



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.06.1996
KOM(96) 249 endelig udg.

94/0112 (SYN)

Revideret forslag til

RÅDETS DIREKTIV

**om interoperabilitet i det transeuropæiske
jernbanesystem for højhastighedstog**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 189 C, litra d)

A. BEGRUNDELSE

Den 8. december 1995 vedtog Rådet med enstemmighed den fælles holdning (EF) nr. 36/95 ⁽¹⁾ med henblik på vedtagelse af rådets direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Direktivet bygger på Kommissionens forslag [KOM (94) 107 af 15.04.1994 ⁽²⁾] som ændret efter førstebehandling i Europa-Parlamentet ved det ændrede forslag [KOM (95) 271 af 15.06.1995 ⁽³⁾].

Under plenarforsamlingen den 15. til 19. april 1996 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen 8 ændringer til ordlyden af Rådets fælles holdning, nemlig ændringerne nr. 1-4 og 9-12.

Ændring nr. 1 går ud på at indsætte en *ny betragtning efter første betragtning*. Her sigter man i overensstemmelse med traktatens artikel 129 B at tilvejebringe interoperabilitet mellem samtlige transeuropæiske jernbanenet. Kommissionen har accepteret denne ændring fordi en gradvis udvikling henimod interoperabilitet i det europæiske banenet som helhed vil hjælpe yderligere med til at udvikle jernbanesektoren.

Ændring nr. 2 består i at indsætte en *ny betragtning efter tredje betragtning*. Her anskues netplanerne for banetransport som en helhed, og det anføres at Kommissionen i fremtiden bør forelægge forslag vedrørende interoperabilitet i det konventionelle banenet. Kommissionen har accepteret denne ændring med de fornødne omformuleringer, for den svarer til hensigterne som der er redegjort for dem i Kommissionens "forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet" [KOM (94) 106 af 07.04.1994 ⁽⁴⁾].

Ændring nr. 3 går ud på at ændre *femte betragtning* med en tilføjelse om at der udover persontransport gradvis åbnes mulighed for også at udføre hurtig gods-transport på højhastighedsnettet. Kommissionen har accepteret denne ændring – en holdning der understøttes af at flere medlemsstater allerede er i færd med at undersøge problemerne ved højhastighedstransport af ekspresgods og letfordærlige varer.

(1) EFT nr. C 356 af 30.12.1995, s. 43.

(2) EFT nr. C 134 af 17.05.1994, s. 6.

(3) EFT nr. C 203 af 08.08.1995, s. 13.

(4) EFT nr. C 220 af 08.08.1994, s. 1.

Ændring nr. 4 består i indsættelse af en *ny betragtning efter femte betragtning* med det sigte at lette adgangen til det europæiske højhastighedstognet. Kommissionen har accepteret denne ændring fordi den svarer til dens opfattelse af "borgernes transportnet". I øvrigt er denne ændring sammenfaldende med udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, som blev godkendt den 23. november 1994 [CES 1297/94 ⁽⁵⁾].

Ændringerne nr. 9 og 12 vedrører *artikel 7*, der handler om undtagelser fra direktivet. Med ændringerne foreslås det at der anvendes samme undersøgelsesprocedure for alle fire undtagelsesmuligheder fordi der er knyttet væsentlige økonomiske interesser til dem. Kommissionen har accepteret disse ændringer med de fornødne omformuleringer fordi det er dens opfattelse at der i virkeligheden er knyttet økonomiske interesser til alle de i artikel 7 nævnte fravigelser, hvilket netop afspejles i en generel anvendelse af undersøgelsesproceduren.

Ændring nr. 10 sigter mod hele *artikel 21*. Forskriftsudvalget, som Rådet havde valgt i sin fælles holdning, erstattes med et rådgivende udvalg som i Kommissionens oprindelige forslag. Kommissionen har accepteret denne ændring med de fornødne omformuleringer fordi den bidrager til at forenkle og fremskynde proceduren.

Ændring nr. 11 går ud på at tilføje et væsentligt krav om forbrugerbeskyttelse i *bilag III*. Kommissionen har accepteret denne ændring fordi interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ikke kun er nødvendig af tekniske grunde, men også for at opfylde borgernes behov.

⁽⁵⁾ A EFT nr. C 397 af 31.12.1994, s. 8.

B. Revideret forslag

I. Betragtningerne

1. Efter første betragtning indsættes følgende betragtning :

"med henblik på virkeliggørelse af borgernes Europa udgør dette direktiv et første skridt i retning af interoperabilitet på et sammenhængende europæisk jernbanenet;"

2. Efter tredje betragtning indsættes følgende betragtning :

"i april 1994 forelagde Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ⁽⁶⁾, som også indeholder netplaner for det konventionelle jernbanenet; Kommissionen forbeholder sig efter denne beslutnings ikrafttræden at forelægge forslag om interoperabilitet i det konventionelle jernbanenet for navnlig at lette den grænseoverskridende regionaltrafik;"

3. Femte betragtning erstattes med følgende betragtninger :

"forretningsmæssig drift af højhastighedstog forudsætter, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer; denne sammenhæng er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog; ganske vist er højhastighedsnettet fortrinsvis tiltænkt personbefordring, men der skal dog gradvis åbnes mulighed for også at udføre hurtig godstransport på højhastighedsnettet;

brugernes adgang til det europæiske jernbanenet for højhastighedstog som helhed skal lettes, hvorfor der bør sikres interoperabilitet i nettets billet-, reservations- og informationssystemer;"

⁽⁶⁾ KOM (94) 106 af 07.04.1994 (EFT nr. C 220 af 08.08.1994, s. 1.)

II. Artiklerne

1. Den indledende del af artikel 7 og litra a), b) og c) bibeholdes uden ændringer.

2. Artikel 7, litra d), affattes således :

"d) For projekter vedrørende udbygning af eksisterende jernbanelinjer med henblik på høje hastigheder, såfremt anvendelsen af disse TSI bringer projektets økonomiske levedygtighed i fare.

Den pågældende medlemsstat meddeler på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI eller dele af TSI den ønsker at undlade at anvende."

3. I artikel 7 indsættes følgende som stk. 2 :

"2. Kommissionen undersøger i de under a) til d) nævnte tilfælde, om de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger er begrundede og træffer afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2."

4. Artikel 21 affattes således :

"1. Kommissionen bistås af et udvalg af rådgivende karakter for sporbunden transport, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Kommissionens repræsentant forelægger det stående udvalg et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning. Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

3. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det europæiske jernbanelnet for højhastighedstog.
4. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, navnlig med henblik på at deltage i samordningen mellem de bemyndigede organer."

III. Bilagene

I bilag III indsættes følgende efter punkt 2.7.3 :

"2.8. *Brugere*

2.8.1. Forbrugerbeskyttelse

Information og tilbud vedrørende tjenester bør være overskuelige og sikre på hele det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog."