



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.09.1999
KOM(1999) 414 endelig udg.

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

OM GENNEMFØRELSEN OG VIRKNINGERNE

AF DIREKTIV 96/48 OM INTEROPERABILITET

I DET TRANSEUROPEISKE SYSTEM FOR HØJHASTIGHEDSTOG

Indhold

SAMMENFATNING	2
1. INDLEDNING	4
2. GENNEMFØRELSE AF STRUKTUREN OG LOVRAMMEN	4
2.1. Udvalget	4
2.2. Fælles repræsentativt organ	5
2.3. Bemyndigede organer	5
2.4. Medlemsstaternes gennemførelse af direktivet	6
3. UDARBEJDELSE AF SPECIFIKATIONER	7
3.1. Udarbejdelse af TSI'er	7
3.2. Udarbejdelse af standarder	7
4. TILRETTELÆGGELSE AF INFRASTRUKTUREN	8
4.1. Udbygning af højhastighedsnettet	8
4.2. Sammenhængen med det konventionelle banenet	9
4.3. Sammenhæng med tredjelandsnet	9
5. KONKLUSIONER	11

Sammenfatning

I denne rapport gøres der for første gang status over gennemførelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog som foreskrevet i direktiv 96/48, artikel 24.

I henhold til traktaten (artikel 154 og 155) skal Fællesskabet bidrage til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportområdet. For at nå disse mål skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for teknisk harmonisering.

I banesektoren tog Rådet første skridt hertil den 23. juli 1996 med vedtagelsen af direktiv 96/48 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Direktivet definerer i artikel 2, litra b, interoperabilitet som "det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstogs egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig kørsel med højhastighedstog under udnyttelse af den specificerede ydeevne. Denne egnethed er afhængig af, at alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for at opfylde de væsentlige krav er til stede". Kravene defineres med særlig opmærksomhed rettet mod sikkerhed, pålidelighed, sundhedsforhold og miljøbeskyttelse for følgende delsystemer: infrastruktur, elforsyning, styringskontrol og signaler, rullende materiel, vedligeholdelse, miljøforhold, driftsforhold og brugerrelaterede forhold.

Tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) udarbejdes af AEIF, den europæiske sammenslutning for interoperabilitet i jernbanenettet, der fungerer som det repræsentative fælles organ sammensat af repræsentanter for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien, der er defineret i direktivet.

I 1997 nåede det udvalg der er nedsat i henhold til direktivets artikel 21, til enighed om en standardopstilling for TSI'erne, og det forventes at det endelige udkast til TSI'erne vil være klar i 2000. I TSI'er fastlægges det hvilke interoperabilitetskomponenter og grænseflader der skal være omfattet af europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, hvad enten disse allerede findes eller først skal udarbejdes; for det tilfælde at de først skal udarbejdes, er der opnået enighed om et mandat til de europæiske standardiseringsorganisationer (CEN/CENELEC/ETSI) for at sikre at der faktisk kommer til at foreligge europæiske standarder. Desuden er der i 1998 opnået enighed om en metode til vurdering af cost/benefit-forholdet for de foreslåede tekniske løsninger, hvad der vil være en hjælp for udvalget når det skal udtale sig om TSI-udkastet. Når TSI'erne er vedtaget, og Kommissionen har offentliggjort dem i De Europæiske Fællesskabers Tidende, skal medlemsstaterne sikre at fremtidige projekter for højhastighedsbaner følger disse tekniske specifikationer.

Alt i alt er der gjort fremskridt med fastlæggelsen af TSI'er fordi fremgangsmåden har været struktureret og medlemsstaterne er blevet inddraget via udvalget, som har holdt regelmæssige møder siden udgangen af 1996.

Grundlæggende dele af to TSI'er har allerede været forelagt udvalget, nemlig om delsystemerne styringskontrol og signaler og vedligeholdelse. Resten af TSI'erne vil blive drøftet i 1999 og 2000.

Fristen for gennemførelse af direktivet er den 8. april 1999. Her giver det anledning til betænkeligheder at der ikke er kommet meddelelse om alle de nationale foranstaltninger der skal til for at gennemføre direktivet korrekt. Dertil kommer at der kun er kommet prænotificering af to af de organer der skal gennemføre proceduren for vurdering af interoperabilitetskomponenters og delsystemers overensstemmelse eller anvendelseseg-nethed.

1. INDLEDNING

I denne rapport gøres der for første gang status over gennemførelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog som foreskrevet i direktiv 96/48, artikel 24. Problemernes kompleksitet og de tekniske barrierer har gjort det nødvendigt at gå frem skridt for skridt. Rapporten dækker perioden fra september 1996 til december 1998.

Rapporten er bygget op om de centrale tiltag som direktivet ridser op, og som skal munde ud i følgende:

- Der skal nedsættes et forskriftsudvalg bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne som skal udtale sig om de foranstaltninger Kommissionen skal vedtage.
- Udvalget skal udpege et fælles repræsentativt organ for sektoren som skal stå for udarbejdelsen af udkast til TSI'er.
- Der skal udarbejdes TSI-udkast og fastlægges krav til standardiseringen.
- Europæiske standardiseringsorganer skal udarbejde europæiske specifikationer.
- Medlemsstaterne skal fremsende meddelelse om de bemyndigede organer der skal vurdere interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelseseg-nethed og kontrollere delsystemerne.
- De bemyndigede organer skal samordnes.

Også andre vigtige forhold behandles, f.eks. spørgsmålet om sammenføjnngen mellem højhastighedsnettet og det konventionelle net, og overgangen mellem forskellige bñnet ved EU's grænser.

2. GENNEMFØRELSE AF STRUKTUREN OG LOVRAMMEN

2.1. Udvalget

Da direktivet var trådt i kraft, nedsatte Kommissionen udvalget i henhold til artikel 21. Da direktivet også vil blive gennemført i hele EØS¹, inviteres EØS-landene til at deltage som observatører i udvalgets arbejde, hvor de har været med til alle møder.

¹ Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Udvalget har vedtaget sin forretningsorden og mødes regelmæssigt på Kommissionens initiativ og under Kommissionens ledelse.

2.2. Fælles repræsentativt organ

Efter forberedende arbejde i Jernbanernes Internationale Sammenslutning (UIC), sammenslutningen af europæiske jernbaneindustrier (Union des industries ferroviaires européennes, UNIFE) og Den Internationale Union for Offentlige Transportmidler (Union internationale des transports publics, UITP) er der oprettet en europæisk sammenslutning for interoperabilitet i jernbanenettet (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire, AEIF). I denne sammenslutnings regi er der nedsat en række arbejdsgrupper som udarbejder TSI-udkast. Ekspertter fra repræsentanterne for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien deltager i disse gruppers arbejde, som er tilrettelagt med henblik på gennemsigtighed i overensstemmelse med EF's almindelige fremgangsmåde ved standardisering. Udvalget udtalte sig positivt om udpegelsen af AEIF som fælles repræsentativt organ ved udgangen af 1996.

I 1997 drøftede og godkendte udvalget mandater til AEIF med henblik på at fastlægge bestemmelser som AEIF skal overholde under udarbejdelsen af TSI-udkast til fem delsystemer: infrastruktur, rullende materiel, energiforsyning, styringskontrol og signaler samt vedligeholdelse.

Ved udgangen af 1997 blev der med AEIF undertegnet en samarbejdsaftale for fem år om gennemførelse af mandaterne; aftalen finansieres i fællesskab af Kommissionen, EFTA² og AEIF's medlemmer. Aftalen afspejlede en gensidig interesse i realiseringen af interoperabilitet.

2.3. Bemyndigede organer

Direktivet fastsætter i artikel 13, 18 og 20:

- Før en interoperabilitetskomponent markedsføres, vurderes en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnerhed af det bemyndigede organ. Før delsystemer tages i brug skal et bemyndiget organ gennemføre EF-verifikationsproceduren.
- Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater om hvilke organer der skal gennemføre ovennævnte opgaver. Bemyndigede organer udvælges på grundlag af kriterierne i direktivets bilag VII, dvs. de kriterier for uafhængighed der benyttes i direktiver baseret på den nye metode.

Jernbanesektoren er speciel derved at bedømmelserne normalt udføres direkte af staten, jernbaneselskaberne eller industrien og ikke af uafhængige organer. Derfor bør der oprettes nye organer selvom det i mange tilfælde bliver nødvendigt at samle eksisterende

² Det Europæiske Frihandelsområde.

organisationer som f.eks. afdelinger af jernbaneselskaber, offentlige organer eller private virksomheder i fælles strukturer.

På baggrund af de vanskeligheder dette kan indebære, har medlemsstaterne bedt om bistand fra Kommissionen. I februar 1998 holdt Kommissionen et seminar herom, og den er villig til at nedsætte en arbejdsgruppe som kan sikre samordningen mellem de bemyndigede organer. Det betænkeligt at der i skrivende stund kun er kommet prænotifikationer for CERTIFER fra Frankrig og Société Nationale de Contrôle Technique - Homologations (SNCT-H) fra Luxembourg.

2.4. Medlemsstaternes gennemførelse af direktivet

I henhold til direktivet skal medlemsstaterne ændre og vedtage deres love og administrative bestemmelser, således at anvendelse af interoperabilitetskomponenter og ibrugtagning og drift af delsystemer tillades senest 30 måneder efter direktivets ikrafttræden (dvs. den 8. april 1999).

Spørgsmålet om gennemførelse og om de problemer gennemførelsen kan give anledning til, har været rejst i udvalget ved flere lejligheder. Efter anmodning fra udvalget organiserede Kommissionen et seminar herom i februar 1998.

Det mest ømtålelige spørgsmål viste sig at være vanskeligheden ved at gennemføre direktivet før TSI'erne og de tilhørende standarder forelå. Men denne situation er ikke ny; den foreligger i forbindelse med alle direktiver efter den nye metode³. Foreligger der ikke europæiske specifikationer som omhandlet i artikel 10, stk. 5, skal medlemsstaterne tilsende de øvrige medlemsstater og Kommissionen de standarder og tekniske specifikationer, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt, jf. dog artikel 20, stk. 5; og foreligger der ikke TSI'er som omhandlet i artikel 16, stk. 3, skal medlemsstaterne tilsende de andre medlemsstater og Kommissionen en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt. Dertil kommer at der i overgangsperioden, dvs. før TSI'erne og de tilhørende standarder foreligger, kan henvises til visse gældende europæiske eller nationale tekniske dokumenter. På denne måde opstår der gradvis en retlig baggrund som gør at direktivet kan fungere uden TSI'erne (første overgangsperiode), og at TSI'erne kan fungere uden standarderne (anden overgangsperiode). Under disse forhold kan hverken manglende TSI'er eller manglende standarder accepteres som hindring for gennemførelse.

³ Principperne for den nye metode i forbindelse med teknisk harmonisering blev fastlagt i 1985 (*EFT C 136 af 45.6.1985*). Metoden går ud på at de væsentlige krav som produkter skal opfylde når de markedsføres, fastlægges i direktiver, som derimod ikke siger noget om hvilke tekniske midler der skal benyttes for at opfylde kravene.

3. UDARBEJDELSE AF SPECIFIKATIONER

3.1. Udarbejdelse af TSI'er

De forskellige ekspertgrupper i AEIF arbejder for tiden med formuleringen af TSI'erne. Kommissionen har fremstillet en standardmodel som udvalget godkendte i 1997. Den sikrer at TSI'erne bliver indbyrdes sammenhængende, og at de forskellige elementer i direktivet alle kommer med, herunder dem der vedrører overgangsperioden fra den nuværende situation til målsystemet er kommet op at stå.

En omfattende opgave i forbindelse med udarbejdelsen, vedtagelsen og revideringen af TSI-udkastene er at anslå de udarbejdede tekniske løsningers forventede omkostninger og fordele for alle de berørte økonomiske operatører og aktører. Til den ende har Kommissionen og AEIF opstillet en metode, som er blevet drøftet med udvalget, og som blev vedtaget i begyndelsen af 1998. På den måde skulle det være muligt at undgå problemer med TSI-udkastene som følge af forskelle mellem de normalt anvendte evalueringsmetoder. Den vedtagne metode gør det muligt at vurdere hvilke virkninger gennemførelsen af TSI-løsningen vil få sammenlignet med eksisterende løsninger. Metoden omfatter en iterativ proces som gør det muligt at nå frem til den gunstigste løsning. Beregningerne foretages ved hjælp af en model af det transeuropæiske højhastighedsnet. For enkeltprojekter kan medlemsstaterne dog opstille overslag sag for sag. Som planerne ser ud i øjeblikket vil udvalget gennemgå TSI-udkastene i løbet af 1999 og 2000.

Et af de sikkerhedsmæssigt mest følsomme delsystemer er styringskontrol- og signalsystemet, og TSI'en for dette system er også den man er kommet længst med. Den udarbejdes på grundlag af det arbejde der gennem adskillige år har været gjort i ERTMS-projektet, et forskningsprojekt om udarbejdelse af et europæisk banetrafikstyringssystem (European Rail Traffic Management System). Rådets resolution af 17. december 1990 om udvikling af et europæisk jernbanenet for højhastighedstog fremhævede, at det har stor betydning for udviklingen af et integreret transeuropæisk banenet at man råder over et harmoniseret styringskontrollsystem for jernbaner. Derfor lancerede Kommissionen et integreret arbejdsprogram til støtte for udvikling og ibrugtagning af en fælles standard jernbanesignalering under betegnelsen ERTMS.

Grundlæggende dele af to TSI'er har allerede været forelagt udvalget, nemlig om delsystemerne styringskontrol og signaler og vedligeholdelse. Resten af TSI'erne vil blive drøftet i 1999 og 2000. I andet halvår 1999 forventes det at der vil blive truffet en beslutning om et sæt grundparametre, som kan blive retningsvisende for nuværende projekter i medlemsstaterne selvom der endnu ikke er vedtaget TSI'er.

3.2. Udarbejdelse af standarder

Ifølge direktivet fastlægges det i TSI'er hvilke interoperabilitetskomponenter og grænseflader der skal være omfattet af europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder. På initiativ af Kommissionen har AEIF på den ene side og de europæiske standardiseringsorganisationer (CEN, CENELEC og ETSI) på den anden drøftet et standardiseringsprogram. Programmet skal passe til TSI-arbejdet, men også tage hensyn til eksisterende standarder og til igangværende standardiseringsarbejde.

Udvalget afgav positiv udtalelse om programmet, som 98/34-Udvalget (tidl. 83/89-Udvalget) godkendte, og Kommissionens tjenestegrene har udarbejdet et standardiseringsmandat til disse organer. Kommissionen har en vigtig opgave i at kontrollere om standarderne er tilstrækkelige i forhold til direktivets væsentlige krav. TSI-udviklingens kompleksitet betyder desuden at det er vigtigt at samordne arbejdet i de forskellige AEIF-grupper med det der foregår i grupperne under CEN/CENELEC og ETSI.

4. TILRETTELÆGGELSE AF INFRASTRUKTUREN

4.1. Udbygning af højhastighedsnettet⁴

Højhastighedsnettet består af nye strækninger der er specielt konstrueret til hastigheder på 250 km/t og derover, og af specielt opgraderede strækninger til hastigheder på omkring 200 km/t (mindre på visse kortere strækninger). Især Frankrig har anlagt en helt ny højhastighedsinfrastruktur, som på de mindre vigtige akser vil blive suppleret med baner, der er særligt tilpasset højhastighedstog og brug af kurvestyrede tog. Andre medlemsstater, især Tyskland og Spanien, har valgt en kombination af nye og opgraderede strækninger, hvor den ekstra kapacitet ikke kan retfærdiggøre en helt ny højhastighedsbane. Medlemsstater som UK og Finland har foretrukket at basere hele eller størstedelen af deres højhastighedsnet på opgraderede banestrækninger.

I nogle lande har udviklingen ny teknologi til kurvestyret materiel sået tvivl om nødvendigheden af at bygge ny højhastighedsinfrastruktur, især i tilfælde, hvor højhastighedstogets økonomiske rentabilitet har været lav.

Højhastighedsnettet er allerede kraftigt udbygget i lande som Frankrig, hvor det omfatter 1.500 km, og Tyskland, som har 1.200 km. For EF som helhed kendes følgende tal pr. 1. januar 1998:

- Af nye specielt anlagte højhastighedsstrækninger er 2.558 km i drift og 1.539 km under anlæg, i alt 4.095 km.
- Den samlede længde af opgraderede strækninger er 3.795 km.

Disse tal skal ses i forhold til hvor mange kilometer højhastighedsspor der er anført i TEN-T-retningslinjerne, der har 2010 som tidshorisont (jf. beslutning 1692/96/EF). Tallene er omtrentlige:

- 12.600 km nye spor
- 16.300 km opgraderede spor.

Selvom TSI'erne ikke er vedtaget endnu, er der gennemført løsninger som giver delvis interoperabilitet på de nuværende 8.000 km højhastighedsstrækninger. Eksempler herpå er togene Thalys og Eurostar, som man har fundet ad hoc-løsninger til.

⁴ Uddrag af udkast til rapport fra Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelse af retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske net (beslutning 1692/96/EF).

Det belgiske afsnit af PBKAL-nettet⁵ mellem Bruxelles og grænsen til Frankrig er et eksempel på at der er sket betydelige fremskridt med et grænseoverskridende projekt. Forbindelsen mellem de to hovedstæder Paris og Bruxelles repræsenterer også den første nyanlagte højhastighedsbane, der forbinder to højhastighedsnet. Rejsetiden fra Paris til Bruxelles er blevet nedbragt med omkring 50%, og jernbanens andel af det samlede persontrafikmarked er følgelig steget fra 25% i begyndelsen af 1996 til omkring 40% ved udgangen af 1997.

4.2. Sammenhængen med det konventionelle banenet

Dette emne er vigtigt nok til at det er værd at gå mere i detaljer med det. De transeuropæiske net af højhastighedstog og de konventionelle net overlapper hinanden og de fælles strækninger udgør et helt net i sig selv. Det består af:

- nye strækninger til blandet trafik
- opgraderede strækninger til blandet trafik
- kombinerede ruter ind i store byer
- forbindelsesstrækninger
- fælles spor på omstignings- eller transitbanegårde.

Længden af strækninger med konventionelle spor som benyttes af højhastighedstog (ved konventionelle hastigheder), anslås i øjeblikket til ca. 5.000 km. Også på disse strækninger skal det sikres at der er *sammenhæng mellem infrastrukturen og det rullende materiel*.

Det undersøges for tiden om man kan kombinere "højhastighedsnet" og "konventionelle baner" i en ny type banenet. I et sådant integreret net skulle infrastrukturforvalteren for hvert enkelt afsnit af nettet udpege en eller flere trafiktyper (højhastighedstog til persontrafik, blandet trafik, bytrafik osv.) som skal kunne køre på afsnittet, og dette ville så igen blive afgørende for hvor store krav der stilles til interoperabiliteten.

Det ser ud til at direktiv 96/48's procedurer for opnåelse af interoperabilitet og opdelingen af banesystemet i otte delsystemer som defineret i direktivet egner sig til at løse problemerne med konventionelle spor der benyttes af tog som er bygget til høje hastigheder. På denne måde skulle det blive muligt at integrere konventionelle net yderligere.

Kommissionen er ved at udarbejde en ny en meddelelse med direktivforslag om interoperabilitet i det konventionelle banenet.

4.3. Sammenhæng med tredjelandetsnet

Spørgsmålet om overgangen mellem højhastighedsnettene og net i tredjelande er vigtigt fordi det er vigtigt at sikre kontinuitet i jernbanenettene ved EU's grænser.

⁵ Paris, Bruxelles/Brussel, Köln, Amsterdam, London.

Der kan opstilles fire overgangstyper:

- transitlande: Schweiz, Kroatien, Bosnien-Hercegovina, Jugoslavien, Albanien og Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien
- nordlige lande: Norge, Rusland
- østlige lande: Rumænien, Tyrkiet
- tiltrædende⁶ lande: Polen, Tjekkiet, Ungarn, Estland og Slovenien.

Det skal noteres at Norges og Schweiz's banenet allerede var undersøgt og integreret da beslutning 1692/96 blev vedtaget.

For de lande der søger optagelse, gælder reglen om overtagelse af EU's eksisterende regelværk. Det indebærer at hver ny højhastighedsbane skal leve op til kravene i direktiv 96/48.

For de andre landes vedkommende skal følgende spørgsmål undersøges:

- Findes der bilaterale aftaler om jernbaner?
- Hvilken rolle spiller andre internationale organisationer?
- Er der mulighed for at forhandle interoperabilitetsaftaler om et begrænset antal korridorer af strategisk interesse?

Under alle omstændigheder må der findes en løsning på spørgsmålet om overgange mellem konventionelle net og højhastighedsnet. Tilstanden på nettene i tredjelands og den foreliggende prioritering af investeringerne synes at vise at løsninger der bygger på eksisterende infrastruktur, foretrækkes frem for nye højhastighedsstrækninger.

Efter fællesmødet den 28. september 1995 mellem Rådet og trafikministrene fra de øst- og centraleuropæiske lande lancerede Kommissionens tjenestegrene en undersøgelse af behovet for transportinfrastruktur (kaldet TINA: Transport Infrastructure Needs Assessment) i de lande der søger optagelse. Meningen med det arbejde er at det skal blive lettere at skitsere hovedtrækkene i de foranstaltninger der skal træffes i ansøgerlandene i forbindelse med de transeuropæiske net, at fastlægge prioriteringen og udpege projekter af fælles interesse. Efter TINA-mødet den 21. januar 1999 vil Kommissionen fremme foranstaltninger der specielt sigter mod at løse overgangene til tredjelandsnet.

⁶ De lande som der allerede er indledt forhandlinger med.

5. KONKLUSIONER

Siden direktiv 96/48 blev vedtaget, er der sket mærkbare fremskridt med udarbejdelsen af TSI'er, som er centrale faktorer for interoperabilitet i højhastighedsnettet. Bilaget til denne rapport indeholder en samlet oversigt over hvad der skal gøres for at følge op på direktiv 96/48, og en detaljeret plan over udarbejdelsen af TSI-udkast i AEIF. På grundlag af det arbejde der allerede er igangsat for at forberede TSI-udarbejdelsen, er der lanceret et program for udarbejdelse af europæiske standarder. Myndighederne fører tilsyn med oprettelsen af de organer der skal stå for overensstemmelsesvurderingen.

Der gøres store anstrengelser for at sikre at nye og opgraderede højhastighedsstrækninger fra år 2000 kan anlægges i overensstemmelse med vedtagne TSI'er og dermed fungere sammen. Dertil kommer at betingelserne for en virkelig åbning af banemarkedet for nyt udstyr og for nye typer af operatørselskaber endelig skulle være til stede.

En af de tydelige, om end endnu ikke helt håndgribelige, virkninger af arbejdet i henhold til direktivet er at der er sket en forandring i det traditionelle forhold mellem de forskellige infrastrukturforvaltere, baneselskaberne og industrien. Forholdet mellem disse parter er blevet bedre efterhånden som bevidstheden om at det nye jernbanesystem bliver til gavn for alle parter, breder sig.

Det bliver dog vigtigt at holde nøje øje med følgende forhold:

For det første omfanget: I det transeuropæiske net er der mange ny og opgraderede strækninger under anlæg, og derfor er det vigtigt at TSI'erne kan bringes i anvendelse hurtigst muligt. Inden for rullende materiel må der tages højde for kurvestyringsteknikken.

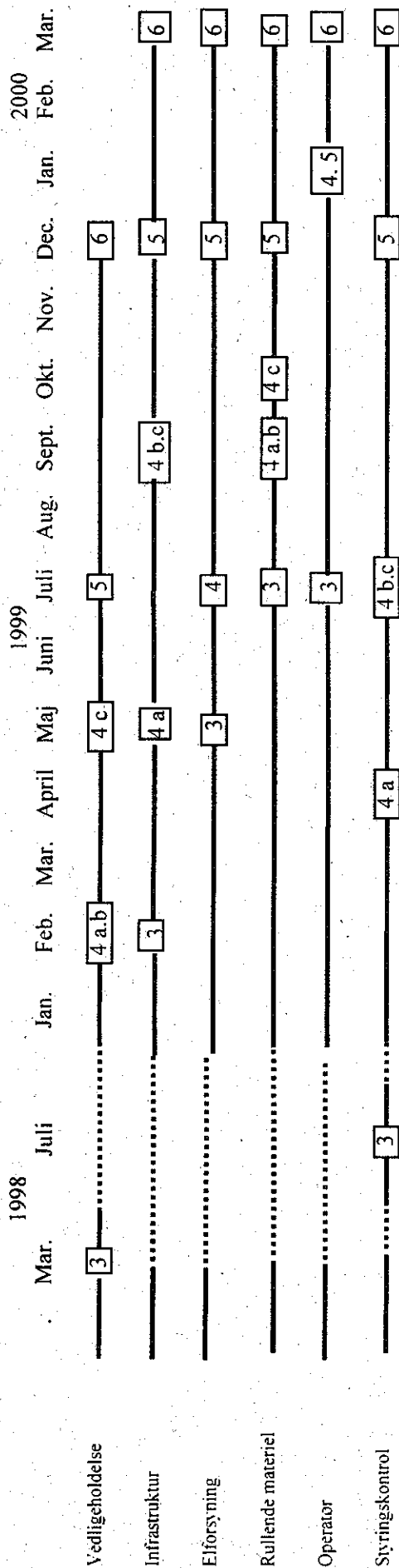
For det andet det konventionelle net: De to net hænger uløseligt sammen og interoperabiliteten må række videre end til rene højhastighedsstrækninger. Udvalget har fastlagt grænserne for sin kompetence, og disse grænser bør underkastes en nøjere undersøgelse. Udvalget er også klar over at det ville være skadeligt at benytte forskellige fremgangsmåder for at opnå interoperabilitet på de to net. Dette gælder også for erhvervs- og markedsføringsforhold. Kommissionen vil snart udsende en meddelelse om dette emne.

For det tredje nettet i tredjelande: Af ovennævnte grunde må det sikres at der er størst mulig kontinuitet ved grænserne. Her er der behov for nøjere analyser. Ansøgerlande bør ikke i mellemtiden indgå bilaterale eller multilaterale aftaler der ikke opfylder direktivbestemmelserne.

Lovgivningsmæssig opfølgning af direktiv 96/48 - Overordnet planlægning

	1996	1997	1997	1998	1998	1998	1999	1999	2000	2000	2001	2001
Vedtagelse af direktiv 96/48	◆											
Nedsættelse af udvalg og fastlæggelse af arbejdsplan	—	—										
Standardmodel for en TSI		—										
Metode til cost/benefit-analyse			—									
Mandat til AEIF			◆									
Udarbejdelse af TSI'er (detailplanlægning på næste ark)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Udvalgets drøftelser og udtalelser						—	—	—	—	—	—	—
Udvalgets beslutning om TSI'er									◆			
Offentliggørelse af TSI'er										◆		
Mandat til CEN, CENELEC og ETSI						◆						
Udarbejdelse af standarder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frist for gennemførelse af direktiv 96-48							◆					

Udarbejdelse af TSI'er - detailplanlægning



Ovenstående trin er fastlagt i det detaljerede program for udarbejdelsen.

- 3 Færdiggørelse af "initialdokumentet" - et deludkast til TSI med følgende afsnit:
 - Kap. 2: Definition af delsystem /Anvendelsesområde
 - Kap. 3: Væsentlige krav
 - Kap. 4: Karakterisering af delsystemet: specificering af betingelserne for teknisk kompatibilitet.
- 4 a. Moduler for vurdering af overensstemmelse og eller interoperabilitetskomponenters anvendelsesegnethed udvalgt.
 b. Liste over særlige træk ved eksisterende banenet.
 c. Vurdering af forskelle mellem investerings- og driftsomkostninger ved TSI-løsninger og ved eksisterende referencesituationer.
- 5 a. Overensstemmelsesvurdering af delsystemer.
 b. Gennemførelse - forslag til tekniske etaper og tidsramme for tilpasning af særtræk.
 c. Sammenfattende dokument om vurdering af de sandsynlige omkostninger og fordele ved delsystemet.