

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0321/2003

1. oktober 2003

*****II**

INDSTILLING VED ANDENBEHANDLING

om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (8556/2/2003 – C5-0298/2003 – 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 om 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

	Side
PROTOKOLSIDE	4
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	5
BEGRUNDELSE.....	8

PROTOKOLSIDE

På mødet den 14. januar 2003 vedtog Parlamentet sin holdning ved førstebehandling til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (KOM(2002) 22 – 2002/0023(COD)).

På mødet den 3. juli 2003 meddelte Parlamentets formand, at den fælles holdning var modtaget og henvist til Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme (8556/2/2003 – C5-0298/2003).

På mødet den 21. februar 2002 havde udvalget valgt Sylviane H. Ainardi til ordfører.

På møder den 8. juli, 9. september, 20. september og 1. oktober 2003 behandlede det den fælles holdning og udkastet til indstilling ved andenbehandling.

På sidstnævnte møde vedtog det forslaget til lovgivningsmæssig beslutning (for: 46; imod: 0; hverken/eller: 1).

Til stede under afstemningen var: Rijk van Dam (næstformand og mødeformand), Gilles Savary og Helmuth Markov (næstformænd), Sylviane H. Ainardi (ordfører), Emmanouil Bakopoulos, Graham H. Booth (for Alain Esclopé), Philip Charles Bradbourn, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (for John Hume), Jan Dhaene, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (for Rolf Berend), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Cristina Gutiérrez Cortines (for Christine de Veyrac, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Bill Miller (for Garrelt Duin), Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto, James Nicholson, Josu Ortuondo Larrea, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (for Mark Francis Watts), Joaquim Vairinhos, Jaime Valdivielso de Cué (for Felipe Camisón Asensio, jf. forretningsordenens artikel 153, stk. 2), Ari Vatanen og Herman Vermeer.

Indstillingen ved andenbehandling indgivet den 1. oktober 2003.

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog
(8556/2/2003 – C5-0298/2003 – 2002/0023(COD))**

(Fælles beslutningsprocedure: andenbehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Rådets fælles holdning (8556/2/2003 – C5-0298/2003),
 - der henviser til sin holdning ved førstebehandling¹ til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2002) 22)²,
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 80,
 - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme (A5-0321/2003),
1. ændrer den fælles holdning som angivet nedenfor;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Rådets fælles holdning

Ændringsforslag

Ændringsforslag 1

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 nødvendige harmonisering kan navnlig af sikkerhedshensyn ikke ansues ud fra minimumsbetragtninger.

¹ P5_TA(2002)0392.

² EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 312.

Ændringsforslag 2
ARTIKEL 1, NR. 20 A (NYT)
Bilag III, punkt 2.4.3 a (nyt) (direktiv 96/48/EF)

I bilag III tilføjes 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, ligesom det er tilfældet på vej- eller lufttrafiknettet, absolut nødvendigt, at togene udstyres med et apparat, der registrerer de operationer, der foretages under kørslen. De data, der indsamles, og behandlingen heraf skal harmoniseres.

Ændringsforslag 3
ARTIKEL 2, NR. 1 A (NYT)
Artikel 1, stk. 1 (direktiv 96/48/EF)

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

Ændringsforslaget tager højde for en forglemmelse. Når der tales om vedligeholdelse af dele af systemet, skal det servicepersonale, som står for vedligeholdelsen også medtages.

Ændringsforslag 4
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 ændringsforslag 1.

Ændringsforslag 5

ARTIKEL 2, NR. 18 A (NYT)

Bilag III, punkt 2.4.3 a (nyt) (direktiv 2001/16/EF)

18a) I bilag III tilføjes følgende punkt:

"24.3a: Kontrol

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

Begrundelse

Se ændringsforslag 2.

BEGRUNDELSE

Europa-Parlamentet understregede i sin beslutning af 17. maj 2000 behovet for at ændre interoperabilitetsdirektiverne. Parlamentet anmodede i denne beslutning Kommissionen om at fremlægge forslag til revision af dette direktiv på baggrund af den model, der fastlægges i det fremtidige direktiv om det konventionelle jernbanesystems interoperabilitet.

Ordføreren bemærker med tilfredshed de fremskridt, der er sket i den fælles holdning i forhold til at skabe større sammenhæng mellem de to direktiver og anlægge en mere realistisk strategi, som har medført en udvidelse af direktivets anvendelsesområde i overensstemmelse med Parlamentets ønsker. Den progressive strategi, som Rådet slår til lyd for, afspejler en mere relevant forståelse for problemets kompleksitet og navnlig for de omkostninger, det indebærer. Selv om finansieringsspørgsmålet stadig er uafklaret, fordi der ikke er truffet faste beslutninger på dette område, der er af afgørende betydning for jernbanernes fremtid i Europa.

Trods de tidligere nævnte positive punkter har Rådet ikke medtaget et antal vigtige ændringer, som Parlamentet havde foreslået under førstebehandlingen.

Under førstebehandlingen havde ordføreren i sin analyse af Kommissionens oprindelige forslag lagt vægt på tre vigtige spørgsmål, nemlig

- behovet for at forbedre sikkerheden
- behovet for demokrati
- finansieringen

De tre spørgsmål er stadig relevante.

Under førstebehandlingen vedtoges et ændringsforslag om obligatorisk installation af et harmoniseret registreringsapparat.

Nogle jernbaneselskaber har længe anvendt registreringsapparater, andre ikke. Ordføreren er af den opfattelse, at det i en tid, hvor der kræves anvendelse af registreringsapparater for at kontrollere begivenhedsforløbet under lastbil-, bus- og luftfartstransport, vil være urimeligt at undtage jernbanetransport af hensyn til såvel sikkerheden som udviklingen hen imod et harmoniseret jernbanenet i Europa. Det er desuden opfattelsen hos det store flertal af vore medborgere.

Hvad angår harmoniseringen af registreringsapparaterne, er eksistensen af en række apparater, som registrerer forskellige oplysninger og behandler dem forskelligt, ikke forenelig med de behov, der er naturlige for et transeuropæiske jernbanenet, som skal leve op til de europæiske passagerers og transportvirksomheders krav i det 21. århundrede.

Den europæiske offentlighed følger med stor interesse alt, hvad der gøres for at forbedre jernbanerne, herunder navnlig sikkerheden. Selv om harmonisering nødvendigvis ofte må bygge på kompromiser, ville vi svigte vor forpligtelse som folkevalgte, hvis vi accepterede, at sikkerheden blev anfægtet, fordi vi havde besluttet at acceptere et minimumsniveau for teknisk harmonisering. Resultaterne af disse kompromiser og lovgivningen bør være, at man

forsøger at hæve standarderne for alle net. Lovgivningen bør navnlig ikke tillade et sikkerhedsniveau, der sættes lavere end det, der er teknisk muligt i dag i Europa.

Sikkerhed er et spørgsmål, som angår alle, og navnlig det personale, der er ansvarligt for sikkerheden, og som har sit daglige arbejde på dette felt. Derfor er det absolut nødvendigt, at det personale, der står for drift, opbygning og vedligeholdelse af systemet har lige kvalifikationer og samme sundheds- og sikkerhedsbetingelser, uanset deres konkrete arbejdsplads.

Det er ligeledes ønskeligt, at de indrages i de spørgsmål, som vedrører deres ansvarsområde og arbejdsvilkår. Inddragelsen af disse vigtige parter er langt fra spild af tid, men vil kunne betyde en stor gevinst med hensyn til effektivitet, modernisering og harmonisering af det samlede jernbanenet i Europa.

Når Kommissionen præciserer, at der ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af TSI'erne skal tages hensyn til de forventede omkostninger ved de tekniske løsninger, begrænser den begrebet sund finansiell forvaltning til en simpel regnskabsstrategi. Ordføreren er af den opfattelse, at en sådan strategi ikke tager hensyn til behovet for at sikre de eventuelle operatører, investorer og politiske beslutningstagere de nødvendige oplysninger, således at alle beslutninger træffes på et fuldt informeret grundlag. Parlamentet har foreslået, at TSI'erne skal begrundes ud fra undersøgelser, som viser, hvilke fordele de indebærer for markedsandele og trafikudvikling samtidig med, at der tages hensyn til de eksterne omkostninger, dvs. deres virkninger på miljø, sikkerhed og sociale aspekter. Det er nødvendigt at inddrage disse hensyn for at sikre, at de væsentlige fordele, der i dag gør jernbanerne til en af de mest bæredygtige og effektive transportformer, både socialt, miljømæssigt og som led i den fysiske planlægning, ikke blot bevares, men også udbygges i takt med de fremtidige valg for udviklingen.

Som konklusion noterer ordføreren sig de positive aspekter i den fælles holdning og opfordrer Rådet til at vedtage de få ændringsforslag, der er stillet ved andenbehandlingen, og som kun kan forbedre nettets interoperabilitet, og anbefaler, at den således ændrede fælles holdning vedtages.