lokalt eller under speciella omständigheter utan att trots det vara fysiskt fristående från resten av järnvägssystemet. Om standarderna för driftskompatibilitet utvidgas till järnvägslinjerna skulle detta kunna äventyra linjernas lönsamhet, vilket bör undvikas.

Ändringsförslag 14
ARTIKEL 2, LED 3A (nytt)
Artikel 2, led pa (nytt) (direktiv 2001/16/EG)

3a) I artikel 2 skall led pa) läggas till:

”pa) utsläppande på marknaden: ett frivilligt överlämnande av en produkt, oberoende av dess art, till någon annans förfogande eller bruk. Det räcker med att produkten sänts till köparen.

Om en komponent överlämnas för lagring eller skrotning eller om den överlämnas för (ytterligare) granskning betraktas det inte som utsläppande på marknaden.”

Motivering

Eftersom det av begreppet ”utsläppande på marknaden” (såsom det används i artiklarna 8, 9 och 12) inte i sig framgår vad det betyder måste eventuella problem (såsom ansvarsfrågor) lösas på förhand.

Ändringsförslag 15
ARTIKEL 2, LED 4, LED B
Artikel 5, punkt 7 (direktiv 2001/16/EG)

”När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en

”När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en

tydlig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa standarder eller europeiska specifikationer (eller de delar av dessa som avses) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om europeiska specifikationer saknas och i väntan på att sådana utarbetas, får hänvisningar göras till andra normativa handlingar. Det skall då vara lätt tillgängliga, offentliga handlingar.”

tydlig **och daterad** hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer göras i TSD. I detta fall skall dessa standarder eller europeiska specifikationer (eller de delar av dessa som avses) anses utgöra bilagor till berörd TSD och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om europeiska specifikationer saknas och i väntan på att sådana utarbetas, får hänvisningar göras till andra normativa handlingar. Det skall då vara lätt tillgängliga, offentliga handlingar.”

Motivering

Se motiveringen till ändringsförslag 6.

Ändringsförslag 16 ARTIKEL 2, LED 5

Artikel 6, punkt 5 (direktiv 2001/16/EG)

5. För att kunna hitta och genomföra de bästa lösningarna skall man vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) beakta de **kostnader** och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa. Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

4. För att kunna hitta och genomföra de bästa lösningarna **när det gäller marknadsandel, trafikutveckling, men också miljö, säkerhet och sociala frågor** skall man vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) beakta de **ekonomiska följder** och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa. Medlemsstaterna skall medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

Motivering

Se motiveringen till förslag 7. (Numreringen av punkterna i artikel 6 är felaktig, eftersom punkt 4 saknas. I det här ändringsförslaget används dock den rätta numreringen.)

Ändringsförslag 17
ARTIKEL 2, LED 5A (nytt)
Artikel 7 (direktiv 2001/16/EG)

5a) I artikel 7 skall följande nya stycke läggas till på slutet:

”En medlemsstat behöver inte tillämpa en eller flera TSD, förutom sådana som rör rullande materiel för projekt som gäller modernisering eller anpassning av en befintlig linje som inte är en del av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.”

Motivering

I fråga om linjer som inte är en del av det transeuropeiska nätverket kan den eventuella arbetsbörda som åläggs medlemsstaterna och kommissionen för att jämföra samtliga ansökningar om avvikelser från TSD för infrastrukturprojekt med särskilda allmänna kriterier inte motiveras av något större intresse av att man i tillräcklig utsträckning undersökt huruvida det är möjligt att göra linjer som inte hör till det transeuropeiska nätverket mer driftskompatibla med internationella tåg. Det bör överlåtas åt medlemsstaterna att bestämma om dessa kriterier.

Ändringsförslag 18
ARTIKEL 2, LED 7A (nytt)
Artikel 13, punkt 2 (direktiv 2001/16/EG)

7a) Artikel 13.2 skall ändras på följande sätt:

”2. Om TSD så föreskriver skall bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes i gemenskapen etablerade ombud har ansökt om bedömning.”

Motivering

Avsikten med ändringsförslaget är att anpassa artikel 13.2 i direktiv 2001/16/EG till artikel 13.2 i direktiv 96/48/EG, där det fastställs att bedömningen av överensstämmelsen eller lämpligheten för en driftskompatibilitetskomponent skall handläggas av det anmälda organ om TSD så föreskriver.

Ändringsförslag 19
ARTIKEL 2, LED 12A (nytt)
Bilaga III, punkt 2.4.3a (ny) (direktiv 2001/16/EG)

12a) I bilaga III skall följande punkt läggas till:

”2.4.3a. Kontroll

Tågen skall vara utrustade med en färdskrivare. De uppgifter som färdskrivaren samlar in och behandlingen av uppgifterna skall harmoniseras.”

Motivering

Se motiveringen till ändringsförslag 9.

Ändringsförslag 20
ARTIKEL 2, LED 12B (nytt)
Bilaga III, punkt 2.6.3a (ny) (direktiv 2001/16/EG)

12a) Följande punkt skall läggas till bilaga III:

2.6.3a Processkommunikation

Förenhetligade regler och förfaranden för drift av de olika näten och utvecklandet av en kod eller vokabulär för processkommunikation för och mellan drift- och trafikledning samt all järnvägspersonal med säkerhetsrelaterade uppgifter skall garantera effektiv och säker drift av det konventionella transeuropeiska järnvägssystemet. I detta sammanhang skall hänsyn tas till skillnaderna mellan olika krav och (språklig) behov vid gränsöverskridande och inhemska tjänster.

Motivering

Förenhetligade processkommunikationer måste tas med som ett led i underavsnittet om drift. De utgör en väsentlig aspekt, eftersom det är fråga om gränsöverskridande sträckor där det är viktigt att man använder ett språk eller en kod så att inga missförstånd uppstår. Åtskillnad bör göras mellan internationella eller (språkligt) gränsöverskridande tjänster och rent inhemska tjänster inom ett språkområde. För de senare uppstår inga kommunikationsproblem.

MOTIVERING

Järnvägstransportsektorn spelar en viktig roll i det tjugoförsta århundradets Europa. Järnvägstransporten måste främjas såväl kvalitets- som kvantitetsmässigt, eftersom de varumängder som skall transporteras ökar kraftigt, om man på allvar vill skydda miljön och spara energi, men också om man vill leva i en värld där vägarna inte är fullkomligt överbelastade. Med andra ord beror transportens framtid i Europa till stor del på om järnvägstransporten kan vitaliseras. Vitboken understryker att det här framför allt gäller järnvägstransportens hållbarhet och om den är förenlig med medborgarnas vanor.

Inom järnvägen har de internationella utbytena och driftskompatibiliteten utvecklats långsamt. Mycket olika specifikationer och nationella tekniska standarder som ofta är oförenliga med varandra har fördröjt den nödvändiga harmoniseringen av hela det europeiska nätverket. Varje gång som gränsen överskrids ändras referensstandarderna och personalen, vilket leder till att tid går förlorad. Det här är en av orsakerna till varför godstransporten på järnväg är mindre konkurrenskraftig än vägtransporten. En annan orsak är att det finns stora skillnader i de externa kostnaderna.

Problemet förvärras av att det är operatörerna som bestämmer över samtliga nät. Dessa strävar framför allt efter att tillfredsställa de nationella behoven och har därför i ett mycket sent skede anammat målsättningen om internationella utbyten. Även om bilateralt samarbete mellan olika nationella operatörer ofta har gett betydande resultat, måste kapaciteterna för driftskompatibilitet ökas avsevärt.

Följden av det här kravet var att gemenskapen beslutade att stegvis börja inrätta ett europeiskt nät och försöka dra nytta av samarbetet med experterna inom sektorn. Två direktiv om driftskompatibilitet har därför antagits, ett om höghastighetståg (98/48/EG) och ett om konventionella tåg (2001/16/EG), enligt en ”flexibel” metod som följer en prioritering som fastställts på basis av förhållandet mellan kostnader och fördelar.

Eftersom det är fråga om en verklig revolution inom den tekniska harmoniseringen av järnvägssektorn har det först och främst visat sig vara nödvändigt att införa nya arbetsmetoder och skapa en ny jämvikt mellan olika inblandade aktörer. Framför allt har infrastrukturförvaltarna, järnvägsföretagen och industrin slutit sig samman i den europeiska organisationen för driftskompatibilitet inom järnvägssektorn (AEIF) och har sålunda tillsammans arbetat med att lägga fram TSD-projekt (projekt gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet). Genomförandet av de nya förfarandena och de nya verktygen har förlängt utvecklingstiden för TSD som ursprungligen uppskattades till tre år, även om kommissionen hoppas att de nya linjerna för höghastighetståg och de ombyggda linjerna skall vara förenliga med de nya standarderna från 2002.

Höghastighetståg

För att inte fördröja utvecklingen av höghastighetstågen och framför allt för att undvika att de nya tåg som tas i bruk tillverkas enligt standarder som inte är förenliga med det europeiska nätet anser kommissionen att genomförandet av driftskompatibiliteten måste påskyndas, vilket kräver en ny referensram som finns med i det andra paketet. Kommissionen ämnar prioritera tre frågor:

- Medlemsstaternas investeringar i gränsöverskridande projekt skall samordnas bättre. I själva verket är projektens ekonomiska lönsamhet större om infrastrukturerna kan användas till hundra procent från och med det att de tas i bruk.
- TSD skall tillämpas vid stora underhållsarbeten och ombyggnader av de höghastighetslinjer som redan är i bruk.
- Ekonomiskt stöd skall ges till TSD genom budgeten för de transeuropeiska näten.

De konventionella näten

Inom den konventionella tågsektorn kan utvecklingen av det europeiska nätet dra nytta av erfarenheterna av höghastighetstågen. I själva verket väntade inte kommissionen på att direktivet skulle offentliggöras innan förberedelserna inleddes. AEIF:s experter håller redan på att försöka hitta de kritiska punkterna i driftskompatibiliteten.

Även om man kan dra nytta av de erfarenheter som erhållits får man inte undervärdera de svårigheter som hänger ihop med att anpassa TSD till det konventionella nätet, eftersom det är fråga om ett system som redan finns och inte ett system som skall byggas. Skillnaderna i teknik och drift är större och mycket fler och de berörda aktörerna skiljer sig mer från varandra.

Det här är orsaken till att kommissionen beslutade att TSD skulle antas stegvis, och att man skulle börja med de TSD som kunde ge den bästa avkastningen, både ekonomiskt och socialt.

Ett nytt arbetssätt

Förseiningarna med att få igång driftskompatibiliteten har under tiden drivit Europaparlamentet till att i sin resolution av den 17 maj 2000 kräva en översyn av direktivet från 1996 (om höghastighetståg) utgående från den nya modellen i direktivet från 2001 om konventionella tåg. Utökningen av gemenskapslagstiftningen med direktivet från 1996 och de problem som uppstod till följd av de TSD som utarbetats gjorde för övrigt att kommissionen föreslog ändringar till de båda direktiven så att de skall kunna fungera bättre.

Bilden ändras, vid sidan av de här orsakerna, av idén att skapa Europeiska järnvägsbyrån i den form den förekommer i paketet. Att öppna en marknad där operatörerna tidigare själva fastställt de tekniska standarderna och säkerhetsreglerna kräver centrala bestämmelser och en gemensam övervakningsmyndighet som kan leda genomförandet av driftskompatibiliteten och garantera säkerhet i en sektor där olyckorna, trots att de säkert är färre än inom andra sektorer, är mer dramatiska och i större utsträckning väcker allmänhetens uppmärksamhet. Ett villkor för att det här transportsättet skall kunna utvecklas är att driftskompatibilitet införs på hela nätet och att dess geografiska tillämpningsområde breddas.

Bedömning av det föreslagna direktivet

Behovet av förbättringar

Direktivet om driftskompatibilitet är naturligtvis välkommet och utgör ett viktigt steg för att järnvägssektorn skall kunna vitaliseras. Det kan bidra till att förbättra framtidsutsikterna för

hela den europeiska transportsektorn under det kommande decenniet, där integrationen av de nya medlemsstaterna hägrar.

Integrationen av de nationella näten får inte leda till att säkerhetskraven harmoniseras på lägsta möjliga nivå. Samtidigt kommer centraliseringen av förfarandena att leda till inbesparingar inom förvaltningen och en snabbare harmonisering. Allmänheten har mycket snabbt noterat de här två aspekterna och det är viktigt att komma ihåg att de inte får leda till en överlappning av befogenheten och kompetensområden och sålunda ökad byråkrati.

Behovet av demokrati

De nya arbetsmetoderna inom TSD-förvaltningen väcker för övrigt stor oro inom järnvägsbranschen. Den roll som AEIF hittills innehått har kunnat garantera ett nära samarbete mellan gemenskapens myndigheter på europeisk nivå vilka är angelägna om att påskynda processen och utvecklingen inom järnvägsbranschen så mycket som möjligt. I kommissionens förslag har företrädarna för sektorn nu avskärmats. Om den centrala byrån skall arbeta med att främja integrationsprocessen, kommer insynen och representativiteten att äventyras om inte experterna inom sektorn får vara med. Det är också oerhört viktigt att arbetsmarknadens parter tas med i förberedelserna.

Finansieringen

Det är nödvändigt att hitta en lösning på problemen med de avsevärda tilläggskostnader som antagandet av nya specifikationer medför. De föreslagna åtgärderna bör vara lönsamma på lång sikt och kostnaderna får under inga omständigheter leda till att järnvägen förlorar sin konkurrenskraft i förhållande till andra transportsätt. I det aktuella direktivet har man inte beaktat hur driftskompatibiliteten skall finansieras. Det är inte tillfredsställande att låta den finansieras av de transeuropeiska näten, och det måste därför finnas en direkt lösning på problemet.

Till slut får man heller inte glömma att bidraget från fackmännen inom branschen också är viktigt för säkerheten inom en sektor som är så specifik som järnvägssektorn. Det här betyder med andra ord att arbetsmiljön, genom arbetsmarknadens parter, måste beaktas som en oerhört viktig del av säkerheten.