



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, 25.11.1999
KOM (1999) 617 endelig

1999/0252 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om integrering af konventionelle jernbanesystemer

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPAPARLAMENTET

Integrering af konventionelle jernbaner

RESUME

1. Jernbanerne har i halvandet århundrede udviklet sig på rent nationalt plan. Det enkelte jernbanenet udviklede sine egne tekniske normer og driftsbestemmelser i henhold til nationale krav. Dette gjorde det kompliceret og kostbart at operere tværs over grænserne og medvirkede til at opdele markedet for jernbaneprodukter efter nationale grænser. Selv nu er denne opdeling - trods indsatsen for at integrere jernbanesystemerne - en hindring for udvikling af europadækkende ruter, hvilket er nødvendigt for et fællesskab der befinder sig i en hurtig integreringsproces, og som snart skal udvides. Traktaten om Den Europæiske Union sætter som mål at skabe transeuropæiske net og at fremme interoperabilitet, navnlig ved hjælp af teknisk harmonisering. Fællesskabet vedtog derfor i 1996 et direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, som nu er ved at blive gennemført.
2. Formålet med nærværende meddelelse er at foreslå et program for integrering af konventionelle jernbaner, herunder et direktiv om interoperabilitet af det transeuropæiske jernbanenet bestående af konventionelle jernbaner. Dette er en reaktion på anmodninger fra Rådet og Parlamentet om forslag til integrering af konventionelle jernbanesystemer til at ledsage adgangsrettigheder for levering af international godstransport. Det er et vigtigt element i Kommissionens strategi med henblik på at forbedre driftseffektivitet og kundeservicekvalitet hos Fællesskabets jernbaner gennem en bred proces omfattende markedsliberalisering, bedre forhold hvad angår udnyttelse af infrastruktur (afgifter og tildeling af kapacitet), interoperabilitet og teknisk harmonisering. Forslaget i denne meddelelse og udkast til direktiv, som allerede er forelagt Rådet (infrastrukturpakken) er et indledende skridt med henblik på at opfylde traktatens forpligtelse hvad angår et indre marked for jernbanetransporttydelser. I takt med markedets udvikling har Kommissionen til hensigt at kombinere denne retlige fremgangsmåde med TEN-politikken om at frigøre flaskehalse i infrastrukturen, streng gennemførelse af Fællesskabets konkurrencelove og bestemmelser om offentlige udbud, hvad angår jernbaneudstyr og støtte til forskning og udvikling.
3. Det første mål er at forbedre tilrettelæggelsen af international jernbanefart, navnlig godstransport. På nuværende tidspunkt forringer forsinkelser ved grænserne og ringe pålidelighed international godstransports konkurrenceevne. Forskellige forhindringer hindrer en effektiv overførsel af godstog fra det ene net til det andet, f.eks. langsom og kostbar udveksling af driftsmæssige og kommercielle data, ringe forenelighed af fartplaner og komplicerede grænseprocedurer. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere kan selv løse disse problemer hurtigt og med beskedne omkostninger, hvis de prioriterer dette og arbejder bedre sammen. Deres umiddelbare mål bør være at reducere forsinkelser ved grænseovergange til den tid, der er nødvendig til at skifte lokomotiv. Næste skridt bør være helt at eliminere standsning ved grænseovergange: jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør planlægge non stop kørsel, og procedurerne til at overføre tog mellem nettene bør simplificeres og harmoniseres.

4. I henhold til artikel 154 og 155 i traktaten er det andet mål at fremme de konventionelle jernbanenets interoperabilitet, dvs. deres kapacitet for uafbrudt jernbanekørsel tværs over grænserne. Gods- og passagertogvogne kan cirkulere overalt i Fællesskabet, men de store forskelle mellem jernbanernes tekniske normer og driftsnormer kræver, at der skiftes lokomotiv og mandskab ved grænserne. Disse standsninger øger omkostningerne, forlænger leveringstiden og er en trussel for præcision og pålidelighed. Fællesskabet bør tage initiativet til at øge interoperabilitet gennem yderligere harmonisering af tekniske bestemmelser og driftsbestemmelser, så international kørsel opnår bedre præstation.
5. Det tredje mål er at medvirke til at skabe det indre marked for jernbaneudstyr. Trods sektorens omstrukturering i 1990'erne er de større nationale markeder stadig stort set lukkede. Jernbanerne er i den fastlåste situation, at de er nødt til at købe hos de nationale leverandører, hvilket øger udbudsomkostningerne og således jernbanetransportpriserne. De tekniske forskelle både afspejler og styrker denne opdeling. Hvis Fællesskabet foretager teknisk harmonisering, kan dette i høj grad bidrage til markedsintegrering, men kan ikke medføre effektive ændringer, hvad angår praksis inden for offentlige udbud. Mange medlemsstater har endnu ikke givet jernbanerne frihed til at træffe udbudsbeslutninger på et kommercielt grundlag, men beskytter fortsat nationale producenter.
6. Jernbanerne har i årevis selv fastsat normer, der gør det muligt for passager- og godsvogne at køre på de forskellige net. Dette var et væsentligt skridt frem mod interoperabilitet, men er ikke tilstrækkeligt til at imødegå nye udfordringer, som skyldes tekniske fremskridt og strukturelle ændringer i sektoren. Det er en langsom proces, og man opnår ofte ikke effektiv harmonisering, da processen bygger på enighed jernbanerne imellem. Jernbaneudstursindustrien og andre virksomheder, som byder på den relevante teknologi, er endvidere udelukket fra processen. Vurdering af overensstemmelse med normerne foretages oftest af jernbanerne selv, hvilket ikke sikrer retfærdig behandling af alle operatører og leverandører.
7. Kommissionen er overbevist om, at Fællesskabet må tackle de tekniske, regulerende og driftsmæssige forskelle, der adskiller de konventionelle jernbanesystemer. Dette bør gøres ved at udvide den proces, der blev skabt for højhastighedssystemet, til at omfatte konventionelle jernbaner med de ændringer, der er nødvendige på grund af de særlige krav. Kommissionen forelægger derfor med denne meddelelse et forslag til direktiv om konventionelle jernbaners interoperabilitet. Det skal - i lighed med højhastighedsdirektivet - skabe fællesskabsmekanismer med henblik på at udarbejde og vedtage tekniske specifikationer, der muliggør interoperabilitet, og med henblik på vurdering af overensstemmelse med disse specifikationer.
8. Direktivet skal gælde for det konventionelle transeuropæiske net og omfatte fornyelse af udstyr samt forbedring og konstruktion af udstyr. Det skal indeholde bestemmelser om udarbejdelse af tekniske specifikationer for en række delsystemer; navnlig udstyr til togstyring, sikring og signaler, rullende materiel, energi, infrastruktur, vedligeholdelsesudstyr, drifts- og informationsteknologi. De tekniske specifikationer og kravet om europæiske normer, der skal gøre dem operationelle, skal være obligatoriske i hele det konventionelle transeuropæiske net, med bestemte undtagelser.
9. Den konventionelle jernbane er et gammelt system med en enorm arv af infrastruktur og rullende materiel, der er bygget og konstrueret i henhold til nationale normer.

Jernbaneudstyr udskiftes langsomt og generelt ville en fremskyndelse af denne udskiftning medføre store omkostninger uden tilsvarende fordele. Harmonisering bør derfor koncentreres på de steder, hvor konkurrenceevnen øges mest på mellemlang sigt, og der må derfor sættes prioriteter.

10. Først må man prioritere de delsystemer og de dele, der skal harmoniseres. Kommissionen anbefaler på grundlag af en dybtgående undersøgelse, at man øjeblikkelig prioriterer harmonisering af disse områder: systemer til togstyring, sikring og signaler; dataudveksling; informationsteknologi og telekommunikation, navnlig for godstransport; rullende materiel til international kørsel; støjmissioner, navnlig fra godsvogne; kvalifikationer for bemanningen på grænseoverskridende kørsel; vurdering af overensstemmelse med specifikationerne; gensidig anerkendelse af vedligeholdelse og reparationer. Det foreslåede direktiv omfatter vedtagelse af et arbejdsprogram, der prioriterer disse områder før arbejdet med forberedelse af de tekniske specifikationer begynder. Selv om generel harmonisering af elektriske systemer og infrastruktur er umådelig kostbart og forstyrrende, mener Kommissionen, at man på længere sigt bør overveje harmonisering på specifikke områder, f.eks. køreledning og strømaftagere samt infrastruktur til godstransport. Det foreslåede direktiv skal indeholde specifikke bestemmelser vedrørende definition af prioriteter og af et arbejdsprogram før arbejdet med forberedelse af de tekniske specifikationer begynder.
11. For det andet må der sættes prioriteter for at indføre udstyr, der er bygget i henhold til fællesskabsspecifikationer. Målet er at øge den internationale kørsels præstation, så man bør prioritere øget interoperabilitet på ruter, der fører de væsentlige internationale passager- og godsstrømme. Hvad angår godstransport betyder dette, at man må prioritere det transeuropæiske jernbanegodstransportnet, for hvilket Kommissionen foreslår adgangsrettigheder for drift af internationale godsruter. Ansvar for sådanne investeringsbeslutninger ligger hovedsageligt hos jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og medlemsstaterne, men Fællesskabets rolle, hvad angår at vejlede øget interoperabilitet er noget, der bør diskuteres under revisionen af TEN-retningslinjerne.
12. Specifikationerne for interoperabilitet udarbejdes normalt - som for højhastighedssystemet - af en fælles gruppe med repræsentanter for jernbanerne og jernbaneindustrien. For bestemte specifikationer kan andre organer dog også gives mandat, hvis det fælles udvalg ikke har den nødvendige ekspertise eller repræsenterer alle interesser. Fællesskabet godkender derefter specifikationerne. De understøttende normer skal udarbejdes af CEN, CENELEC eller ETSI, alt efter hvilke normer, det drejer sig om. Ansvar for overensstemmelsesvurdering gives til uafhængige organer, der meddeles af medlemsstaterne. Disse mekanismer skulle kunne tilgodese de eksisterende ordningers svagheder.
13. Jernbanesystemet standser ikke ved Fællesskabets grænser, men fortsætter til landene i Central- og Østeuropa og er forbundet med landene i Mellemøsten. En harmonisering i dette bredere område ville være en fordel for alle involverede lande på samme måde som gensidig anerkendelse af overensstemmelsesvurdering. Fællesskabet kan yde et enestående bidrag ved udarbejdelse og vedtagelse af specifikationer for højhastighedsjernbaner og konventionelle jernbaner. Udvidelsen øger denne rolle i takt med, at ansøgerlandene ved tiltrædelsen vedtager fællesskabsspecifikationerne. Spørgsmålet er, hvordan man bedst kan inkludere de andre lande i det interoperable system. Nærværende meddelelse fremfører det

synspunkt, at den nylige revision af konventionen om international jernbanetransport udgør en ramme, i henhold til hvilken ansvaret for lovlige vedtagelse overgives til en eksisterende international organisation, og således overholdes Fællesskabets specifikationer og landene beskyttes mod at blive påtvunget uhensigtsmæssige specifikationer. Nærværende meddelelse fremfører det synspunkt, at retlige vedtagelse af specifikationer bør foretages i henhold til den internationale konvention om befordring af gods på jernbaner, som er en eksisterende international aftale. Den er for nylig blevet revideret, og denne revision gør dette muligt på en sådan måde, at fællesskabsspecifikationerne bliver respekteret og at landene er beskyttet mod pålæggelse af uhensigtsmæssige specifikationer.

A. TILRETTELÆGGELSE AF INTERNATIONAL KØRSEL

1. Der er blevet gjort store fremskridt, når det drejer sig om at integrere international kørsel i passagersektoren. Situationen er anderledes for godstog, selv om det indre marked har elimineret statskontrol ved de interne grænser. Det tager fra en halv time til 40 minutter at skifte lokomotiv på et godstog og at kontrollere, at alt fungerer korrekt¹. I Kommissionens undersøgelse kunne man dog konstatere, at godstog normalt må vente meget længere, hvilket forlænger leveringstiden og er en trussel for præcision og pålidelighed. Dette er af stor betydning for tidsfølsom transport, som er et hurtigt voksende marked, hvor jernbanerne ikke er nået op på deres potentiale, selv om det er af mindre betydning for transport af konventionelle varer. Grænseovergange er kun en af de faktorer, der definerer godstransports generelle kvalitet, men det er en meget vigtig faktor. Vanskeligheder ved grænserne er en af grundene bag initiativer, der sigter på at øge jernbanegodstransports præstation, f.eks. de transeuropæiske hurtigruter for godstog (Trans-European Rail Freight Freeways - TERFF)². I Kommissionens undersøgelse konstaterede man, at varigheden og årsagerne til forsinkelserne varierede, men at følgende faktorer spillede en rolle.
2. Ved grænsen overgiver et jernbanenet toget til et andet jernbanenet. De udveksler derfor oplysninger. Der er behov for mange oplysninger, når det drejer sig om godstransport, da togene transporterer forskellige læs til forskellige destinationer, det drejer sig om forskellige sammensætninger af jernbanevogne, og mange tog cirkulerer i henhold til efterspørgsel og ikke i henhold til en fast køreplan. Forbindelserne mellem jernbanernes computersystemer er ofte dårlig, så udvekslingen sker på papir, hvilket er kostbart og tidsrøvende. De udvekslede data kommer somme tider for sent eller er upålidelige, og skal således kontrolleres i forhold til selve toget. Dårlig indbyrdes forbindelse er også et handicap, når det drejer sig om at yde en fuldstændig kundeservice som f.eks. udbud, fakturering og eftersporning.

¹ Der skal foretages en bremseprøve, efter at et lokomotiv eller en kupé er blevet afkoblet.

² Der er blevet gjort en større indsats for at øge præstationen for bestemte vigtige internationale godsruiter, TERFF. Nogle medlemsstater har frivilligt åbnet adgang til infrastrukturen og infrastrukturforvaltere har forbedret kvaliteten af jernbanelinjerne og lettet anvendelsen af infrastruktur, navnlig ved hjælp af totalservicecentral. Se Kommissionens meddelelse "Transeuropæiske hurtigruter for godstog", KOM(97)242 endelig udg. af 29.05.1997.

3. Andre hindringer skaber forsinkelser eller øger dem. Det gælder bl.a. dårlig koordinering af tidsplaner mellem de nationale systemer. Godstog standser for at skifte lokomotiv, men er så ofte tvunget til at vente endnu længere, mens de venter på fri bane i henhold til det tilstødende net. Ufleksible arbejdsordninger kan skabe yderligere vanskeligheder, både ved at forlænge forsinkelserne og ved at reducere produktiviteten. Lokomotiver kan stå og vente på, at toget ankommer, eller toget forsinkes, fordi det må vente på et lokomotiv. De knappe oplysninger om ankomsttider øger vanskelighederne. "Tillidstog" udgør en konstruktiv udvikling. Så vidt er 11 jernbaner blevet enige om at inspicere godstogs fysiske tilstand på afgangsstedet og at afstå fra yderligere inspektioner langs ruten.
4. Det fremgår af Kommissionens undersøgelse, at første prioritet bør være at minimere grænsestop og at integrere nationale fartplaner bedre. Dette er en særdeles omkostningseffektiv måde, hvorpå præstationen kan forbedres. TERFF har vist potentiale for hurtig forbedring af tjenesteydelser ved hjælp af bedre fartplanlægning (det foreslåede direktiv om tildeling af kapacitet og skift skulle i høj grad kunne forbedre koordination infrastrukturforvalterne imellem³). Udveksling af information mellem nettene bør gøres hurtig og pålidelig ved generel anvendelse af informationsteknologi. Arbejdspraksis må forbedres for at øge produktiviteten både hvad angår arbejdskraft og rullende materiel.
5. Hvis jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere prioriterer tilrettelæggelse af international kørsel og arbejder mere effektivt sammen, kan de løse problemerne hurtigt og uden for store udgifter. Det er faktisk på enhver måde muligt at nedskære forsinkelserne ved grænserne til den tid, der er påkrævet til at skifte lokomotiver og mandskab. Dette reducerer køretid og øger pålidelighed og således jernbanegodstransportens konkurrencedygtighed. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør sigte på dette, undtagen hvis de øgede omkostninger er uacceptable. Kommissionen vil, for at stimulere fremskridt, høre de pågældende parter om at iværksætte en overvågning af forsinkelser ved grænserne med regelmæssig offentliggørelse af resultaterne.

På kort sigt bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne sigte på at nedskære forsinkelserne ved grænseovergange for godstrafik til den tid, der er påkrævet for at skifte lokomotiver og besætning. Kommissionen agter i 2000 at høre de pågældende parter om iværksættelse af en overvågning af forsinkelser.

6. Der udføres ikke ret mange jernbaneoperationer ved de nationale grænser undtagen til at overføre et tog fra et net til et andet. Grænserne er ikke togenes oprindelsessted eller destinationssted, og rangerterræner ligger generelt, men ikke altid inde i landet. Teknologien gør det nu muligt at eliminere stop ved grænserne, hvilket i høj grad kan forbedre tjenestens effektivitet. Flerstrømstog kan operere på flere net uden de helt store omkostninger. Procedurer kan forenkles og udføres via informationsteknologi (og somme tider udføres inde i landet, når kørslen afbrydes af andre grunde). Lokomotivførere kan uddannes til at arbejde på flere skinnesystemer. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør derfor planlægge at eliminere stop ved grænserne på mellemlang sigt i hele det transeuropæiske net. Den eneste

³ Forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering KOM(99) 480 endelig udg. af 22.7.98,

undtagelse er, hvis dette medfører betydelige omkostninger for en tjenesteydelse uden en kompenserende forøgelse af den kommercielle attraktion.

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør på mellemlang sigt sigte på at eliminere stop ved grænserne. Afhængig af de opnåede fremskridt kan Kommissionen beslutte at udarbejde specifikationer for forenklede procedurer til at overføre tog mellem nettene uden stop ved grænserne.

B. INTEROPERABILITET PÅ NUVÆRENDE TIDSPUNKT

B.1 EKSISTERENDE ORDNINGER

7. Jernbaner har kørt passagervogne og godsvogne tværs over de nationale grænser i hele Europa siden sidste århundrede. Dette er først og fremmest sket på jernbanernes og ikke på regeringernes initiativ⁴. De gav deres sammenslutning, Den Internationale Jernbaneunion (generelt kaldet UIC⁵) til opgave at fremsætte henstillinger om udstyrs tekniske forenelighed og om de operationelle aspekter af international kørsel. Disse "branche" standarder blev udarbejdet af eksperter fra de jernbaner, der var medlemmer, og fastsat i UIC-publikationer.
8. Jernbanerne har aftaler om passagervognes og godsvognes interoperabilitet, Regolamento Internazionale Carrozze og Regolamento Internazionale Veicoli (almindeligvis kendt som henholdsvis RIC og RIV)⁶. De enkelte net accepterer i henhold til disse en vogn, når konstruktionen overholder en række UIC-publikationer. RIC- og RIV-aftalerne tillader interoperabilitet af accepterede og registrerede vogne i hele Europa. Aftalerne definerer endvidere nettenes ansvar på andre områder inden for internationale operationer. Accept af køretøjer i henhold til RIC og RIV er jernbanernes ansvar, idet der er en registrerende jernbane i hvert land. Aftalerne var et vigtigt skridt frem mod interoperabilitet, og UIC-publikationerne et afgørende forsøg på harmonisering.
9. Disse ordninger har ganske vist gjort interoperabilitet af passager- og godsvogne mulig og har bidraget til jernbanetransports glimrende sikkerhed gennem tiden, men det er usikkert, om de gør det muligt for jernbanerne at imødegå udfordringerne i form af ny teknologi, voksende forventninger om tjenesteydelser og politiske og økonomiske ændringer. Signalsystemer er et vigtigt eksempel. Fællesskabets jernbaner har investeret i forskellige, uforenelige elektroniske signalsystemer - 16 systemer. Uforenelige signalsystemer er en af grundene til, at lokomotiver må udskiftes ved grænserne. Dette øger omkostningerne, da de skal køre op til grænseovergangene og vente på togene, hvilket er en uproduktiv anvendelse af værdifulde ressourcer, og det reducerer pålideligheden, da forsinkelse på et punkt får virkninger for hele ruten. Alternativt medfører lokomotiver eller togsæt⁷ det udstyr, der er påkrævet for at operere på flere net. Thalys højhastighedstogsæt medfører f.eks. op til seks sæt signaludstyr; dette forøger igen omkostningerne og reducerer

⁴ Sidst i det 19. århundrede iværksatte en række europæiske regeringer en teknisk harmoniseringsproces. Dette blev på det praktiske niveau afløst af jernbanesammenslutningernes arbejde.

⁵ Union Internationale des Chemins de Fer.

⁶ Regulativer omfattende gensidig anvendelse af vogne og bremsevogne i international trafik (RIC); regulativer som omfatter gensidig anvendelse af vogne i international trafik (RIV).

⁷ Specialiserede passagervogne med egen trækraft, som er udformet til at operere som en enhed.

pålideligheden. Det var nødvendigt med et fællesskabsinitiativ at bringe jernbanerne og udstyrsindustrien sammen for at udarbejde specifikationer for næste generation signalsystemer, det europæiske system til styring af jernbanetrafikken.

10. Endnu en udfordring er at udnytte informationsteknologiens potentielle i international transport. Som nævnt i afsnit E, anvender alle jernbaner informationsteknologi (IT) systemer til trafikstyring, kundeservice og administration, men de har ikke opnået en fuldstændig, pålidelig informationsudveksling mellem de nationale systemer. Det er muligt at foretage en begrænset informationsudveksling, men grænsefladerne mellem IT-systemerne er fortsat ufuldstændige. En af følgerne heraf er, at det komplicerer og øger omkostningerne af internationale tjenesteydelser og gør det vanskeligt at imødekomme kundeefterspørgslen på værdiøgede tjenesteydelser.
11. Det kommercielle pres tvinger jernbanerne til at nedskære udbudsomkostningerne og at give udstyrsindustrien større ansvar for forskning, udvikling og design. Det tvinger dem også til at gå bort fra den traditionelle praksis med at specificere design frem for præstation, at få udstyr bygget specielt til en enkelt jernbane og at udvikle jernbanespecifik teknologi i stedet for at bruge det, der er på markedet. Der er derfor ikke længere nogen berettigelse - og måske har der aldrig været nogen - for ikke at medtage jernbaneudstyrsindustrien og virksomheder i andre sektorer, der tilbyder nyskabende og effektive løsninger i normfastsætningsprocessen. De eksisterende ordninger lægger heller ikke tilstrækkeligt pres på jernbanerne, når det drejer sig om at finde løsninger. Beslutninger træffes ved konsensus, og manglende markedspress kan føre til langtrukne forhandlinger om normer eller mislykkedes bestræbelser på at opnå gavnlige ordninger. Det er påkrævet at fremskynde processen, så den kan holde trit med ændringerne på transportmarkedet.
12. Ansvar for overensstemmelsesvurdering med RIC og RIV er et beslægtet spørgsmål. Jernbanerne gør det på nuværende tidspunkt selv, og vurderer også somme tider, om infrastruktur og rullende materiel opfylder de nationale krav⁸. Denne ordning er dog fra den tid, hvor jernbanerne var monopoler, som var tilrettelagt efter strengt nationale linjer og som foretog indkøb fra nationale leverandører. Overensstemmelsesvurdering bør nu bringes på linje med EF-principperne. Den bør garantere ikke-forskelsbehandling og retfærdig behandling over for alle jernbanevirksomheder og leverandører, enten det drejer sig om etablerede virksomheder eller nytilkomne virksomheder. Metoder og tidsfrister skal defineres klart og man må undgå dobbeltafprøvning. Vurdering bør foretages af uafhængige organer, som ikke påvirkes af resultaterne.

B.2 HØJHASTIGHEDSDIREKTIVET

13. Stigende teknisk udvikling har øget de tekniske forskelle, først ved elektrificering og senere ved elektronisk signalering og dataudveksling. Indførelse af højhastighedsjernbaner repræsenterede en stor udfordring. Det ville være absurd, hvis højhastighedstog var nødt til at standse ved grænserne for at skifte lokomotiv, men dette er under alle omstændigheder umuligt, da de blev designet som togsæt. Rådet vedtog i 1996 et direktiv, vedrørende interoperabiliteten i det europæiske højhastighedssystem, som bygger på traktatens artikel 156. Dets sigte er at fremme højhastighedsnettets interoperabilitet og at åbne markedet for jernbaneprodukter.

⁸ I de seneste par år har nogle medlemsstater, f.eks. Tyskland og UK, overgivet ansvaret for sikkerhedsbestemmelser til uafhængige organer.

Direktivet fastsætter procedurer for fastsættelse af tekniske specifikationer for forskellige delsystemer (Technical Specifications for Interoperability eller TSI) og for at udarbejde detaljerede europæiske normer for delsystemernes "interoperabilitetskomponenter"⁹ når et TSI skal være operationel. Det fastsætter også uafhængig vurdering af overensstemmelse og gensidig anerkendelse af certificering. Overholdelse af TSI er obligatorisk i hele højhastighedsnettet. Specifikationer er nu under udarbejdelse og forventes forelagt i 1999.

14. Højhastighedsdirektivet afhjælper de konventionelle ordningers svagheder. Det afslutter opdelingen ved at give ansvaret for at udarbejde og vedtage specifikationer til Det Europæiske Fællesskab. Udarbejdelse af TSI overgives til et organ der repræsenterer jernbanerne, operatører af offentlig transport og jernbaneudstørsindustrien, European Association for Railway Interoperability (generelt kaldet AEIF¹⁰). De europæiske normer for komponenter af delsystemer udarbejdes af CEN, CENELEC eller ETSI alt efter, hvad det drejer sig om. Disse mekanismer bør sikre, at problemet med forskellene mellem de vigtigste jernbaner løses, og at specifikationerne udarbejdes præcist og ajourføres med teknologien. En anden fordel er, at direktivet gør uafhængige organisationer (de såkaldte "notifikationsorganer") ansvarlige for at vurdere overensstemmelse med specifikationer og normer. Dette er et brud på traditionen, som overlader denne opgave til jernbanerne selv.

C. MARKEDET FOR JERNBANEUDSTYR

15. Politiske, tekniske og økonomiske faktorer har opretholdt en opdeling af markedet efter nationalitet. Mange medlemsstater har fulgt en politik, der går ud på at fremme nationale virksomheder og jernbanesektoren er et strålende eksempel på dette. Der har været en uskreven regel om, at jernbanerne købte ind hos nationale leverandører i lukkede offentlige markeder, undtagen, hvis der ingen indenlandske producenter var. Det var uundgåeligt, at de tekniske krav til og udformningen af udstyret både afspejlede og styrkede denne opdeling. Jernbanerne, som ikke var udsat for noget særligt kommercielt pres, foreskrev meget detaljerede specifikationer, i henhold til hvilke de nationale producenter byggede produkter. Dette havde alvorlige konsekvenser for sektoren. Mange tekniske krav varierede fra land til land og ovenikøbet inden for landets grænser; de var detaljerede og gik langt ud over præstationsspecifikationer. Sektorspecifik teknologi blev forlangt i stedet for teknologi på det større marked, hvilket medførte langsommere innovation og øgede omkostninger. Markedets økonomiske træk havde også en tendens til at knytte jernbaner og leverandører sammen på samme måde som behovet for overensstemmelse mellem gamle og nye systemer, nødvendigheden af at købe efterfølgende ordrer hos de originale leverandører, projekternes størrelse og varighed og de store bundne omkostninger, som afholdt nye virksomheder fra industrien.
16. Disse ordninger kom under pres i 1990'erne. Fællesskabet vedtog lovgivning om offentlige udbud og om interoperabiliteten af de transeuropæiske højhastighedsjernbaner. Denne lovgivning får en positiv virkning for markedet, men

⁹ Hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten. Se artikel 2, litra d) i højhastighedsdirektivet.

¹⁰ AEIF - Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire.

kun på mellemlang sigt. Pres med henblik på at købe hos nationale leverandører indebærer, at ordrer til nationale leverandører kommer til at dominere endnu nogen tid. Åbning af offentlige udbud lægger dog pres på priserne, og EF-forskningsinitiativer, f.eks. om systemer til togstyring, sikring og signaler og om digital radio medvirker til at integrere markederne. Jernbanernes stadig mere kommercielle orientering fremmer også ændringer. Dette tvinger dem til at nedskære indkøbsomkostningerne, så producenter kan få mulighed for at komme ind på markeder, der tidligere var lukkede, og udstyrsindustrien får større ansvar for forskning, udvikling og design.

17. Endelig har udstyrsindustrien selv reageret kraftigt over for de ændrede forhold. Der har været en hurtig koncentrering gennem sammenlægning og overtagelse af de største virksomheder i et forsøg på at få adgang til lukkede markeder og opnå størrelsesøkonomi. Fire store virksomheder "systemintegratorer" er opstået. Generelt har de klar national identitet og dominerer deres nationale markeder, men de har produktionsfaciliteter i en række medlemsstater. Da de er under pres, hvad angår at holde omkostningerne nede og reducere overkapacitet under produktionen, standardiserer systemintegratorerne produktrækkerne inden for virksomheden og tilbyder kunderne økonomiske incitament, hvis de køber standardudstyr, der ombygges til deres behov. Industriens form er dog stadig flydende. Strukturen ændrer sig hurtigt og i de sidste år har der været mange konsolideringer.
18. Til trods for disse ændringer er de større nationale markeder stadig stort set lukkede, hovedsageligt på grund af en uskreven regel om, at der gives præference til de nationale leverandører. De nationale jernbaners krav styrker opdelingen af markedet for de forskellige delsystemer og komponenter. Jernbanerne har ikke kunnet blive enige om nye specifikationer, eller at anvende de eksisterende fuldt ud f.eks. for informationsteknologi. En teknisk harmonisering i henhold til direktivet om interoperabilitet som beskrives i næste afsnit, kan i høj grad bidrage til gennemførelsen af det indre marked for jernbaneudstyr, selv om det ikke er nogen erstatning for effektive ændringer i praksis for offentlige udbud. Mange medlemsstater her endnu ikke givet jernbanerne frihed til at træffe beslutninger om udbud på kommercielt grundlag og beskytter stadig nationale producenter.

D. DET CENTRALE FORSLAG: DIREKTIV OM KONVENTIONELLE JERNBANER

D.1 FORSLAGET GENERELT

19. Fællesskabet er nødt til at tackle forskellene mellem de konventionelle systemer for at forbedre den internationale kørsels konkurrenceevne og hjælpe med at skabe et indre marked for jernbaneudstyr. Kommissionen mener, at dette bør gøres ved at udvide den proces, der blev oprettet for højhastighedssystemet til også at omfatte konventionelle jernbaner med de ændringer der er nødvendige af hensyn til deres egenart. Kommissionen forelægger derfor sammen med denne meddelelse et forslag til direktiv - der bygger på højhastighedsdirektivet - om konventionelle jernbaners interoperabilitet.
20. Der er to væsentlige årsager til at bygge på direktivet for højhastighedsjernbaner. For det første, at den harmoniseringsproces, den fastsætter, har store fordele i forhold til de nuværende ordninger. For det andet, at forskellen mellem højhastighedsjernbaner

og konventionelle jernbaner hverken er klar eller ufleksibel. Langdistancepassagertog har ofte samme teknologi og design; kurvestyrede tog og andre togsæt, der nu er kommet frem til langdistancepassagertransport, gør forskellen endnu mindre. TSI og de dertil knyttede europæiske normer, som er udarbejdet for det ene system, kan udvides til at omfatte det andet, selv om der i nogle tilfælde er behov for forskellige specifikationsniveauer for at undgå unødvendige omkostninger.

21. Det må her tydeliggøres, at disse TSI og derfor også de tilknyttede europæiske normer skal være obligatoriske i hele nettet for nyt materiel på to måder. En medlemsstat skal for det første sikre, at et delsystem kun sættes i drift eller anvendes, hvis det overholder de relevante TSI, og at en interoperabel komponent kun bringes på markedet, hvis den overholder den relevante europæiske norm. For det andet kan en medlemsstat ikke hindre idriftsættelse eller drift af et delsystem, der er i overensstemmelse med TSI eller markedsføring af en komponent, der opfylder den supplerende europæiske norm. Direktivet skaber ikke en forpligtelse til at bringe den eksisterende infrastruktur eller det rullende materiel op på det niveau, der kræves af fællesskabsspecifikationerne.
22. Direktivet om konventionelle jernbaner bør have en struktur, der i høj grad ligner direktivet om højhastighedsjernbaner. Der er dog behov for en række tilpasninger for at tage hensyn til forskellene mellem højhastighedsjernbaner og konventionelle jernbaner. Anvendelsesområdet for direktivet om konventionelle jernbaner er den første tilpasning. I henhold til artikel 154 og 155 i traktaten skal direktivet omfatte TEN for konventionelle jernbaner, som defineret i Fællesskabets retningslinjer. Nettet omfatter de største internationale ruter samt nogle mindre vigtige på EF-niveau. Delsystemerne udgør en anden forskel, og TSI skal udarbejdes og vedtages for disse. Ud over delsystemerne i højhastighedsdirektivet, bør direktivet om konventionelle jernbaner indeholde et delsystem vedrørende informations- og kommunikationsteknologi for passager- og godstransport, for det første for at lette løsninger af problemerne forbundet med at integrere international godstransport og med at udvikle værdiforøgede tjenesteydelser for speditører og befragtere.

D.2 FASTSÆTTELSE AF PRIORITETER

23. Konventionelle jernbaner er et gammelt system. Der er en enorm arv i form af infrastruktur og rullende materiel, som er bygget i henhold til nationale specifikationer. Generelt betyder en hurtig fornyelse betydelige omkostninger for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere og en byrde for den offentlige pengepung i medlemsstaterne uden tilsvarende fordele. Harmonisering skal derfor koncentreres om delsystemerne og interoperabilitetskomponenterne hvor det medfører betydelige fordele på mellemlang sigt, men jernbanerne må ikke belastes med en økonomisk byrde, der hæmmer deres indsats for at opnå øget konkurrenceevne. Man må være omhyggelige med at fastsætte prioriteter, når der træffes valg om harmonisering. Det foreslåede direktiv om konventionelle jernbaner erkender klart denne nødvendighed og skaber mekanismer med henblik på at definere prioriteter. Kommissionen og forskriftsudvalget (i lighed med "artikel 21-udvalget" i højhastighedsdirektivet) skal i henhold til direktivet udarbejde et arbejdsprogram, der fastsætter prioriteter, før udarbejdelsen af TSI påbegyndes. Direktivet skal fastsætte prioriteterne for det første arbejdsprogram, idet det drejer sig om de prioriteter, der beskrives i afsnit F. På det tidlige stadium i TSI-arbejdet

foretages en foreløbig cost/benefitanalyse for de forskellige tilgængelige tekniske løsninger, før detaljeret arbejde på specifikationerne påbegyndes.

24. Hvis Fællesskabet skal nyde alle fordele ved harmonisering, bør man indføre harmoniseret udstyr, hvor det kan gøre mest for at øge international kørsels præstation. Kommissionens undersøgelse identificerede de internationale markeder, hvor jernbaner kan forventes at konkurrere med andre transportmåder, hvis jernbaneprestationen svarer til de andre transportmåders præstation: international passagertransport mellem store byer og international jernbanegodstransport på de vigtigste transportkorridorer. Man bør prioritere udvidelse af interoperabilitet og integrering af tjenesteydelser på de forbindelser, der transporterer de vigtigste internationale trafikstrømme. For godstransports vedkommende betyder dette, at man må prioritere det transeuropæiske jernbanegodstransportnet, for hvilket Kommissionen foreslår at åbne adgang for drift af internationale tjenesteydelser, da dette er af afgørende betydning for at give nyt liv til jernbanegodstransport. Ansvaret for de påkrævede investeringsbeslutninger påhviler først og fremmest jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og medlemsstaterne. Det er dog vigtigt, at de i fuldt omfang tager hensyn til den europæiske dimension. Revisionen af retningslinjerne for TEN-T kan eventuelt være en lejlighed, hvor man kan definere Fællesskabets rolle, hvad angår vejledning og støtte til øget interoperabilitet.

D.3 UDARBEJDELSE AF SPECIFIKATIONER

25. Direktivet om konventionelle jernbaner bør, som højhastighedsdirektivet, give et fælles, repræsentativt organ det generelle ansvar for at udarbejde TSI efter Kommissionens retningslinjer. Dette kan samle de vigtigste, involverede parter og sikre en koordinering af arbejdet om højhastighedsjernbaner og konventionelle jernbaner. Den enkleste løsning ville være at udvide den europæiske sammenslutning for jernbaneinteroperabilitet (AEIF) til også at omfatte konventionelle jernbaner. Udarbejdelse af TSI til konventionelle jernbaner skal foregå hurtigere end udarbejdelse af specifikationer for højhastighedssystemet for at maksimere tilliden til denne harmoniseringsproces og de forskellige aktørers engagement, når det drejer sig om en vellykket gennemførelse heraf.
26. Dette betyder blandt andet, at AEIF skal have en struktur og de nødvendige ressourcer til at udføre arbejdet. Den har på nuværende tidspunkt en løs organisation og ikke noget fuldtidsansat personale; der er behov for en stærk, stående organisation med tilstrækkelige menneskelige ressourcer. Sådanne ændringer er allerede planlagt med Kommissionens støtte. Det fælles, repræsentative organ omfatter jernbanerne og jerneudstørsindustrien og repræsenterer derfor normalt de parter, der har en interesse i udarbejdelse af TSI. AEIF repræsenterer ofte ikke alle interesserede parter og ligger heller ikke nødvendigvis inde med al den nødvendige viden for, f.eks., togbesætningens kvalifikationer og støjemissioner. Andre parter har en legitim interesse og kan yde et bidrag, f.eks. arbejdsmarkedets parter og miljøgrupper. Virksomheder der ikke er specialiserede i jernbaneudstyr kan også tilbyde værdifuld teknologi, som er udarbejdet for andre markeder, f.eks. computer- og telekommunikations hardware og software. Det foreslåede direktiv gør det derfor muligt at overgive ansvaret for udarbejdelse af TSI til andre organer end det fælles, repræsentative organ, selv om det normalt ville være dette organ, der får pålagt opgaven.

E. HARMONISERINGSPRIORITETER

27. Kommissionen foreslår, på grundlag af sin undersøgelse, følgende harmoniseringsprioriteter, som skal indgå i det første handlingsprogram, der vedtages i henhold til direktivet om konventionelle jernbaner. Første prioritet er systemer til togstyring, sikring og signaler. En af de væsentlige hindringer for lokomotivers og togsæts interoperabilitet er uforenelighed mellem systemer til togstyring, sikring og signalering¹¹. Indførelse af elektroniske signalsystemer har skabt en ny hindring i de sidste mange år. Der anvendes nu 16 uforenelige systemer, så lokomotiver, der anvendes på flere net, må udstyres med udstyr for hvert enkelt net, hvilket forøger omkostningerne og reducerer pålideligheden. Kommissionen støttede - for at overvinde disse forskelle og udnytte fremskridtene inden for informationsteknologi - udviklingen af projektet vedrørende det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS - European Rail Traffic Management System). European Train Control System (ETCS) er et af elementerne heri. Det kan indføres umiddelbart som det eneste signalsystem, men kan også anvendes uden at gøre de eksisterende nationale systemer overflødige. Et andet element er det nye standard telekommunikationssystem, der er tilpasset jernbaner. Global System for Mobile Communication - Railways (GSM-R) er beregnet til at skabe et enkelt telekommunikationssystem for sektoren, som kan håndtere alle de forskellige applikationer og således muliggøre udskiftning af en mængde analoge systemer, som er beregnet til specifikke funktioner gennem en enkelt, digital platform.
28. Den succes, ERTMS-projekterne til dato har haft, viser, at det er muligt at finde en fælles løsning, når Fællesskabet stiller vejledning og støtte til rådighed. AEIF er ved at udarbejde TSI for ERTMS for højhastighedssystemer, og disse TSI forelægges sammen med de andre TSI senere i år; Kommissionen agter derefter at foreslå, at de vedtages. Samme fremgangsmåde bør følges for konventionelle jernbaner. I mellemtiden bør infrastrukturforvaltere og medlemsstater kun investere i signalsystemer, der bygger på ERTMS.

Kommissionen agter i 2001 at foreslå, at det fælles repræsentative organ gives mandat til at udarbejde specifikationer for systemer til togstyring, sikring og signaler for konventionelle jernbaner, som bygger på ERTMS.

29. Dataudveksling, informationsteknologi og telekommunikation. Når togene krydser grænserne, udveksler jernbanerne de oplysninger, der er påkrævet for drift og for kundeservice; dette er navnlig vigtigt for godstransport. I de sidste tredive år har alle jernbaner anvendt edb-baserede IT-systemer til trafikforvaltning, administration og kundeservice. Desværre har de ikke alle det samme system, og der er heller ikke gnidningsløs og pålidelig informationsudveksling mellem de nationale systemer. Det er muligt at foretage en begrænset informationsudveksling, men trods udvikling over de sidste 10 år, er grænsefladen mellem jernbanernes IT-systemer stadig ufuldstændige. Når en jernbane overfører et tog eller vogne til en anden jernbane ved grænsen, foreligger der således normalt et sæt dokumenter. Dette kan medføre alvorlige forsinkelser for godstrafik ved grænserne. Ud over omkostningerne og fejlrisikoen mister man også muligheder for at udvikle de stadig mere komplicerede tjenesteydelser, som kunderne forlanger, og som andre transportmåder kan tilbyde. Ekspeditører og speditører forlanger nu eftersporing af godsordrer, på samme måde

¹¹ Udtrykket omfatter automatisk togsikrings- og styringssystemer (automatic train protection -ATP og automatic train control - ATC).

som ejere af private vogne, som transporterer ca. det halve af godstrafikken. Overholdelse af præcise leveringsplaner og reel-tidsinformation om, hvor ordrene befinder sig er af afgørende betydning for en effektiv forsyningskæde. Det gør det også muligt at anvende faciliteterne, f.eks. vogne, terminaler og lastbiler, mere effektivt. Mange vognmænd er i stand til - som også jernbanerne i Nordamerika - at fortælle deres kunder, hvor deres ordrer befinder sig, hvis de ønsker det.

1. Kommissionen har til hensigt at foreslå, at udarbejdelse af specifikationer for procedurer ved grænseovergange, indbyrdes forbindelse af jernbane IT-systemer og deres grænseflade med andre transportmåder gives i opdrag¹². Disse specifikationer skal have vækstpotentiale og skal have en åben arkitektur, så det er muligt at indføre ny teknologi og udvikling af nye kundeydelser; de skal også tage hensyn til behovene for nytilkomne virksomheder på jernbanetransportmarkedet. Når mandatet pålægges, skal man finde den rigtige balance mellem tekniske harmonisering og et marked, der er frit nok til at byde på nye løsninger. Udviklingen af satellitnavigation skulle også med tiden give instrumenter til en bredere række operationelle og logistiske tjenesteydelser, f.eks. forvaltning og sporing af flåden¹³.

Kommissionen agter i 2001 at foreslå udarbejdelse af specifikationer for procedurer ved grænseovergange, indbyrdes forbindelse af jernbanernes IT-systemer og deres grænseflade med andre transportmåder.

31. Rullende materiel. Det foreslåede direktiv hindrer medlemsstaterne i at afslå rullende materiel, der opfylder EF-specifikationer. Denne forpligtelse har forret over bestemmelserne om at acceptere køretøjer i RIC og RIV. Direktivet skaber også en procedure for at udarbejde og vedtage EF-specifikationer og normer, således at UIC-koden i aftalerne ikke længere bestemmer de nærmere træk ved interoperable passagervogne og godsvogne. Kommissionen har til hensigt, med henblik på gennemførelse af direktivet, at give AEIF i opdrag at udarbejde specifikationer for det rullende materiels interoperabilitet, som skal følges ved udarbejdelse af de påkrævede europæiske normer. Man kan støtte sig til specifikationerne for højhastighedssystemet eller UIC-henstillingerne, hvor dette er hensigtsmæssigt. (Det bør bemærkes, at dele af RIC og RIV ikke vedrører godkendelse af køretøjer, men andre aspekter inden for internationale operationer, som ligger uden for direktivets anvendelsesområde.)

Kommissionen har til hensigt i 2001 at foreslå, at det fælles repræsentive organ gives mandat til at udarbejde specifikationer for passagervognes og godsvognes interoperabilitet. Den agter også at foreslå et mandat med henblik på at vurdere eventuelle nødvendige specifikationer for togsæt og lokomotiver.

32. Kapaciteten for sikker og uafbrudt bevægelse over grænserne er ikke relevant for passagervogne, der kun anvendes på indenlandske ruter. Der er ingen grund til, at de skal være interoperable. Målet er i højere grad at integrere markedet for nyt udstyr og med tiden at skabe et marked for brugt rullende materiel. Hermed bliver priserne lavere, udstyrsindustriens konkurrenceevne øges og det bliver nemmere at komme ind i jernbanetransportsektoren. Der er mange spørgsmål, der må overvejes, før man

¹² Kommissionen bestiller, for at forberede arbejdet, en undersøgelse om udveksling af operationelle data, når godstog krydser grænser.

¹³ Meddelelse fra Kommissionen "Galileo - europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester" KOM(99)54 endelig udg. af 10.2.1999.

beslutter sig for en politik på dette område. For det første kan Fællesskabet tackle harmonisering af sådant rullende materiel på forskellig måde. Man kan f.eks. begynde med EF-lovgivningen; man kan også fremme initiativer fra de interesserede parter med henblik på at nå frem til fælles krav. Når det f.eks. drejer sig om lette jernbaner, støtter Kommissionen et initiativ fra sammenslutninger af operatører af offentlig transport, og fra jernbaneudstøvsproducenter om at harmonisere nøglegrænsefladerne og sikkerhedskravene¹⁴. Resultaterne heraf kan så indføres i lovgivningen og danne grundlaget for EF-specifikationer, hvis dette er ønskeligt. Lovgivningens form er et andet spørgsmål: denne bør i højere grad sigte på det indre marked end på interoperabilitet og kan måske gives en mere enkel struktur end det foreslåede direktiv om traditionelle jernbaners interoperabilitet. Noget andet er, hvorledes man bedst kan arrangere overensstemmelsesvurdering af uafhængige organer og gensidig anerkendelse af vurderingen.

Kommissionen aflægger i 2001 rapport om oprettelse af det indre marked for rullende materiel til passagerbefordring, som udelukkende er beregnet til anvendelse på indenlandske ruter.

33. Støj. Jernbanelinjer fører gennem tæt befolkede områder og borgerne er derfor udsat for støj på et uacceptabelt niveau. Deres største bekymring er søvnforstyrrelser om natten på grund af godstog og på grund af rangering i terminaler. Der er to adskilte problemer: emissioner fra nye vogne og emissioner fra den enorme flåde af jernbanevogne Fællesskabet som helhed. De holder lang tid og udskiftes kun langsomt, så enhver løsning må tage hensyn til den eksisterende flåde.
34. En politik om jernbanestøj må bringe mange aspekter sammen. På den ene side skal borgerne beskyttes mod forstyrrelser; dette er et vigtigt miljømål. På den anden side er det vigtigt at opretholde fri cirkulation for jernbanevogne og derfor for gods i hele Fællesskabet og sikre det indre marked for disse vogne. Hvis en medlemsstat vælger at indføre sine egne støjnormer for godsvogne, hindrer dette fri bevægelse. Endvidere må man finde frem til den mest effektive kombination af foranstaltninger, enten det drejer sig om tekniske foranstaltninger i form af mindre larmende køretøjer og støjbarrierer af forskellig art, eller om operationelle restriktioner på fart, eller anvendelse af bestemte ruter eller økonomiske foranstaltninger i form af afgifter. Dette kompliceres af ansvarsopdelingen på forskellige aktører.
35. Nedsikring af emission ved kilden er første prioritet for Fællesskabet. Dette bør tackles i forbindelse med den generelle EF-politik om støj. Kommissionen har efter sin grønne bog om fremtidens støjpolitik¹⁵ iværksat et vidtrækkende program, som begynder med teknisk arbejde om indikatorer, målemetoder, kortlægning og støjdæmpningsforanstaltninger. Den mener, at det er på tide at påbegynde arbejdet om jernbanestøj og planlægger at oprette en arbejdsgruppe. Denne gruppe skal udføre det tekniske arbejde, der er påkrævet for at foreslå EF emissionstærskler, dvs. målemetoder, grænseværdier, omkostninger og fordele, de økonomiske aspekter osv. Arbejdsgruppen skal bestå af repræsentanter for medlemsstaterne, miljøorganer, jernbanerne og med jernbaneudstøvsindustrien. Arbejdet kan så tjene som grundlag

¹⁴ Mass Transit Rail Initiative for Europe (MARIE), støttes af Kommissionen og er et initiativ fra Union of European Railway Industries (UNIFE) og International association of Public Transport (UITP). Initiativet dækker både designkriterier, livsløbsomkostninger, kontraktbetingelser og finansielle aspekter.

¹⁵ Fremtidens støjpolitik KOM(96) 540 endelig udg. af 4.11.1996.

for udarbejdelse af EF-specifikationer i henhold til direktivet om konventionelle jernbaner.

Kommissionen agter i 2000 at iværksætte teknisk arbejde om jernbanestøj ved hjælp af en arbejdsgruppe.

36. Et særligt problem er, som nævnt, den store mængde godsvogne, som forbliver i drift i flere årtier. En mulig løsning er at påmontere vognene mere støjfri bremsesko i stedet for de traditionelle bremseskodser, selv om dette betyder, at hjul og aksler også skal udskiftes¹⁶. Med den sædvanlige udskiftningshastighed vil det tage ca. 15 år at udskifte alt det rullende materiel, og støjemissionerne halveres. Det skulle dog være muligt at koncentrere indsatsen der, hvor problemerne er størst, så støjreduktionerne nås på et tidligt tidspunkt; muligheden for at fremskynde påmonteringen bør diskuteres med alle involverede parter, selv om dette ikke bør medføre en reduceret konkurrenceevne for godstransport. Et sådant program skal drøftes indgående med jernbanernes og de private ejeres repræsentative organer.
37. Kvalifikationer og arbejdsmetoder. Jernbanevirksomhedernes normale praksis har været, og er stort stadig, at skifte togbesætning¹⁷ ved grænsen eller nær grænsen. Det er sjældent, at besætningen arbejder tværs over grænserne, selv om det sker. Hvis international jernbanetransport skal være konkurrencedygtig, skal det være muligt for jernbanevirksomhederne at bruge deres besætninger på så produktiv måde som muligt, samtidig med at bestemmelserne om arbejdstid overholdes, for at kunne yde tjenesteydelser af den kvalitet, markedet forlanger. I nogle tilfælde er det mere effektivt at skifte besætning ved grænsen, i andre at besætningen arbejder tværs over grænsen inden for arbejdstidsbegrænsningen. Jernbanebesætningers interoperabilitet rejser mange spørgsmål: den yderligere viden, der er påkrævet for at føre tog tværs over grænserne, krav til helbred, alder og arbejdsmetoder.
38. En togfører, der arbejder tværs over grænserne, har behov for yderligere viden, hovedsagelig om sprog, signaler og driftsbestemmelser og ruten. Sprogkunderskaber er en særlig alvorlig hindring, da jernbanerne traditionelt ikke har taget hensyn hertil ved ansættelse. Besætningerne har normalt kun behov for et ekstra sprog, da distancerne på den anden side af grænsen er begrænset af arbejdstid. Hver enkelt jernbane har sit eget signalsystem og driftsbestemmelser, og hver enkelt rute har specifikke geografiske træk. En togfører skal kunne handle hurtigt i nødsituationer og skal derfor have et indgående kendskab til signal- og driftsbestemmelserne på de forskellige net og på den pågældende rute. På nuværende tidspunkt foregår interoperabilitet tværs over grænserne i henhold til bilaterale aftaler, idet værtsjernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren er ansvarlig for uddannelse og kvalifikationer. Arbejdsmarkedets parter undersøger, hvilke kvalifikationer der er behov for ved grænseoverskridende operationer; når Kommissionen overvejer de nødvendige foranstaltninger vil den tage fuldt hensyn hertil.

Kommissionen agter i 2000 under høring af arbejdsmarkedets parter at iværksætte en undersøgelse om de kvalifikationer, der kræves af

¹⁶ Med den nuværende generation lydsvage bremsesko, skal hjulene udskiftes; der foretages på nuværende tidspunkt forskning om lydsvage sko, som ikke kræver udskiftning af hjulene.

¹⁷ "Togbesætning" omfatter stort set togføreren, men også andre medlemmer af personalet, som er beskæftiget med togets drift.

togbesætningen ved grænseoverskridende operationer samt bevis for faglig kompetence.

39. Overensstemmelsesvurdering. Traditionelt fastsætter jernbanerne ikke blot deres egne normer, men vurderer også overensstemmelse med disse normer. Dette ordning har absolutte ulemper: vurderingen kan tage for lang tid, metoderne følger ikke trit med teknologien, og der forekommer dobbeltarbejde, hvad angår afprøvning. De nuværende ordninger garanterer heller ikke objektivitet og ligebehandling af alle jernbanevirksomheder og producenter af udstyr, enten de er nye på markedet eller er veletablerede. Højhastighedsdirektivet overgiver ansvaret for overensstemmelsesvurdering til de uafhængige "bemyndigede organer". Kommissionen mener, at man bør give disse "bemyndigede organer" ansvaret for at foretage overensstemmelsesvurdering for konventionelle jernbaner, da der ikke er nogen klar skelnen mellem udstyr til højhastighedsjernbaner og udstyr til konventionelle jernbaner, og da de samme principper gælder. Højhastighedsdirektivet fastsætter samordning af de bemyndigede organer. Det er et åbent spørgsmål, om denne mekanisme vil vise sig tilstrækkelig, eller om man må gøre mere. Det ville være en mulighed at skabe et europæisk samordningsorgan, som har ansvaret for at sammenligne metoder og at fremsætte henstillinger om yderligere harmonisering. Dette overvejes, når man har opnået erfaring med, hvordan de bemyndigede organer fungerer.
40. På nogle områder fortsætter de nationale krav, f.eks. køredygtighed på forskellige ruter, mens der på andre områder må være en overgangsperiode indtil EF-specifikationer og normer vedtages. F.eks. beslutter en "registreringsjernbane" i en medlemsstat i henhold til RIC og RIV om et køretøj er i overensstemmelse med UIC-koden og den registrerer accepterede køretøjer. Denne proces garanterer ikke retfærdig behandling af alle operatører og alle producenter af udstyr. Ansvaret for certificering af køretøjernes overensstemmelse med de eksisterende krav i Fællesskabet til de bemyndigede organer (dvs. overensstemmelse med de relevante UIC-publikationer). Med hensyn til registrering af vogne, der anvendes til international transport, bør dette foretages af uafhængige organer. Kommissionen agter at iværksætte en undersøgelse om registreringssystemer i hele Fællesskabet og om behovet for fælles bestemmelser med henblik på at sikre gensidig anerkendelse og retfærdig behandling.

Kommissionen agter i direktivet om konventionelle jernbaner at foreslå, at de bemyndigede organer overgives ansvaret for vurdering af overensstemmelse, ikke blot med Fællesskabets specifikationer og normer, men også med nationale bestemmelser og med de nuværende krav i Fællesskabet.

41. Overensstemmelsesvurdering i jernbanesektoren er ikke blot et spørgsmål om at afprøve prototyper under laboratorieforhold eller på prøvesteder. Forskellige skinner og signalsystemer har deres egne specifikke træk, så rullende materiel skal afprøves på den infrastruktur, den skal køre på, under normale arbejdsbetingelser. For eksempel afprøvning for elektromagnetiske uoverensstemmelser mellem bestemte typer elektrisk motor og signaludstyr. Sådanne prøver skal udføres af den jernbanevirksomhed eller den infrastrukturforvalter, det direkte angår, men bør ikke være mere vanskelig end nødvendigt, og den skal være gennemsigtig og ikke-diskriminerende. Fællesskabsretningslinjer om afprøvning under driftsbetingelser kan være påkrævede for at sikre dette.

Kommissionen agter i 2001 at foreslå, at det fælles repræsentative organ gives mandat til at vurdere, hvorvidt der er behov for retningslinjer til afprøvning af jernbaneudstyr under driftsbetingelser.

42. Gensidig anerkendelse af vedligeholdelse og reparationer er vigtig for fri bevægelse af køretøjer i hele Fællesskabet, navnlig for godsvogne. Det bør være muligt for ejeren af en vogn frit at vælge mellem at få arbejde udført i den medlemsstat, hvor den er registreret, og i den stat, hvor vognen befinder sig, når reparationer er nødvendige; ejeren er ellers nødt til at bringe vognen tilbage til registreringsstaten. Dette indebærer gensidig anerkendelse af vedligeholdelse og reparationer, hvilket f.eks. involverer fælles specifikationer eller normer for dele, inklusive reservedele, for vedligeholdelses- og reparationsprocedurer og for godkendte reparationsværksteder. Det nuværende arrangement kritiseres f.eks. af ejere af private vogne, idet ejerne er nødt til at få arbejdet foretaget i registreringsstaten, og at opfylde en række forskellige krav. Både AEIF og ejere af private vogne bør inddrages i arbejdet med at finde frem til løsninger.

Kommissionen agter i 2001 at foreslå et mandat om udarbejdelse af de specifikationer og procedurer der er påkrævede med henblik på gensidig anerkendelse af vedligeholdelse og reparationer.

F. HARMONISERING PÅ LÆNGERE SIGT

43. Sikkerhedsbestemmelser. Fællesskabets mål bør være at bevare den misundelsesværdige gode sikkerhed, jernbanetransport indtil nu har vist, samtidig med at der fastsættes så få sikkerhedsbestemmelser som muligt for ikke at skabe hindringer for interoperabilitet og integrering af udstyrsmarkedet. Et mål, der er lige så vigtigt, er at sikre at sikkerhedslovgivning er gennemsigtig og ikke-diskriminerende, så alle jernbanevirksomheder behandles ens. Måske er der også mulighed for tilnærmelse mellem de nationale sikkerhedslovgivninger, hvilket kan medvirke til at nå disse mål. Kommissionen har iværksat en undersøgelse for, for det første, at sammenligne hvorledes sikkerhedslovgivningen er tilrettelagt i forskellige medlemsstater og, for det andet, at udarbejde henstillinger om tilnærmelse af politik og om retfærdige og åbne processer. Denne undersøgelse afsluttes i 1999. Der er da muligvis behov for yderligere detaljeret arbejde om virkningen af driftsbestemmelser og driftsprocedurer på interoperabilitet.
44. Elektriske systemer. For øjeblikket findes fem forskellige elektriske systemer i Fællesskabet. Dette tvinger normalt jernbanerne til at skifte lokomotiver ved grænserne. Flerstrømslokomotiver blev brugt i nogen grad, men indtil for kort tid siden udgjorde de stadig en kostbar teknisk udfordring, og deres pålidelighed var ikke altid tilfredsstillende. Teknologien har imidlertid udviklet sig, og EF-jernbaner har for nylig afgivet store ordrer på flerstrømslokomotiver og trækenheder. De kan nu vælge mellem at anvende flerstrømslokomotiver eller at skifte ved grænsen af kommercielle eller driftsmæssige grunde. Dette svækker argumentet for almindelig harmonisering af elektriske systemer i hele Fællesskabet yderligere. Dette ville blive umådeligt dyrt og ødelæggende, og kan ikke berettiges af kommercielle årsager eller af hensyn til cost benefit aspekter. Harmonisering af køreledningsgeometri¹⁸ og strømaftagervidde er en anden sag. Disse varierer så meget, at flere strømaftagere

¹⁸ Jernbaneskinneerne er forsynet med en overhængende køreledning, der er ophængt mellem støttepæle.

kan være påkrævet, for at et lokomotiv kan køre på internationale ruter. En harmonisering vil medføre væsentlige fordele til rimelige omkostninger.

Kommissionen agter i 2002 at foreslå at give det fælles repræsentative organ mandat til at vurdere, om harmonisering af kørelednings- og strømaftagerdesign er berettiget.

45. Ladeprofil, fritrumsprofil og andre parametre¹⁹. Profilerne ligger tilstrækkelig nær op ad hinanden til, at passagertog kan bevæge sig rundt på det meste af det europæiske fastland²⁰. Fritrumsprofiler og andre parametre begrænser dog bevægeligheden for store godstransporter og begrænser godtogs dimensioner, hvilket hindrer effektivitetsforbedringer (det gælder f.eks. togenes længde og akselbelastning). En generel harmonisering af infrastrukturen til højere specifikationer i modsætning til selektiv forbedring, når det er berettiget af økonomiske grunde, ville medføre astronomiske omkostninger, da spor, broer og tunneller så skal omkonstrueres. Anlæggelse af højhastighedsruter giver dog mulighed for at anvende andre ruter til langsommere trafik. Muligheden for et netværk, eller et sæt skinnestrækninger, der opfylder kravene til international gods skal dog drøftes, når retningslinjerne for TEN-T skal revideres; dette giver også mulighed for at identificere flaskehalsene i det konventionelle net. Det er også spørgsmålet, om det er berettiget at foretage yderligere harmonisering af sådanne strækningers infrastrukturparametre, og hvilke specifikationer der i så fald er de mest hensigtsmæssige. Kommissionen har til hensigt at give AEIF i opdrag at vurdere, hvorvidt en yderligere harmonisering af infrastrukturen er berettiget med henblik på at øge godstrafikkens effektivitet.

Kommissionen agter i 2002 at foreslå, at det fælles repræsentative organ gives mandat til at vurdere, om det er berettiget at foretage yderligere harmonisering af infrastrukturen med henblik på at øge godstrafikkens effektivitet.

G. INTEROPERABILITET UD OVER FÆLLESSKABETS GRÆNSER

46. Det europæiske jernbanesystem standser ikke ved Fællesskabets grænser. Det fortsætter ud i de Central- og Østeuropæiske lande og er forbundet med landene i Mellemøsten og Nordafrika. En harmonisering af specifikationerne i hele dette område ville være en fordel for alle de pågældende lande på samme måde som gensidig anerkendelse af overensstemmelsesvurdering. Harmonisering har større muligheder for at blive vellykket, hvis den bygger på det arbejde, der allerede foretages på internationalt niveau. Fællesskabet kan yde et enestående bidrag, da det har kompetence til at arbejde på internationalt niveau på dette område. De specifikationer for højhastigheds- og konventionel jernbane, det vedtager, kan eventuelt danne grundlaget for en bredere harmonisering og etablere et system til gensidig anerkendelse af overensstemmelsesvurdering. Ansøgerlandene tilpasser sig Fællesskabets specifikationer, og når de er medlemmer, deltager de i harmoniseringsprojektet på samme måde som andre medlemsstater. Interoperabilitet med det schweiziske jernbanesystem kan sikres gennem aftalen mellem Det

¹⁹ Ladeprofilen og den maksimale akselbelastning er afgørende for maksimumsdimensionerne for rullende materiel. Fritrumsprofilen afgør, hvor megen plads der er påkrævet over og rundt om sporet for at rullende materiel med bestemte dimensioner kan passere faste installationer sikkert.

²⁰ Sporvidde er en anden sag. I det meste af Europa anvendes standardsporvidde, men Spanien, Portugal, Finland og Irland samt de baltiske lande bruger forskellige brede sporvidder.

Europæiske Fællesskab og den schweiziske konføderation om transport ad jernbane og ad landevej.

47. Spørgsmålet er, hvordan man i det interoperable system kan inkludere alle landene i Europa, Mellemøsten og Nordafrika gennem en retlig ramme, der forpligter alle landene til at anvende samme specifikationer og til gensidig anerkendelse af overensstemmelsesvurdering. Denne proces bør være så enkel og så økonomisk som mulig, så specifikationerne skal bygge på de allerede udformede eller godkendte specifikationer på internationalt niveau, først og fremmest alle specifikationerne fra Fællesskabet. Samtidig skal de beskytte et mindretal af landene mod tvungen pålæggelse af uhensigtsmæssige specifikationer.
48. Den internationale konvention om internationale jernbanebefordringer (normalt kaldet COTIF - Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) kan eventuelt udgøre den rigtige ramme, da dens medlemmer omfatter 40 lande i Europa, Mellemøsten og Nordafrika, herunder alle medlemsstaterne. Denne mellemstatslige konvention dækker for øjeblikket erstatningsansvar, kontrakter og transport af farligt gods, men blev revideret på et generalforsamlingsmøde i juni 1999. Et af resultaterne af denne revision er udvidelse af dets område til at omfatte retligt korrekt vedtagelse af tekniske specifikationer og bestemmelser om gensidig anerkendelse af overensstemmelsesvurdering for udstyr, der anvendes i international transport. Den reviderede tekst fastsætter, at specifikationer skal bygge på de specifikationer, der allerede er udarbejdet eller godkendt på internationalt niveau, og at de sædvanlige afstemningsregler, som gør det muligt for en fjerdedel af medlemmerne at blokere beslutningerne, også skal gælde for tekniske specifikationer. Denne fremgangsmåde skulle kunne fremme harmonisering på en enkel og effektiv måde, samtidig med at medlemmernes rettigheder beskyttes. Den reviderede COTIF tillader internationale organer, f.eks. Det Europæiske Fællesskab, at blive medlemmer af centralkontoret for den internationale konvention om international jernbanebefordring (almindeligvis kaldet OTIF²¹) som er den organisation, der er oprettet ved konventionen. Medlemskabet gør det muligt for Fællesskabet at øve kraftig indflydelse på beslutningerne om teknisk harmonisering. Fællesskabet bør - ud fra en vurdering af, hvad det er bedst tjent med - tage en beslutning om medlemskab i ratificeringsperioden, som formentlig varer indtil ultimo 2003.

Kommissionen agter at undersøge spørgsmålet om EF-medlemskab af centralkontoret for international jernbanebefordring (OTIF) og forelægge sin holdning i 2001.

²¹ L'Office central des transport internationaux ferroviaires.

H. ARBEJDSPROGRAM

2. Dette resumé samler de handlingsforslag om integrering af konventionelle jernbanesystemer, denne meddelelse indeholder. Det centrale forslag i denne meddelelse, et direktiv om interoperabilitet af konventionelle jernbaner, kan bidrage til både at udvide interoperabilitet og til integrering af udstyrsmarkedet. Teknisk harmonisering er en langvarig proces, og ressourcer er knappe, så Kommissionen mener, at forberedelser til gennemførelse af direktivet bør begynde på et tidligt tidspunkt. Dette stimulerer yderligere arbejdet med integrering af konventionelle jernbaner, på samme måde som forholdet var med højhastighedsjernbaner.

3. Integrering af tjenesteydelser

På kort sigt bør jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sigte på at reducere forsinkelser ved grænseovergange for godstrafik til den tid, der er påkrævet til at skifte lokomotiv og besætning. Kommissionen agter i 2000 at høre de involverede parter om iværksættelse af en overvågning af forsinkelserne.

På mellemlang sigt bør jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sigte på at eliminere stop ved grænserne. Afhængige af fremskridt, agter Kommissionen at beslutte om udarbejdelse af specifikationer for forenklede procedurer for overførsel af tog mellem nettene uden stop ved grænserne bør gives i opdrag.

4. Prioriteter for harmonisering

Kommissionen agter i 2001 at give det fælles repræsentative organ mandat til at:

- udarbejde specifikationer for systemer til signaler, togstyring og sikring for konventionelle jernbaner, som bygger på ERTMS
- udarbejde specifikationer for passagervogne og godsvognes interoperabilitet
- vurdere, hvilke specifikationer der eventuelt er påkrævet for togsæt og lokomotiver
- vurdere, hvorvidt der er behov for EF-retningslinjer for afprøvning af jernbaneudstyr under driftsbetingelser

Kommissionen agter også i 2001 at foreslå, at der gives mandat til:

- udarbejdelse af specifikationer for procedurer for grænseovergange, indbyrdes forbindelse af jernbane IT-systemer og for deres grænseflade med andre transportmåder
- Udarbejdelse af de nødvendige specifikationer og procedurer til gensidig anerkendelse af vedligeholdelse og reparationer.

Kommissionen agter i 2000 at iværksætte forberedende teknisk arbejde om jernbanestøj gennem en arbejdsgruppe.

I 2000 agter Kommissionen - under høring af arbejdsmarkedets parter - at iværksætte en undersøgelse om de særlige kvalifikationer, der er påkrævet for jernbanebesætninger ved grænseoverskridende operationer samt bevis for faglig kompetence.

I direktivet om konventionelle jernbaner foreslår Kommissionen: at ansvaret for overensstemmelsesvurdering gives til "bemyndigede organer", som vurderer overensstemmelse med både EF-specifikationer og -normer og også med nationale bestemmelser og med de gældende krav i Fællesskabet.

5. Harmonisering på længere sigt

Kommissionen aflægger i 2002 rapport om oprettelse af et indre marked for rullende materiel til passagerbefordring, der kun skal anvendes på indenlandske ruter.

Kommissionen agter i 2002 at give det fælles repræsentative organ i opdrag:

- at vurdere, om det er berettiget af foretage harmonisering af kørelednings- og strømaftagerdesign
- at vurdere, om det er berettiget at foretage yderligere harmonisering af infrastrukturen for at øge godstrafikkens effektivitet.

53. Interoperabilitet ud over Fællesskabets grænser

Kommissionen agter at undersøge spørgsmålet om EF-medlemskab af centralkontoret for international jernbanebefordring (OTIF) og forelægge sin holdning i 2001.

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

BEGRUNDELSE

BEGRUNDELSE UD FRA NÆRHEDSPRINCIPPET

a. Hvilke formål har den påtænkte foranstaltning set i lyset af EF's forpligtelser?

Foranstaltningen sigter mod at tilvejebringe rammeforskrifter, som omfatter obligatoriske tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og harmoniserede standarder for at sikre interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet og samtidig bidrage til, at markederne for transportydelse og -materiel åbnes, samt fremme banernes konkurrenceevne som helhed.

b. Hører den påtænkte foranstaltning under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Kompetencen er delt i henhold til EF-traktatens artikel 155.

c. Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

EF-dimensionen fremgår af oversigtsplanen for det transeuropæiske jernbanenet, som berører alle medlemsstater. Hidtil har medlemsstaterne ikke gennemført interoperabilitet hver for sig.

d. Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

Medlemsstaterne er ikke i stand til - hverken ved en aftale mellem regeringerne eller ved standardisering - at tilvejebringe de tekniske, driftsmæssige og retslige forhold, som er en forudsætning for interoperabilitet.

e. Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den foranstaltning, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

I den nuværende situation kræver togtrafik over grænserne særlige tiltage, som kan variere efter forholdene, men omfatter udskiftning af lokomotiv og personale, kontrol og dokumentudveksling, sideordning af landenes teknikker og driftsregler og overholdelse af alle de nationale forskrifter. Det kan medføre forringet kvalitet i trafikbetjeningen og/eller uforholdsmæssigt store investeringer i sådanne forbindelser. En indsats på EF-plan vil på længere sigt give en betydelig kvalitetsforbedring og lavere omkostninger for sådanne forbindelser. Den vil nemlig lette og forenkle adgangen til nettet og give både driftsselskaberne og industrien mulighed for at opnå stordriftsfordele.

f. Hvilke muligheder har EF?

EF kan tilskynde til modernisering, harmonisere de væsentlige krav og vedtage gennemførelsesforanstaltninger for så vidt angår de tekniske parametre.

Medlemsstaternes har forskellige udgangspunkter for deres regler om sikkerhed, sundhedsbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse, miljøbeskyttelse, driftssikkerhed/disponibilitet samt teknisk kompatibilitet og drift. Driftsselskaberne skal følge obligatoriske og indbyrdes afvigende tekniske parametre. Hvis der skal opnås en tilstrækkelig grad af interoperabilitet må grundparametrene harmoniseres, så de nødvendige tekniske, driftsmæssige og retslige betingelser er sikret.

g. Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Det her foreslåede direktiv fastsætter de generelle mål og lægger en ensartet ramme med hensyn til hvilke væsentlige krav systemet skal opfylde, hvilken rolle medlemsstaterne skal spille i forbindelse med ibrugtagningen af delsystemer og hvilke opgaver der skal varetages af de uafhængige organisationer som skal vurdere om komponenterne opfylder de stillede krav og kontrollere delsystemerne. Derudover rummer direktivet reglerne for udarbejdelse af TSI'er, som skal følges ved alle nye ibrugtagninger.

Harmoniseringen gælder de væsentlige krav og de tekniske specifikationer for interoperabilitet. Spørgsmål vedrørende gennemførelsen overlades til medlemsstaterne og de europæiske standardiseringsorganisationer.

INDLEDNING

1. En gradvis virkeliggørelse af det konventionelle transeuropæiske banenet med udgangspunkt i de enkelte landes eksisterende eller planlagte net forudsætter at infrastruktur, fast udstyr, logistiske systemer og rullende materiel kobles sammen og gøres driftskompatibelt.
2. Hidtil er hvert banenet blevet drevet og togtrafikken gennemført bag nationale grænser og bundet af hvert lands særlige, indbyrdes forskellige og meget ofte uforenelige regler og forskrifter af teknisk og anden art. Det er bl.a. tilfældet på områderne sikkerhed, miljø, infrastrukturens fysiske egenskaber, herunder især fritrumsprofil, strømforsyningssystemer, signalsystemer og styring og kontrol af trafikken samt drift.
3. Dette viser at medlemsstaterne ikke har været i stand til hver for sig at træffe de foranstaltninger der skal til for at gennemføre interoperabilitet på det konventionelle transeuropæiske banenet.
4. Af alle disse grunde annoncerede Kommissionen i 1996 i hvidbogen "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU" at der ville blive taget skridt til at integrere de nationale banenet samtidig med vedtagelsen af et rådsdirektiv om interoperabilitet i det europæiske jernbanenet for højhastighedstog (direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996).
5. I 1997 blev der så igangsat en undersøgelse som i maj 1998 mandede ud i en anbefaling af en strategi med forslag til hvad der kunne gøres på kort, mellemlangt og langt sigt. Hovedforslaget var at der burde vedtages et direktiv efter samme principper som dem der blev fulgt på højhastighedsområdet.
6. Den meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet som ledsager dette direktivforslag, skitserer de problemer som forskellige regler og driftsmæssige og tekniske forhold volder banerne, og peger på muligheder for at overvinde dem. De fleste af disse handlemuligheder er indeholdt i dette direktivforslag.

INTEROPERABILITET OG NÆRHEDSPRINCIP

7. Som nævnt er jernbanenettene vokset frem gennem de sidste 150 år som et gennemintegreret system i hvert land for sig, styret af et eller flere nationale selskaber som myndighederne har givet meget vidtgående kompetence med hensyn til forvaltning, drift og udbygning inden for en generel lovramme. Den opdeling som dette har medført, giver ikke mulighed for optimal togtrafik på de forskellige dele af den infrastruktur som de nationale banenet udgør tilsammen.
8. Sammenhæng i nettet forudsætter altså en tilstrækkelig grad af harmonisering af:
 - de relevante nationale forskrifter om sikkerhed, sundhed, miljø og forbrugerbeskyttelse;
 - de tekniske og driftsmæssige forhold der er relevante for grænsefladerne:
 - infrastrukturen
 - systemerne for strømforsyning og strømaftagning
 - anlæg og procedurer for vedligehold
 - styringskontrol- og signalsystemer
 - anlæg og procedurer for drift og trafikstyring
 - de nødvendige informations- og kommunikationssystemer til person og godstransport
 - det rullende materiel.
9. For alt det materiel og udstyr som indgår i systemet, må der desuden skabes betingelser for et frit og konkurrencepræget marked.
10. Det kræver altså en harmoniseringsindsats på EF-plan at opnå interoperabilitet i banenetet.

Indsatsen skal rettes mod grænsefladerne mellem de forskellige dele af systemet, bestemmelser om drift og bestemmelser i de nationale regelsæt om sikkerhed, sundhed, miljø og forbrugerbeskyttelse.

Herigennem konkretiseres interoperabilitetskonceptet, hvis gennemførelse forudsætter etablering af rammeforskrifter på EF-plan. EF-rammen skal gøre det muligt at definere et sæt væsentlige krav, især til grænsefladerne, og en række procedurer med bindende virkning for alle aktører der skal samarbejde, dvs. i første række medlemsstaterne, men også erhvervslivet og herunder især infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien.
11. Ligesom for højhastighedstog må der derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet udarbejdes et direktiv om interoperabilitet i det konventionelle transeuropæiske banenet. De politiske og tekniske problemer der hindrer sammenhæng og interoperabilitet i et transeuropæisk jernbanenet som det her skitserede, kan hverken løses ved at erhvervslivet alene udarbejder standarder på frivilligt grundlag eller ved gensidig anerkendelse af eksisterende nationale bestemmelser.

DIREKTIVETS STRUKTUR OG INDHOLD

12. Dette direktivforslag lægger sig så tæt som muligt op ad struktur og indhold i direktivet om højhastighedstogene. Men som forklaret i meddelelsen har det dog været nødvendigt at afvige fra det på et par punkter. Det gælder især geografi (de berørte net) og teknik (berørte delsystemer), den gradvise indførelse af nye EF-specifikationer, vedtagelsen af arbejdsprogrammet, prioriteringen af arbejdet i det fælles repræsentative organ og i udvalget.
13. Som det er tilfældet ved højhastighedstogene, indgår dette direktivforslag om interoperabilitet som grundelementet i en struktur med tre niveauer:
 - direktivet selv med de væsentlige krav som systemet skal opfylde
 - de tekniske specifikationer for interoperabilitet
 - alle de andre europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder fra de europæiske standardiseringsorganisationer, CEN, CENELEC og ETSI.

Denne struktur er inspireret af den typiske struktur i direktiver efter "den nye metode". I sådanne direktiver fastlægges der et sæt væsentlige krav som varerne skal opfylde ved markedsføringen, men hvordan de teknisk set skal opfyldes siger direktiverne ikke noget om. Når en europæisk standard der opfylder de væsentlige krav, derefter offentliggøres, formodes enhver vare der følger standarden, at opfylde de væsentlige krav. Standarderne er dog ikke obligatoriske. Det er en af grundene til at det har været nødvendigt at lægge TSI-niveauet ind mellem de væsentlige krav og standarderne på dette område, hvor det drejer sig om interoperabilitet; for at sikre teknisk kompatibilitet mellem de forskellige dele af et så komplekst system har det været nødvendigt at kunne gennemtvinge et sæt specifikationer, især for grænsefladerne mellem delene.

14. Direktivforslaget anskuer det konventionelle transeuropæiske jernbanenet som en kompleks helhed; det retter sig mod infrastrukturen, det faste udstyr, logistiksystemerne og det rullende materiel og mod de komponenter i disse systemer der har kritisk betydning for interoperabiliteten.

For at gøre det mere håndterligt er systemet som helhed opdelt i delsystemer:

- infrastruktur
- energi
- vedligeholdelse
- styringskontrol og signaler
- rullende materiel
- drift og trafikstyring
- trafiktelematik for person- og godstrafikken.

I forhold til direktiv 96/48 er dette direktivforslag disponeret en smule anderledes for at tage hensyn til konklusionerne i ovennævnte undersøgelse. Undersøgelsen anbefaler, at man ikke tager fat på alle hindringer for interoperabilitet på en gang, men løser problemerne efterhånden i en prioriteret rækkefølge, som etableres på grundlag af costbenefitforholdet for hver af de påtænkte foranstaltninger. det har bl.a. vist sig mere fordelagtigt at harmonisere de fremgangsmåder og regler, der arbejdes efter, og at

sammenkoble informationssystemerne end at træffe foranstaltninger vedrørende f.eks. infrastrukturelle fritrumsprofiler.

Ganske som i højhastighedsdirektivet fastlægger forslaget derefter som resultatforpligtelse hvilke overordnede væsentlige krav til sikkerhed, sundhed, miljøbeskyttelse, forbrugerbeskyttelse, og teknisk og driftsmæssig kompatibilitet der skal opfyldes for at systemets dele skal være driftskompatible.

For hvert delsystem præciseres de væsentlige krav i nødvendigt omfang i særlige "tekniske specifikationer for interoperabilitet" (TSI'er).

15. De tekniske specifikationer for interoperabilitet er altså andet niveau i den foreslåede struktur.

For delsystem præciserer TSI'erne således om nødvendigt de væsentlige krav; de fastlægger hvilke komponenter og grænseflader der har kritisk betydning for interoperabiliteten, og hvilke procedurer der skal benyttes til at vurdere overensstemmelsen og anvendelseegnheden.

TSI'erne udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles repræsentativ organisation som branchen etablerer; den omfatter eksperter fra jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og industrien. TSI'erne vedtages dernæst efter den fremgangsmåde der er fastlagt i direktivet.

For højhastighedstogenes vedkommende har 96/48-udvalget udpeget den europæiske sammenslutning for interoperabilitet i jernbanenettet (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire, AEIF) som fælles repræsentativt organ; efter Kommissionens opfattelse kunne AEIF godt fortsætte med at spille denne rolle, men det foreslås for en sikkerheds skyld at beslutningen først træffes efter høring af det udvalg der skal nedsættes i henhold til direktivet om konventionelle tog.

16. Lige som på højhastighedsområdet udarbejdes de nødvendige tekniske specifikationer for komponenter og grænsefladeforhold der er afgørende for interoperabiliteten, af specialiserede organisationer, hvad der for de europæiske standarders vedkommende vil sige CEN, CENELEC og ETSI.

I disse tilfælde udføres vurderingen af overensstemmelse og anvendelseegnhed efter fabrikantens anmodning af de organer som medlemsstaterne har bemyndiget hertil, og fabrikanten udfærdiger en EF-overensstemmelseserklæring som fastlagt i direktivet og på grundlag af de moduler der fastlægges i den relevante TSI.

I overensstemmelse med direktiv 93/38 om åbning af adgangen til offentlige kontrakter i de udelukkede sektorer skal vurderinger foretages på grundlag af europæiske specifikationer når der findes sådanne.

Det skal her bemærkes at der på jernbaneområdet ikke kun sigtes mod overensstemmelsesvurdering af den enkelte komponent isoleret betraget i forhold til de relevante tekniske specifikationer.

I mange tilfælde er det en komponents og dens grænsefladers anvendelseegnhed i det jernbanemiljø den skal indgå i, der skal vurderes i forhold til tekniske funktionspecifikationer. Formelt er sidstnævnte tilfælde ikke forskelligt fra førstnævnte, så ved

procedurens gennemførelse anvendes de moduler der er fastlagt i afgørelse 90/683/EØF, hvis de nødvendige tekniske specifikationer foreligger.

17. For delsystemerne kontrolleres overensstemmelsen med de væsentlige krav som i højhastighedsdirektivet i forhold til TSI'erne efter den fremgangsmåde som direktivet fastlægger.

Proceduren gennemføres af et bemyndiget organ efter anmodning fra en ordregiver, som udsteder EF-overensstemmelseserklæringen. På grundlag af denne erklæring tillader den berørte medlemsstat det pågældende delsystems idriftsættelse.

Det skal her understreges at et komplekst systems egnethed til at levere en given ydelse ikke er det samme som summen af dets komponenters egnethed hver for sig til den brug de er beregnet til i et delsystem. Derfor må hvert delsystem betragtes som helhed, herunder ud fra et driftssynspunkt, ikke mindst når det er meningen at det skal betjene offentligheden.

18. Det bemyndigede organer skal opfylde de kriterier der er fastsat i direktivet. På jernbaneområdet varetages de bemyndigede organers opgaver for tiden af jernbanerne selv, som altså er både dommere og parter i sagen. Med ikrafttrædelsen af direktiv 91/440/EØF om udviklingen af Fællesskabets jernbaner og EF-traktatens afsnit XV om transeuropæiske net kan dette forhold ikke være ved; de bemyndigede organer skal udpeges.

I skrivende stund har de fleste medlemsstater gjort fremskridt med oprettelsen af sådanne organer for overensstemmelsesvurdering på højhastighedsområdet. Nogle er allerede prænificeret, og for andre er der kommet hensigtserklæringer. Kommissionen mener at man af hensyn til sammenhæng og stordriftsbesparelser bør benytte de samme organer for konventionelle baner. Det er dog udelukkende medlemsstaterne der skal bedømme kandidaterne i forhold til direktivets kriterier og foretage notificeringen.

SAMARBEJDE

19. Selvom det er et af direktivets mål og altså en del af dets indhold at etablere et samarbejde mellem aktørerne - medlemsstaterne, jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og industrien - er dette samarbejde så vigtigt for etableringen af de transeuropæiske net til at der her bør ofres et særligt afsnit på det.
20. For medlemsstaterne finder samarbejdet navnlig sted i det 'stående udvalg' som skal nedsættes i henhold til direktivet for at drøfte alle spørgsmål om gennemførelse og anvendelse af direktivet. Dette samarbejde er blevet nødvendigt for at skabe en integreret og sammenhængende udvikling af det transeuropæiske banenet med sigte på et stigende antal jernbanevirksomheder som følger af allerede gennemførte eller påtænkte ændringer i flere medlemsstater og af den gradvise åbning af adgangen til markedet for nye jernbanevirksomheder.

På europæisk plan findes der også en mellemstatslig aftale, hvis undertegnelse går helt tilbage til 1882. Aftalen omfatter en 'teknisk enhed', hvis seneste afgørelse stammer fra 1938 og nu er forældet.

Dertil kommer at aftalen på den ene side ikke er underskrevet af alle medlemsstaterne og på den anden omfatter stater der ikke er medlemmer af EF.

21. Hvad angår de økonomiske aktører, hvad der hovedsagelig vil sige jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og industrien, foregå samarbejdet i det fælles repræsentative organ, hvis formål er at bidrage til udarbejdelsen af de tekniske specifikationer for interoperabilitet.

Før direktivet om interoperabilitet for højhastighedstog blev vedtaget, fandtes der ikke et sådant samarbejde mellem jernbanerne og industrien. Kun jernbanerne samarbejdede, internationalt i UIC (Jernbanernes Internationale Sammenslutning) og i EF-spørgsmål i CER (de europæiske jernbaners samarbejdsorgan).

Men derefter har eksperter fra disse parter regelmæssigt mødt hinanden i arbejdsgrupper nedsat af AEIF. Her har de sammen lavet udkast til TSI'er, som for tiden er ved at blive forelagt for direktiv 96/48-udvalget. Udkastene er frugten af et samarbejde som det har været svært at få i stand, men som i dag nyder udbredt politisk støtte i de forskellige virksomheder.

22. Hidtil har spørgsmål om teknisk kompatibilitet, især spørgsmål om international trafik med person- og godsvogne, været reguleret i UIC-fiches. Men i betragtning af den måde de bliver udarbejdet og vedtaget på, ser det principielt ikke ud til at de kan benyttes uden videre inden for rammerne af direktiv 93/38/EØF. Hvis det skal kunne lade sig gøre, skal de laves om til europæiske specifikationer, og navnlig til europæiske standarder i de tekniske komitéer der er nedsat af CEN. CENELEC og ETSI, som der er et andet samarbejdsforum for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og industri.
23. Endelig indstifter direktivet - ligesom på højhastighedsområdet - et samarbejde mellem bemyndigede organer om vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og EF-verifikation af delsystemerne.

Dette samarbejde er særlig vigtigt inden for de transeuropæiske net, og her især persontransportnettene, som i særlig grad engagerer regeringernes ansvar. På certificeringsområdet er den allerstørste gennemsigthed et uomgængeligt must hvis det skal lykkes at tilvejebringe interoperabilitet - altså sikre at de forskellige dele eller delsystemer kan fungere problemfrit sammen - i et system hvis udstrækning omfatter hele EF og i sidste ende hele Europa med fri konkurrence på et åbent marked.

Denne gennemsigthed kan kun blive en realitet hvis de bemyndigede organer engageres i et samarbejde der er så vidtgående og så snævert som muligt.

KONKLUSION

24. Kort sagt: dette direktivforslag - om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog - indeholder de rammebestemmelser som er nødvendige for på EF-plan at kunne etablere og drive et integreret, sammenhængende og driftskompatibelt transeuropæisk net med størst mulig økonomisk effektivitet for både stater, industri, driftsvirksomheder og - sidst med ikke mindst: for brugerne.

BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

På grundlag af ovenstående betragtninger er direktivets dispositive del struktureret i seks kapitler.

25. KAPITEL I - ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Her fastlægges direktivets mål, som består i at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog i de forskellige relevante faser: planlægning, udførelse, fornyelse, ombygning, gradvis ibrugtagning og drift.

Geografisk set gælder direktivet for de banestrækninger, som indgår i det transeuropæiske transportnet der er identificeret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, som anført i nærmere detaljer i direktivets bilag I.

Det præciseres desuden i artikel 1 at "betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet" (dvs. TSI'erne) finder anvendelse på de dele af systemet der tages i brug efter direktivets ikrafttræden. Det betyder at TSI'erne ikke gælder for dele der allerede er i brug nu, så længe de ikke gøres til genstand for omlægning eller fornyelse som defineret i artikel 2.

Artikel 2

Her er definitionerne anbragt. Der er af hensyn til ensartetheden så vidt muligt brugt samme definitioner som i direktiv 96/48.

Det skal dog bemærkes at definitionen af interoperabilitet i 96/48 ("det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstogs egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig kørsel med højhastighedstog under udnyttelse af den specificerede ydeevne") er lidt for snæver. Den må i dette direktiv udvides med følgende:

- let adgang til nettet
- drift uden tekniske, driftsmæssige eller retslige hindringer
- etablering af markedet for udstyr og tjenester som er nødvendige for at opbygge, forny, omlægge og drive systemet.

Derudover er der tilføjet fire nye definitioner: grundparametre, særtilfælde, omlægning og fornyelse.

Artikel 3

Her defineres harmoniseringsbestemmelsernes anvendelsesområde. Bestemmelserne vedrører kun komponenter, grænseflader og procedurer der er nødvendige og tilstrækkelige til at sikre det konventionelle transeuropæiske banenets interoperabilitet.

Artikel 4

I artikel 4 kræves det at de væsentlige krav opfyldes.

De væsentlige krav vedrører sikkerhed, driftssikkerhed og disponibilitet, sundhed, miljøbeskyttelse og teknisk kompatibilitet; de er defineret i hovedtræk i bilag III.

26. KAPITEL II - TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR INTEROPERABILITET

Artikel 5

Her klargøres begrebet teknisk specifikation for interoperabilitet (TSI); hver TSI skal præcisere de væsentlige krav, definere de funktionelle og tekniske specifikationer for delsystemet og identificere hvilke komponenter der har afgørende betydning for interoperabiliteten.

Artikel 6

Her præciseres fremgangsmåden for udarbejdelse, vedtagelse og revision af TSI'er.

Som for højhastighedstogene udarbejdes TSI-udkastene af det fælles repræsentative organ.

De nye bestemmelser er følgende:

- Organet udpeges efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2 (udvalg).
- Reglerne for fællesorganet i direktivets bilag VIII bygger på de almindelige EF-procedurer for standardisering.
- Der kan vælges en anden repræsentant i forbindelse med en given TSI hvis det fælles repræsentative organ ikke længere overholder reglerne i bilag VIII eller ikke har den fornødne kompetence. Denne bestemmelse er en sikkerhedsventil som skal gøre det muligt for udvalget at fortsætte sit arbejde hvis der skulle opstå problemer; hverken medlemsstaterne eller Kommissionen har jo styr på fællesorganets kompetenceudvikling og funktionsevne.
- TSI-udkastet udarbejdes i to tempi: først fastlægges grundparametrene for en TSI på grundlag af en økonomisk analyse, dernæst udarbejdes det egentlige TSI-udkast. Desuden skal det fællesorganet tage hensyn til foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater; det vil gøre det muligt at udarbejde TSI'erne på grundlag af en forud eksisterende enighed og dermed fremskynde TSI-udarbejdelse.

Artikel 7

Her står undtagelserne. Ved alle dispensationsansøgninger skal Kommissionen undersøge, om de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger er begrundede, og træffe afgørelse efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes. Denne bestemmelse gør det muligt for udvalget at holde sig orienteret om udviklingen i graden af interoperabilitet i bane-systemet og at påtænke alternative løsningsmuligheder til dispensationerne; i givet fald kunne der være grund til at undersøge mulighederne for at yde økonomisk støtte til et projekt i en medlemsstat hvis en TSI er årsag til at projektet måske ikke kan gennemføres, mens det på EF-plan er økonomisk velbegrunderet at sikre at TSI'en overholdes.

27. KAPITEL III: INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

Artikel 8 til 13

Disse artikler indeholder bestemmelserne om anvendelse af interoperabilitetskomponenter og vedrører navnlig overholdelse af væsentlige krav, europæiske specifikationer, herunder standarder, vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, anvendelse af EF-overensstemmelseserklæring, sikkerhedsklausul og de bemyndigede organers opgaver.

Bestemmelserne er mage til dem i direktivet om højhastighedstog.

28. KAPITEL IV: DELSYSTEMER

Artikel 14 til 19

Dette kapitel er et af de mest specifikke for interoperabilitetsproblemerne i det trans-europæiske jernbanesystem for konventionelle tog. Artiklerne omfatter opgavefordelingen mellem medlemsstaterne, ordregiverne, fabrikkerne og de bemyndigede organer. De indeholder bestemmelser om ibrugtagningstilladelse, procedure for EF-verifikation og EF-verifikationserklæring i forhold til de væsentlige krav og TSI'erne samt om de bemyndigede organers rolle.

I forhold til højhastighedsdirektivet er de to nye bestemmelser:

- Efter artikel 14, stk. 2, skal hver medlemsstat regelmæssigt verificere om de delsystemer, som de giver ibrugtagningstilladelse til drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav. TSI'erne indeholder nemlig en række bestemmelser som skal overholdes efter ibrugtagningen, og som kan dreje sig om driftsprocedurer eller vedligeholdelse. Da kontrollen med om disse bestemmelser overholdes ikke indgår i det bemyndigede organs opgaver som beskrevet i artikel 18, foreslås det at lade medlemsstaterne stå for den.
- Efter artikel 18, stk. 2, skal det bemyndigede organ også kontrollere sammenhængen mellem det delsystem der skal tages i brug og helheden af det system som det skal indgå i. At denne kontrol skal foretages ligger i det forhold at TSI'en omfatter bestemmelser om grænsefladerne mellem det delsystem der skal tages i brug, og de andre delsystemer. TSI'erne kan dog ikke gøre udtømmende rede for alle kombinationsmuligheder, enkelttilfælde, særtilfælde og resultater af eventuelle fremtidige dispensationsansøgninger, og derfor er denne kontrol af sammenhængen ekstremt vigtig, ikke mindst for sikkerheden.

29. KAPITEL V: BEMYNDIGEDE ORGANER

Artikel 20

Her præciseres de bestemmelser der gælder for bemyndigede organer og medlemsstaternes tilsvarende forpligtelser. Bestemmelserne er mage til dem i direktivet om højhastighedstog.

30. KAPITEL VI: UDVALG OG ARBEJDSPROGRAM

Artikel 21

Som i højhastighedsdirektivet er det bestemt at der skal være et forskriftsudvalg der skal udtale sig før hver foranstaltning som Kommissionen vedtager.

Artiklen herom er dog ændret for at tage hensyn til den nye rådsafgørelse om Kommissionens gennemførelsesbeføjelser (28. juni 1999).

Endelig må det sikres at harmoniseringsarbejdet ikke gå i forskellige retninger for transeuropæiske net for højhastighedstog og for konventionelle tog, som i realiteten overlapper hinanden. De er tværtimod uadskilleligt forbundne og gensidigt afhængige:

- Mere og mere af det rullende materiel til højhastighedstog kører videre fra de særlige højhastighedsbaner og ud på det konventionelle net.
- Den del af nettet der er fælles er i sig selv et net bestående af nye strækninger med blandet trafik, strækninger, der er tilpasset til blandet trafik samt fælles gennemkørselsspor i større byer, tilslutningsspor og fælles spor på banegårde til stop eller gennemkørsel.

Derfor foreslår Kommissionen at udvide beføjelserne for det udvalg der er nedsat ved direktiv 96/48, til også at omfatte konventionelle baner i stedet for at nedsætte et nyt udvalg.

Artikel 22

Udvalget skal udarbejde et arbejdsprogram der tager hensyn til prioriteringsrækkefølgen for udarbejdelse af TSI'erne og til de forventede arbejdsfaser.

31. KAPITEL VII: AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 23 til 26

Intet særlig at bemærke i forhold til de afsluttende bestemmelser i andre direktiver.

Men i forhold til højhastighedsdirektivet er der tilføjet to bestemmelser:

- I artikel 24, stk. 1, fastsættes det at manglende offentliggørelse af TSI'er ikke kan begrunde en overskridelse af medlemsstaternes frist for gennemførelse.

Denne bestemmelse er indføjet efter erfaringerne på højhastighedsområdet og er så meget desto mere velbegrunder som det ikke er tanken at udarbejde alle TSI'er på en gang, men efterhånden som der opstår reelle behov for dem.

- I artikel 25 anmodes det fælles repræsentative organ om at tilvejebringe et middel til at fremstille en situationsoversigt over det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, som for hvert systemelement viser hovedegenskaberne og disses overensstemmelse de egenskaber, som foreskrives af TSI'erne. Dette vil gøre det muligt dels at holde udvalget og Kommissionen underrettet om hvordan det går med at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet, dels at aflægge præcise rapporter til Rådet og Europa-Parlamentet om direktivets iværksættelse og virkninger.

32. BILAG

Direktivet indeholder otte bilag om følgende forhold:

BILAG I: DET TRANSEUROPEISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

Her fastlægges direktivforslagets geografiske anvendelsesområde: en helhed af infrastruktur og rullende materiel.

BILAG II: DELSYSTEMER

Definition af direktivforslagets tekniske anvendelsesområde. Systemet som helhed opdeles i otte delsystemer, og for hvert delsystem anføres en liste over elementer og forhold der skal tages i betragtning uden at det dog er tanken at foregribe fastlæggelsen de forhold for hvilke der opstår et interoperabilitetsproblem, eller rækkefølgen hvori delsystemerne skal underkastes TSI'er.

BILAG III: VÆSENTLIGE KRAV

Først defineres generelt gældende væsentlige krav, dvs. krav der gælder for hele systemet som defineret i bilag I, derefter de væsentlige krav som er specifikke for hvert delsystem.

BILAG IV: INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE OG ANVENDELSESEGNETHED

Her gælder det reglerne for udarbejdelse af EF-erklæringer om overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter.

BILAG V: VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE

Her angives det typiske indhold af en EF-verifikationserklæring for et delsystem.

BILAG VI: VERIFIKATIONSPROCEDURE FOR DELSYSTEMERNE

Her anføres proceduren for overensstemmelsesverifikation for delsystemer.

BILAG VII: MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL VED UDPEGELSE AF BEMYNDIGEDE ORGANER

I dette bilag anføres de minimumskriterier som medlemsstaterne skal tage hensyn til ved notificering af bemyndigede organer for bedømmelse af overensstemmelse og anvendelseegnethed for komponenter og verifikation for delsystemer.

BILAG VIII: MINDSTEREGLER FOR DET FÆLLES REPRÆSENTATIVE ORGAN

Her anføres mindstereglene som det fælles repræsentative organ skal overholde under hele udførelsen af den opgave det har fået overdraget.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om interoperabilitet i det transeuropæiske net af konventionelle jernbaner

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at give unionsborgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte fordelene ved et område uden indre grænser, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og lette adgangen til disse net.
- (2) Forretningsmæssig togdrift på det transeuropæiske banenet forudsætter især, at der er nøje sammenhæng mellem infrastrukturens og det rullende materiels specifikationer, men også, at de forskellige infrastrukturforvalteres og driftsvirksohmheders informations- og kommunikationssystemer er koblet effektivt sammen. Denne sammenhæng og sammenkobling er afgørende for ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger og ikke mindst for interoperabiliteten i det konventionelle transeuropæiske banenet.
- (3) For at virkeliggøre disse mål tog Rådet et første skridt den 23. juli 1996 med vedtagelsen af direktiv 96/48/EF²⁵ om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.
- (4) I hvidbogen²⁶ "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU" fra 1996 annoncerede Kommissionen, at der ville blive taget et nyt skridt på jernbaneområdet, denne gang for de konventionelle baner; den bestilte derpå en undersøgelse af integrationen af de nationale jernbanesystemer, hvis resultater blev offentliggjort i maj 1998,

²² EFT ...

²³ EFT ...

²⁴ EFT ...

²⁵ EFT L 235 af 17. september 1996.

²⁶ KOM (96) 421 af 30. juli 1996.

og det anbefales heri, at der vedtages et direktiv, som bygger på samme fremgangsmåde som den, der blev fulgt for højhastighedstogene. Undersøgelsen anbefaler desuden, at man ikke tager fat på alle hindringer for interoperabilitet på en gang, men løser problemerne efterhånden i en prioriteret rækkefølge, som etableres på grundlag af costbenefitforholdet for hver af de påtænkte foranstaltninger. Det fremgår også af undersøgelsen, at det har vist sig mere fordelagtigt at harmonisere de fremgangsmåder og regler, der arbejdes efter, og at sammenkoble informations- og kommunikationssystemerne end at træffe foranstaltninger vedrørende eksempelvis infrastrukturelle fritrumsprofiler.

- (5) Kommissionens meddelelse om integrering af konventionelle jernbaner²⁷ anbefaler, at dette direktiv vedtages, og angiver baggrunden for de vigtigste ligheder og forskelle mellem dette direktiv og direktivet på højhastighedsområdet. Hovedforskellene skyldes, at det geografiske anvendelsesområde er blevet tilpasset og det tekniske anvendelsesområde udvidet for at tage hensyn til resultaterne af bl.a. ovennævnte undersøgelse, og at man har valgt at gå gradvis frem med fjerne hindringerne for interoperabilitet i jernbanesystemet.
- (6) Ifølge traktatens artikel 155 skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder.
- (7) Rådet anmodede den 6. oktober 1999 Kommissionen om at forelægge en strategi for, hvordan interoperabiliteten i jernbanenettet kan forbedres og flaskehalsproblemer løses, så tekniske, administrative og økonomiske hindringer for driftskompatibilitet hurtigt kan ryddes af vejen, og der samtidig kan ydes garantier for et højt niveau for sikkerhed og for personalets uddannelse og kvalifikationer.
- (8) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner²⁸ indebærer, at jernbanevirksomhederne skal have bedre adgang til medlemsstaternes jernbanenet, og dette nødvendiggør igen, at infrastruktur, udstyr og rullende materiel opfylder kravet om interoperabilitet.
- (9) Det påhviler medlemsstaterne at håndhæve de sikkerheds-, sundheds- og forbrugerbeskyttelsesregler, som gælder for jernbaner generelt under planlægning, opbygning, ibrugtagning og drift. Sammen med de lokale myndigheder har de derudover ansvar vedrørende jordejendomsret, fysisk planlægning og miljøbeskyttelse.
- (10) Der er store forskelle mellem de nationale retsforskrifter og mellem de interne regler og tekniske specifikationer, som jernbanerne anvender. Disse nationale retsforskrifter og interne regler indeholder tekniske fremgangsmåder, som er særegne for hvert lands industri. De indeholder forskrifter om særlige dimensioner og anordninger og om specielle egenskaber. Dermed hindres tog i at køre i hele Fællesskabets område på gunstige betingelser.
- (11) Denne situation har i årenes løb skabt meget snævre forbindelser mellem de enkelte landes jernbaneindustrier og de nationale jernbaner til skade for en effektiv åbning af

²⁷ KOM ...

²⁸ EF L 237 af 24. august 1991, s. 25.

markederne. Jernbaneindustriene har brug for et åbent og konkurrencepræget europæisk marked for at kunne udvikle deres konkurrenceevne på verdensplan.

- (12) Der bør derfor for Fællesskabet som helhed fastlægges væsentlige krav til det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.
- (13) Det konventionelle banesystems udstrækning og kompleksitet har gjort det praktisk nødvendigt at opdele det i delsystemer. For hvert delsystem må der fastlægges væsentlige krav for hele Fællesskabet, og det må fastlægges, hvilke tekniske specifikationer, navnlig for komponenter og grænseflader, der er nødvendige for at opfylde de væsentlige krav.
- (14) Gennemførelsen af bestemmelserne om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog må ikke skabe costbenefitmæssigt urimelige hindringer for muligheden af at bevare sammenhængen i hver enkelt medlemsstats bestående jernbanenet, idet det tilstræbes at fastholde det mål, at togene skal køre på hele Fællesskabets område.
- (15) Det må tillades, at en medlemsstat undlader at anvende visse TSI'er i særlige tilfælde, og der må fastsættes procedurer, som skal sikre, at sådanne dispensationer er berettigede. Ifølge traktatens artikel 155 skal der i Fællesskabets indsats for interoperabilitet tages hensyn til projekternes økonomiske levedygtighed.
- (16) For at opfylde de relevante bestemmelser om fremgangsmåderne ved tilbudsgivning i jernbanesektoren, som navnlig findes i Rådets direktiv 93/38/EØF²⁹, skal ordregiverne anføre de tekniske specifikationer i de generelle dokumenter eller i udbudsmaterialet i forbindelse med de enkelte kontrakter. Der bør tilvejebringes et sæt europæiske specifikationer, der kan tjene som referencer for disse tekniske specifikationer.
- (17) I direktiv 93/38/EØF er en europæisk specifikation defineret som en fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard. En harmoniseret europæisk standard udarbejdes af en europæisk standardiseringsorganisation, Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (CENELEC) eller Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation (ETSI) efter mandat fra Kommissionen, og dens reference offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende.
- (18) Fællesskabet har interesse i, at der findes et internationalt standardiseringssystem, som er i stand til at udarbejde standarder, der faktisk bruges af deltagerne i den internationale handel, og som lever op til fællesskabspolitikken krav. De europæiske standardiseringsorganisationer bør derfor videreføre deres samarbejde med de internationale standardiseringsorganisationer.
- (19) Ordregiverne fastlægger de yderligere specifikationer, som er nødvendige som supplement til de europæiske specifikationer eller andre standarder. Disse specifikationer må

²⁹ Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. januar 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT nr. L 199 af 9.8.1993, s. 84) som ændret ved tiltrædelsesakten af 1994 og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/4/EF af 16. februar 1998 om ændring af direktiv 96/38.

ikke hindre opfyldelsen af de væsentlige krav, der er harmoniseret på fællesskabsplan, og som det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog skal overholde.

- (20) Fremgangsmåderne ved vurdering af komponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed skal bygge på de moduler, der er vedtaget ved afgørelse 93/465/EØF³⁰. For at fremme udviklingen af den berørte industri bør fremgangsmåder, der omfatter kvalitetssikringssystemer, fremmes mest muligt. Begrebet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programmel.
- (21) Vurdering af anvendelsesegnethed foretages for de komponenter, der er mest afgørende for systemets sikkerhed, disponibilitet eller økonomi.
- (22) Ordregiverne fastlægger i deres udbudsmateriale, navnlig for komponenterne og under henvisning til de europæiske specifikationer, de specifikationer, som fabrikanterne skal overholde i henhold til kontrakterne.
- (23) I den forbindelse skal komponenternes overensstemmelse hovedsagelig vurderes med henblik på deres anvendelsesområde for at sikre systemets interoperabilitet, og ikke kun med henblik på deres frie omsætning på Fællesskabets marked.
- (24) Det er derfor ikke nødvendigt, at fabrikanten CE-mærker de komponenter, som er omfattet af dette direktiv; det er tilstrækkeligt, at fabrikanten afgiver en overensstemmelseserklæring på grundlag af en vurdering af overensstemmelsen og/eller anvendelsesegnetheden, der er gennemført efter de i direktivet foreskrevne procedurer.
- (25) Dette berører ikke fabrikanternes forpligtelse til at CE-mærke visse komponenter for at attestere deres overensstemmelse med andre relevante fællesskabsbestemmelser.
- (26) De delsystemer, som det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog består af, skal underlægges en verifikationsprocedure. De myndigheder, der er ansvarlige for at tillade ibrugtagning, skal kunne forvisse sig om, at resultatet af planlægnings-, opbygnings- og ibrugtagningsfaserne er i overensstemmelse med de gældende administrative, tekniske og driftsmæssige bestemmelser. Dette skal også gøre det muligt for fabrikanten at regne med ligebehandling uanset land. Der skal derfor udformes et modul, som fastlægger principperne og betingelserne for EF-verifikation af delsystemer.
- (27) EF-verifikationsproceduren bygger på tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er). TSI'er udarbejdes efter mandat fra Kommissionen af en fælles repræsentativ organisation for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien. Henvisning til TSI'er er nødvendig for at sikre interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, og for disse TSI'er gælder bestemmelserne i artikel 18 i direktiv 93/38/EØF.
- (28) De bemyndigede organer, der har til opgave at gennemføre procedurerne for vurdering af komponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og verifikationspro-

³⁰ Rådets afgørelse 93/465/EØF af 22. juli 1993 om modulerne for de forskellige faser i procedurerne for overensstemmelsesvurdering og regler om anbringelse og anvendelse af »CE-overensstemmelsesmærkningen«, med henblik på anvendelse i direktiverne om teknisk harmonisering (EFT nr. L 220 af 30.8.1993, s. 23).

ceduren for delsystemer, skal, navnlig hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, samordne deres afgørelser så snævert som muligt.

- (29) Rådets direktiv 91/440/EØF foreskriver regnskabsmæssig adskillelse mellem aktiviteter i forbindelse med transportvirksomheden og aktiviteter i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen. Med samme hensigt bør de specialiserede afdelinger af jernbanernes infrastrukturforvaltere, som udpeges til bemyndigede organer, have en sådan struktur, at de opfylder de kriterier, der gælder for denne type organer. Andre specialiserede organer kan bemyndiges, hvis de opfylder de samme kriterier.
- (30) De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, er generelle foranstaltninger, jf. artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen³¹.
- (31) Tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog er et projekt, der berører hele Fællesskabet. Hver for sig kan medlemsstaterne ikke træffe de foranstaltninger, der skal til for at tilvejebringe en sådan interoperabilitet. Når nærhedsprincippet lægges til grund, må denne indsats således gøres på fællesskabsplan -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

1. I overensstemmelse med traktatens artikel 154 og 155 tager dette direktiv 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.

2. Den heraf følgende tekniske harmonisering skal gøre det muligt at opbygge et indre marked for udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse, omlægning og drift af det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

³¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

a) »Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog«: Den i bilag I beskrevne helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækningerne og andre faste anlæg, i det transeuropæiske transportnet, udført eller tilpasset til konventionel banetransport og til kombineret banetransport, samt rullende materiel, der er konstrueret til at køre på denne infrastruktur.

b) »Interoperabilitet«: Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog's egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig togtrafik, der præsterer de ydelser, som forudsættes for disse strækninger.

Denne egnethed er afhængig af, at alle retslige, tekniske og driftsmæssige betingelser for at opfylde de væsentlige krav er til stede.

c) »Delsystemer«: Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog er, som angivet i bilag II, opdelt i strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, for hvilke der skal fastlægges væsentlige krav.

d) »Interoperabilitetskomponenter«: Hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

e) »Væsentlige krav«: Samtlige betingelser, der er fastsat i bilag III, og som det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, dets delsystemer, interoperabilitetskomponenter og grænseflader skal opfylde.

f) »Europæisk specifikation«: En fælles teknisk specifikation, en europæisk teknisk godkendelse eller en national standard til gennemførelse af en europæisk standard, som defineret i artikel 1, nr. 8-12, i direktiv 93/38/EØF.

g) »Tekniske specifikationer for interoperabilitet«, i det følgende benævnt »TSI'er«: de specifikationer, der gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

h) »Fælles repræsentativt organ«: Et organ sammensat af repræsentanter for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien med den opgave at udarbejde TSI'er. Ved »infrastrukturforvaltere« forstås dem, der er omhandlet i artikel 3 og 7 i direktiv 91/440/EØF.

i) »Bemyndigede organer«: De organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne.

j) "Grundparametre": Retlige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og som der skal træffes afgørelse om efter fremgangsmåden i artikel 21, før det fælles repræsentative organ udarbejder TSI-udkast.

k) "Særligt tilfælde": Enhver del af det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, som kræver midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSI'erne af hensyn til særlige

geografiske, topografiske eller bymiljømessige forhold eller af hensyn til sammenhængen med det bestående system.

l) "omlægning": større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som kræver ny ibrugtagningstilladelse i henhold til artikel 14.

m) "fornyelse": større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem, og som kræver ny ibrugtagningstilladelse i henhold til artikel 14.

Artikel 3

1. For hvert delsystem indeholder dette direktiv dels bestemmelser om, interoperabilitetskomponenter, grænseflader og procedurer, dels betingelser for sammenhæng i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog som helhed, der er nødvendige for at opnå interoperabilitet i systemet.

2. Direktivets bestemmelser finder anvendelse med forbehold af andre relevante fællesskabsbestemmelser. For så vidt angår interoperabilitetskomponenter og grænseflader kan opfyldelsen af dette direktivs væsentlige krav dog gøre det nødvendigt at benytte særlige europæiske specifikationer, der er udarbejdet med henblik herpå.

Artikel 4

1. Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, delsystemerne, interoperabilitetskomponenterne og grænsefladerne skal opfylde de væsentlige krav, som gælder for dem.

2. De supplerende tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 18, stk. 4, i direktiv 93/38/EØF, og som er nødvendige ud over de europæiske specifikationer eller andre standarder, som er i brug i Fællesskabet, må ikke stride mod de væsentlige krav.

KAPITEL II

Tekniske specifikationer for interoperabilitet

Artikel 5

1. For hvert delsystem udarbejdes der en TSI. Når det viser sig nødvendigt, herunder navnlig for at kunne behandle kategorier af strækninger, knudepunkter eller rullende materiel hver for sig eller for at kunne prioritere mellem løsningen af forskellige interoperabilitetsproblemer, kan der udarbejdes flere TSI'er for et enkelt delsystem. I så fald finder denne artikel også anvendelse for den pågældende del af et delsystem.

2. Delsystemerne skal være i overensstemmelse med TSI'erne; overensstemmelsen skal oprettholdes hele tiden under brugen af hvert delsystem.

3. Med det formål at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og etablere det indre marked som nævnt i artikel 1 fastlægger hver TSI følgende forhold i nødvendigt omfang:

- a) Den præciserer de væsentlige krav for det berørte delsystem og dets grænseflader til de andre delsystemer.
- b) Den fastlægger for hver stræknings- og/eller knudepunktskategori, jf. bilag I, de funktionelle og tekniske specifikationer, som delsystemet og dets grænseflader til de andre delsystemer skal opfylde.
- c) Den fastsætter eventuelle gennemførelsesbestemmelser for særtilfældene.
- d) Den fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.
- e) Den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke af de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler eller, efter omstændighederne, hvilke specifikke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af enten overensstemmelsen eller anvendelsesegneheden af interoperabilitetskomponenterne, samt EF-verifikationen af delsystemerne.
- f) Den stiller om nødvendigt forslag om en vejledende tidsplan og en strategi for gennemførelse af TSI'en, herunder de tekniske og/eller geografiske faser i tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

4. Hver TSI udarbejdes på grundlag af en undersøgelse af det eksisterende delsystem og angiver som mål et delsystem, der kan gennemføres gradvis og inden for en rimelig tidshorisont. Således giver gradvis vedtagelse af TSI'er og overholdelse af sådanne TSI'er mulighed for efterhånden at realisere målet om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og samtidig i videst mulig udstrækning bevare sammenhængen i det bestående jernbanenet i hver medlemsstat.

Artikel 6

1. TSI-udkast udarbejdes efter mandat fra Kommissionen; mandaterne fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2. De pågældende TSI'er vedtages og revideres efter samme fremgangsmåde. De offentliggøres af Kommissionen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

2. Det fælles repræsentative organ udpeges efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2; det overholder reglerne i bilag VIII. Hvis det fælles repræsentative organ ikke længere overholder disse regler eller ikke besidder den kompetence, der er nødvendig for at kunne udarbejde en given TSI, udstedes mandatet til en anden repræsentant efter samme fremgangsmåde.

3. Det fælles repræsentative organ - eller i givet fald den pågældende repræsentant - har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg på baggrund af den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

4. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger det fælles repræsentative organ TSI'ens grundparametre. For hvert grundparameter gøres der rede for de mest fordelagtige løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser, og der træffes beslutning efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2.

Dernæst udarbejder det fælles repræsentative organ TSI-udkastet med udgangspunkt i de således fastlagte grundparametre. I givet fald tager det fælles repræsentative organ hensyn til foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater.

5. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af TSI'er tages hensyn til de forventede omkostninger ved de tekniske løsninger, der gør det muligt at opfylde dem med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger.

Med dette for øje forelægger det fælles repræsentative organ - eller i givet fald repræsentanten - sammen med hvert TSI-udkast en samlet vurdering af de forventelige omkostninger og fordele ved den foreskrevne tekniske løsning; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle operatører og berørte økonomiske beslutningstagere. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.

6. Det i artikel 21 omhandlede udvalg holdes jævnligt orienteret om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan udvalget udstede relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om costbenefitvurderingen.

7. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for denne TSI efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2.

Artikel 7

En medlemsstat kan undlade at anvende visse TSI'er, herunder for det rullende materiel, i følgende tilfælde og situationer:

- når en del som omhandlet i artikel 1, stk. 1, på tidspunktet for offentliggørelsen af de relevante TSI'er befinder sig på et avanceret udviklingstrin, eller
- når grundparametrene for de relevante TSI'er i forbindelse med et projekt for fornyelse eller omlægning af en eksisterende banestrækning er uforenelige med dem, der gælder for den eksisterende strækning, og anvendelsen af disse TSI'er skader projektets økonomiske levedygtighed og sammenhængen i medlemsstatens jernbanesystem.

I begge tilfælde meddeler den pågældende medlemsstat på forhånd Kommissionen, at den har til hensigt at fravige reglerne og forelægger den et dossier over, hvilke TSI'er eller dele af TSI'er den ønsker at undlade at anvende, samt hvilke specifikationer den ønsker at anvende i stedet. Kommissionen undersøger, om de af medlemsstaten påtænkte foranstaltninger er begrundede, og træffer afgørelse efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt udstedes der en henstilling om, hvilke specifikationer der bør anvendes.

KAPITEL III

Interoperabilitetskomponenter

Artikel 8

Medlemsstaterne træffer alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at interoperabilitetskomponenter:

- kun markedsføres, hvis de gør det muligt at opnå interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ved at opfylde de væsentlige krav
- benyttes inden for deres anvendelsesområde efter deres bestemmelse og installeres og vedligeholdes hensigtsmæssigt.

Disse bestemmelser er ikke til hinder for markedsføring af disse komponenter med henblik på andre anvendelser.

Artikel 9

Medlemsstaterne må ikke under henvisning til dette direktiv forbyde, begrænse eller hindre, at interoperabilitetskomponenter, som opfylder direktivets bestemmelser, markedsføres på deres område med henblik på anvendelse i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne anser de interoperabilitetskomponenter, for hvilke der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed som nærmere beskrevet i bilag IV, for at være i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav i dette direktiv.
2. Om en interoperabilitetskomponent opfylder de væsentlige krav, der gælder for den, og om den er anvendelsestegnet, fastslås på grundlag af de betingelser, der er anført i den relevante TSI, herunder de relevante europæiske specifikationer, når sådanne findes.
3. De europæiske specifikationers referencer offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende og skal nævnes i den relevante TSI. Hvis der offentliggøres relevante europæiske specifikationer efter at TSI'erne er vedtaget, skal de tages i betragtning, når TSI'erne revideres.
4. Medlemsstaterne offentliggør henvisninger til de nationale standarder, hvortil harmoniserede standarder er blevet omsat.
5. I perioden før offentliggørelse af en TSI tilsender medlemsstaterne, hvis der ikke foreligger europæiske specifikationer, de øvrige medlemsstater og Kommissionen de standarder og tekniske specifikationer, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er op-

fyldt, jf. dog artikel 20, stk. 5. Denne notifikation foretages senest 12 måneder efter direktivets ikrafttræden.

6. Hvis der ved vedtagelsen af en TSI ikke foreligger en europæisk specifikation, skal TSI'en enten henvise til den seneste foreliggende version af udkastet til den specifikation, der skal følges, eller gengive den helt eller delvis.

Artikel 11

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer ikke opfylder de væsentlige krav, kan det efter proceduren i artikel 21, stk. 2, besluttes, at de pågældende specifikationer trækkes helt eller delvis tilbage fra de publikationer, hvor de er nævnt, eller at de ændres; er der tale om europæiske standarder, skal det udvalg, der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EØF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter, først høres.

Artikel 12

1. Konstaterer en medlemsstat en risiko for, at en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsegnethed, og som markedsføres og anvendes efter sin bestemmelse, sætter opfyldelsen af de væsentlige krav på spil, træffer den alle fornødne foranstaltninger for at begrænse komponentens anvendelsesområde eller forbyde dens anvendelse eller trække den tilbage fra markedet. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen om de trufne foranstaltninger og anfører grundene til beslutningen, herunder navnlig om afvigelsen skyldes:

- at de væsentlige krav ikke er overholdt
- at de europæiske specifikationer er anvendt forkert, hvis der er henvist til disse specifikationer
- at de europæiske specifikationer er utilstrækkelige.

2. Kommissionen holder snarest muligt samråd med de berørte parter. Konstaterer Kommissionen efter dette samråd, at foranstaltningen er berettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, og de øvrige medlemsstater underretning herom. Konstaterer Kommissionen efter samrådet, at foranstaltningen er uberettiget, giver den straks den medlemsstat, der har taget initiativet, samt fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant underretning herom. Er den i stk. 1 omhandlede beslutning motiveret med en mangel ved de europæiske specifikationer, benyttes proceduren i artikel 11.

3. Viser en interoperabilitetskomponent, for hvilken der foreligger en EF-overensstemmelseserklæring, sig at være afvigende, træffer den kompetente medlemsstat de nødvendige foranstaltninger over for den, der har udstedt erklæringen, og underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Kommissionen sørger for, at medlemsstaterne holdes underrettet om denne procedures forløb og resultater.

Artikel 13

1. Når fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant skal udfærdige en EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed for en interoperabilitetskomponent, skal han anvende de bestemmelser, der er fastsat i de pågældende TSI'er.
2. Vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnethed gennemføres af det bemyndigede organ, som fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant har anmodet derom.
3. Er interoperabilitetskomponenter omfattet af andre fællesskabsdirektiver, der vedrører andre aspekter, anføres det på EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, at interoperabilitetskomponenterne ligeledes opfylder kravene i disse andre direktiver.
4. Har hverken fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant opfyldt de i stk. 1, 2 og 3 nævnte forpligtelser, påhviler disse forpligtelser enhver, som markedsfører interoperabilitetskomponenten. For så vidt angår dette direktiv, påhviler de samme forpligtelser den, som samler interoperabilitetskomponenter eller dele af interoperabilitetskomponenter af forskellig oprindelse, eller som fremstiller interoperabilitetskomponenter til eget brug.
5. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 12 gælder følgende:
 - a) Konstaterer en medlemsstat, at en EF-overensstemmelseserklæring er udfærdiget uretmæssigt, har fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant pligt til at bringe interoperabilitetskomponenten i overensstemmelse og bringe overtrædelsen til ophør på de betingelser, den pågældende medlemsstat fastsætter.
 - b) Bringes komponenten ikke i overensstemmelse, skal medlemsstaten træffe alle nødvendige foranstaltninger for at begrænse eller forbyde, at interoperabilitetskomponenten markedsføres, eller sikre, at den trækkes tilbage fra markedet efter de procedurer, der er fastlagt i artikel 12.

KAPITEL IV

Delsystemer

Artikel 14

1. Det påhviler hver enkelt medlemsstat at give ibrugtagningstilladelse til strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, når de er anlagt på medlemsstatens område eller drives af jernbaneselskaber, der er etableret i denne medlemsstat.

Med henblik herpå træffer medlemsstaterne alle fornødne foranstaltninger for at sikre, at delsystemerne ikke kan tages i brug, medmindre de er planlagt, udført og installeret på en sådan måde, at de relevante væsentlige krav er opfyldt, når delsystemerne integreres i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

2. Hver medlemsstat kontrollerer ved ibrugtagningen og derefter regelmæssigt, at delsystemerne drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der gælder for dem.

Artikel 15

Medlemsstaterne må ikke af grunde, som vedrører dette direktiv, forbyde, begrænse eller hindre opbygning, ibrugtagning og drift på deres område af strukturelt definerede delsystemer, som indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, når de opfylder de væsentlige krav, jf. dog bestemmelserne i artikel 19. De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæring.

Artikel 16

1. Medlemsstaterne anser strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, og for hvilke der foreligger en EF-verifikationserklæring, for at opfylde interoperabilitetskravet og de relevante væsentlige krav.

2. Om et strukturelt defineret delsystem, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, opfylder interoperabilitetskravet og de væsentlige krav, fastslås på grundlag af TSI'erne, når sådanne findes.

3. I perioden før offentliggørelse af TSI'erne tilsender medlemsstaterne de andre medlemsstater og Kommissionen for hvert delsystem en fortegnelse over de tekniske forskrifter, der benyttes som grundlag for at vurdere, om de væsentlige krav er opfyldt. Denne notifikation foretages senest 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 17

Viser det sig, at TSI'erne ikke fuldt ud opfylder de væsentlige krav, kan sagen på anmodning af en medlemsstat eller på Kommissionens initiativ forelægges for det i artikel 21 nævnte udvalg.

Artikel 18

1. Med henblik på udfærdigelse af en EF-verifikationserklæring, skal ordregiveren eller dennes repræsentant lade EF-verifikationsproceduren gennemføre af et bemyndiget organ efter ordregiverens valg.

2. Opgaven for det bemyndigede organ, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder i planlægningsfasen og omfatter hele opbygningsfasen frem til godkendelsen inden delsystemet tages i brug. Den omfatter desuden verifikation af sammenhængen mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i.

3. Det bemyndigede organ er ansvarligt for, at der oprettes et teknisk dossier, som skal ledsage EF-verifikationserklæringen. Det tekniske dossier skal indeholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaber og i givet fald al dokumentation for interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse. Det skal endvidere indeholde alle relevante oplys-

ninger om betingelserne for og begrænsningerne i anvendelsen, instruktioner om vedligeholdelse, løbende eller periodisk overvågning samt regulering og vedligeholdelse.

Artikel 19

1. Konstaterer en medlemsstat, at et strukturelt defineret delsystem, for hvilket der foreligger en EF-verifikationserklæring ledsaget af et teknisk dossier, ikke fuldt ud opfylder direktivets bestemmelser, herunder navnlig de væsentlige krav, kan den anmode om, at der bliver foretaget supplerende verifikationer.
2. Den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, underretter omgående Kommissionen om de forlangte supplerende verifikationer og redegør for grundene til, at de forlanges. Kommissionen indleder straks proceduren i artikel 21, stk. 2.

KAPITEL V

Bemyndigede organer

Artikel 20

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der har fået til opgave at gennemføre proceduren for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, jf. artikel 13, og verifikationsproceduren, jf. artikel 18, samt om hvert enkelt af organernes kompetenceområde.

Kommissionen tildeler dem identifikationsnumre. I De Europæiske Fællesskabers Tidende offentliggør og ajourfører Kommissionen en fortegnelse over organerne og deres identifikationsnumre samt deres kompetenceområder.

2. Medlemsstaterne skal overholde de i bilag VII anførte kriterier for bedømmelse af de organer, der skal bemyndiges. Organer, som opfylder bedømmelseskriterierne i de relevante europæiske standarder, formodes at opfylde ovennævnte kriterier.

3. En medlemsstat trækker sin godkendelse af et organ tilbage, hvis det ikke længere opfylder kriterierne i bilag VII. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.

4. Finder en medlemsstat eller Kommissionen, at et organ, der er bemyndiget af en anden medlemsstat, ikke opfylder de relevante kriterier, forelægges spørgsmålet for det i artikel 21 omhandlede udvalg, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder; på baggrund af udvalgets udtalelse underretter Kommissionen den berørte medlemsstat om alle de ændringer, der er nødvendige, for at det bemyndigede organ kan bevare den status, der er tildelt det.

5. Samordningen af de bemyndigede organer iværksættes i givet fald i overensstemmelse med artikel 21, stk. 5.

KAPITEL VI

Udvalg og arbejdsprogram

Artikel 21

1. Kommissionen bistås af det udvalg (i det følgende benævnt "udvalget"), der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog; det består af repræsentanter for medlemsstaterne og har Kommissionens repræsentant som formand.
2. Når der henvises til dette stykke anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF, jf. samme afgørelses artikel 8.
3. Den i afgørelse 1999/468/EF, artikel 5, stk. 6 omhandlede periode fastsættes til to måneder.
4. Så snart dette direktiv træder i kraft, kan udvalget drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. Der kan også tages skridt til at tilvejebringe interoperabilitet mellem det transeuropæiske jernbanesystem og tredjelandes jernbanesystemer.
5. Udvalget kan i givet fald nedsætte arbejdsgrupper til at bistå sig i udførelsen af sine opgaver, f.eks. med henblik på at sikre samordningen mellem de bemyndigede organer.

Artikel 22

1. Udvalget udarbejder et arbejdsprogram, som på den ene side tager hensyn til prioriteringsrækkefølgen for udarbejdelsen af TSI'erne og på den anden side til prioriteringen af udvalgets egne opgaver. Arbejdsprogrammet vedtages af Kommissionen efter fremgangsmåden i artikel 21, stk. 2.
 2. Efter høring af det fælles repræsentative organ, vedtages prioriteringsrækkefølgen for udarbejdelse af TSI'erne, f.eks. efter delsystemer eller dele af delsystemer, efter kategorier af strækninger eller af rullende materiel eller efter netknudepunkter. Prioriteringsrækkefølgen fastsættes ved at sammenligne de fordele, som hver TSI kan give, med de forventelige omkostninger. Følgende forhold skal betragtes som højt prioriterede i de første arbejdsprogram: styringskontrol og signaler; trafiktelematik for godstrafikken; drift og trafikstyring (herunder personalekvalifikationer); støjgener; rullende materiel.
 3. Det første arbejdsprogram skal bl.a. omfatte følgende etaper:
 - a) Udpegning af det fælles repræsentative organ.
 - b) Udarbejdelse af en strukturel oversigt over jernbanesystemet for konventionelle tog med udgangspunkt i et udkast fra det fælles repræsentative organ og på grundlag af listen over delsystemer (bilag II) med det formål at sikre sammenhængen mellem TSI'erne. Oversigten skal især omfatte systemets bestanddele og disses grænseflader;

den vil tjene som referenceramme for afgrænsningen af anvendelsesområderne for hver TSI.

- c) Vedtagelse af en modelstruktur for udarbejdelsen af TSI'er.
- d) Vedtagelse af en metode til costbenefitanalyse af de løsninger, der sigtes mod i TSI'erne.
- e) Vedtagelse af de fornødne mandater til udarbejdelse af TSI'er.
- f) Vedtagelse af grundparametrene til hver TSI.
- g) Godkendelse af udkast til standardiseringsprogrammer.
- h) Forvaltning af overgangsperioden mellem dette direktivs ikrafttræden og offentliggørelsen af TSI'er.

KAPITEL VII

Afsluttende bestemmelser

Artikel 23

Enhver afgørelse truffet i medfør af dette direktiv om vurdering af interoperabilitetskomponenters overensstemmelse eller anvendelseegnethed og om verifikation af delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, samt afgørelser truffet i medfør af artikel 11, 12, 17 og 19 begrundes nøje. Afgørelsen meddeles den berørte part så hurtigt som muligt med angivelse af klagemuligheder i henhold til gældende ret i den pågældende medlemsstat og klagefrister i forbindelse hermed.

Artikel 24

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden. De underretter straks Kommissionen herom. Manglende offentliggørelse af TSI'er kan under ingen omstændigheder begrunde en overskridelse af denne frist.
2. Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 25

Kommissionen udarbejder hvert andet år en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, som den forelægger for Europa-Parlamentet og Rådet.

Med dette formål udarbejder det fælles repræsentative organ - og ajourfører regelmæssigt - et værktøj, som på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen kan levere en situationsoversigt over det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog med angivelse af hovedegenskaberne (f.eks. grundparametrene) for hvert systemelement (strækninger og knudepunkter, produktionsserier af rullende materiel) og disses overensstemmelse med TSI'erne.

Artikel 26

Dette direktiv træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 27

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

H. INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog omfatter de strækninger i det transeuropæiske transportnet, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet eller i ajourføringer af denne beslutning som følger af dens revisionsbestemmelse i artikel 21.

For dette direktivs formål kan nettet underdeles i følgende kategorier:

- strækninger, som forudsættes anvendt til persontrafik med fjerntog
- strækninger, som forudsættes anvendt til blandet trafik (personer, gods)
- strækninger, som er specielt planlagt eller tilpasset til godstrafik (godskorridorer)
- strækninger, som forudsættes anvendt til regional trafik
- knudepunkter i persontrafikken
- knudepunkter i godstrafikken
- forbindelsesspor mellem disse elementer.

I. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel omfatter alt materiel, som kan køre på hele det konventionelle transeuropæiske banenet eller en del af det, herunder:

- brændsels- eller eldrevne motorvognssæt
- brændsels- eller eldrevne lokomotiver
- personvogne
- godsvogne.

J. SAMMENHÆNG I DET TRANSEUROPÆISKE JERNBANESYSTEM FOR KONVENTIONELLE TOG

Af hensyn til kvaliteten af europæisk jernbanetransport er det nødvendigt, at der er nøje sammenhæng mellem egenskaberne ved infrastrukturen (i ordets brede forstand, dvs. omfattende de faste dele og alle berørte delsystemer) og ved det rullende materiel

(inklusive de ombordværende dele af alle berørte delsystemer). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

BILAG II

DELSYSTEMER

1. LISTE OVER DELSYSTEMER

For dette direktivs formål opdeles det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog i delsystemer, der modsvarer:

- a) strukturelt definerede områder:
 - infrastruktur
 - energi
 - styringskontrol og signaler
 - drift og trafikstyring
 - trafiktelematik for person- og godstrafikken;
 - rullende materiel
- b) funktionelt definerede områder:
 - vedligeholdelse

2. BESKRIVELSE AF DELSYSTEMERNE

55. For hvert delsystem eller del af et delsystem stiller det fælles repræsentative organ forslag om en liste over interoperabilitetsrelevante elementer og forhold i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til den dertil hørende TSI.

Delsystemerne omfatter navnlig følgende, uden at fastlæggelsen af sådanne forhold, af interoperabilitetskomponenterne eller af den rækkefølge, hvori delsystemerne skal undergives TSI'er dog hermed foregribes:

2.1. Infrastruktur:

Spor, sporskifter, bygværker (broer, tunneler m.v.), infrastruktur på banegårde (perroner, adgangsgivende anlæg m.v.), sikkerheds- og beskyttelsesudstyr.

2.2. Energi:

Elforsyningssystem, luftledningsmateriel og strømaftagere

2.3. Styringskontrol og signaler:

Alt nødvendigt sikkerheds-, styrings- og kontroludstyr for tilladt togtrafik på nettet.

2.4. Drift og trafikstyring:

De procedurer med tilhørende udstyr, som giver mulighed for at sikre en sammenhængende drift af de forskellige strukturelt definerede delsystemer, både under normal drift og under svigtende drift, herunder navnlig kørsel med tog og planlægning og styring af trafikken.

2.5. Telematik

Dette delsystem omfatter to dele:

- anvendelser i persontrafikken, herunder systemer til information af rejsende før og under rejsen, reserveringssystemer, betalingssystemer, bagagehåndtering, styring af korrespondancen mellem tog og med andre transportmidler;
- anvendelser i godstrafikken, herunder informationssystemer (overvågning i realtid af gods og tog), sorterings- og allokeringssystemer, reserverings-, betalings- og faktureringsystemer, styring af korrespondancen med andre transportmidler, udarbejdelse af elektroniske ledsagedokumenter.

2.6. Rullende materiel:

Struktur, styrings- og kontrolsystem for al togudrustning, trækraft- og energiomformningsudstyr, bremseudstyr, koblingsudstyr, løbeværk (bogier, aksler) og ophængning, døre, menneske/maskine-grænseflader (lokomotivfører, togpersonale, passagerer), aktive eller passive sikkerhedsanordninger og anordninger for passagerers og togpersonales sundhed.

2.7. Vedligeholdelse:

Procedurer med dertil hørende udstyr, logistiske vedligeholdelsesinstallationer, beredskabslager, som giver mulighed for at gennemføre obligatorisk afhjælpende og forebyggende vedligeholdelse med det formål at sikre jernbanesystemets interoperabilitet og de levere nødvendige ydelser.

BILAG III

VÆSENTLIGE KRAV

1. GENERELLE KRAV

1.1. Sikkerhed

1.1.1. Projektering, konstruktion eller fremstilling samt vedligeholdelse og overvågning af sikkerhedskritiske dele, herunder navnlig dele, der har betydning for togenes kørsel på nettet, skal garantere et sikkerhedsniveau, der svarer til de mål, der er opstillet for nettet, også under specificerede svigtforhold.

1.1.2. De parametre, der vedrører kontakten mellem hjul og skinner, skal følge de kriterier for kørselsstabilitet, som er nødvendige for, at der kan gives garanti for sikker kørsel ved den tilladte maksimalhastighed.

1.1.3. De anvendte dele skal kunne modstå normale og specificerede exceptionelle påvirkninger i hele deres levetid. Der skal ved passende midler sørges for, at hændelige svigt kun får begrænsede følger for sikkerheden.

1.1.4. Faste anlæg og rullende materiel skal udformes og materialer vælges med henblik på at begrænse frembringelse, spredning og følger af ild og røg i tilfælde af brand.

1.1.5. Anordninger, som er beregnet til at blive betjent af passagerer, skal være udformet sådan, at anvisningsstridige, men forudsigelige betjeningsmåder ikke medfører sikkerhedsmæssig risiko.

1.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

Overvågning og vedligeholdelse af faste eller mobile dele, der indgår i togtrafikken, skal tilrettelægges, gennemføres og kvantificeres således, at delene forbliver funktionsdygtige under specificerede forhold.

1.3. Sundhed

1.3.1. Der bør ikke anvendes materialer i tog og jernbaneinfrastruktur, der i kraft af den måde, de anvendes på, kan indebære sundhedsfare for personer, som skal færdes eller opholde sig dér.

1.3.2. Materialerne skal vælges, behandles og anvendes således, at afgivelse af skadelige eller farlige dampe eller gasser begrænses, især i tilfælde af brand.

1.4. Miljøbeskyttelse

1.4.1. Miljøvirkningerne af at anlægge og drive det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog skal vurderes og tages i betragtning ved udformningen af systemet i overensstemmelse med gældende fællesskabsbestemmelser.

1.4.2. Materialer i tog og infrastruktur må ikke medføre afgivelse af miljøskadelige eller -farlige dampe eller gasser, især ikke i tilfælde af brand.

1.4.3. Det rullende materiel og energiforsyningssystemerne skal konstrueres og fremstilles således, at de er elektromagnetisk kompatible med installationer, anlæg og offentlige og private net, som der er risiko for interferens med.

1.4.4. Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog skal drives under overholdelse af de foreskrevne grænser for støjgener.

1.4.5. Det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog skal drives uden jordbunds-vibrationer, som er uacceptable for aktiviteter og omgivelser i kort afstand fra infrastrukturen og i normal vedligeholdelsesstand.

1.5. Teknisk kompatibilitet

Infrastrukturens og de faste installationers tekniske specifikationer skal være forenelige indbyrdes og med specifikationerne for de tog, der skal køre på det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Når det på dele af nettet viser sig vanskeligt at overholde disse specifikationer, kan der benyttes midlertidige løsninger, som garanterer fremtidig kompatibilitet.

2. SÆRLIGE KRAV TIL DE ENKELTE DELSYSTEMER

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sikkerhed

Der skal træffes passende foranstaltninger for at hindre adgang til eller uønsket indtrængen på anlæggene.

Der skal træffes foranstaltninger til at begrænse farer for personer, bl.a. når tog kører gennem banegårde.

Infrastruktur anlæg, som publikum har adgang til, skal projekteres og udføres således, at sikkerhedsrisici for personer begrænses (stabilitet, brand, adgang, evakuering, perroner osv.).

Der skal træffes passende foranstaltninger for at tage hensyn til de særlige sikkerhedsforhold i lange tunneler.

2.2. Energi

2.2.1. Sikkerhed

Driften af energiforsyningssystemerne må ikke forringe sikkerheden for hverken tog eller personer (brugere, driftspersonale, beboere langs banen og tredjemand).

2.2.2. Miljøbeskyttelse

Driften af energiforsyningssystemerne må ikke give miljøgener ud over de specificerede grænser.

2.2.3. Teknisk kompatibilitet

Systemer til forsyning med brændsel eller elektrisk energi skal:

- gøre det muligt for togene at yde de specificerede præstationer
- for elforsyningssystemernes vedkommende: være kompatible med de strømaftagere, som togene er udstyret med.

2.3. Styringskontrol og signaler

2.3.1. Sikkerhed

De benyttede styringskontrol- og signalanlæg skal give mulighed for togtrafik med et sikkerhedsniveau, der svarer til de målsætninger, der er fastsat for nettet.

2.3.2. Teknisk kompatibilitet

Al ny infrastruktur og alt nyt rullende materiel, som fremstilles eller udvikles efter vedtagelsen af kompatible styringskontrol- og signalsystemer, skal tilpasses, så det kan benytte disse systemer.

Styringskontrol- og signaludstyr, der installeres i togførerrummene, skal muliggøre normal drift under specificerede forhold i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

2.4. Rullende materiel

2.4.1. Sikkerhed

Det rullende materiels bærende konstruktioner og forbindelsen mellem vognene skal være konstrueret således, at de rum, der er beregnet til rejsende og togpersonale, er beskyttet i tilfælde af sammenstød eller afsporing.

Det elektriske udstyr må ikke forringe styringskontrol- og signalanlæggenes funktionssikkerhed.

Bremseteknikken og de påvirkninger, den forårsager, skal være forenelige med sporenes, de tekniske installationers og signalsystemernes konstruktion.

Der skal træffes foranstaltninger vedrørende spændingsførende komponenters tilgængelighed af hensyn til personsikkerheden.

Der skal forefindes anordninger, således at passagererne kan gøre lokomotivføreren opmærksom på faresituationer, og personalet kan komme i kontakt med ham.

Indgangsdørene skal være udstyret med et luknings- og åbningssystem, som garanterer de rejsendes sikkerhed.

Der skal være nødudgange, og det skal være angivet, hvor de befinder sig.

Der skal træffes passende foranstaltninger for at tage hensyn til de særlige sikkerhedsforhold i lange tunneler.

Et nødbelysningsanlæg, der er tilstrækkelig kraftigt og uafhængigt, er obligatorisk i togene.

Togene skal være udstyret med et højtaleranlæg, som togpersonalet og kontrolcentre uden for toget kan benytte til at give meddelelser til passagererne.

2.4.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

Det vitale udstyr - løbeværk, trækraft, bremses og styringskontrol - skal være konstrueret på en sådan måde, at togets rejse kan fortsættes under specificerede svigtforhold uden katastrofale følger for det udstyr, som stadig fungerer.

2.4.3. Teknisk kompatibilitet

Det elektriske udstyr skal være kompatibelt med styringskontrol- og signalanlæggenes funktionsdygtighed.

Strømaftagere skal specificeres, så togene kan køre med de strømforsyningssystemer, som findes i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Det rullende materiels specifikationer skal gøre det muligt for det at køre på alle de banestrækninger, som det er meningen, det skal benytte.

2.5. Vedligeholdelse

2.5.1. Sundhed

De tekniske installationer og de anvendte fremgangsmåder i vedligeholdelsescentre og -værksteder må ikke udsætte personer for sundhedsrisici.

2.5.2. Miljøbeskyttelse

De tekniske installationer og de anvendte fremgangsmåder i klargøringscentre og -værksteder må ikke overskride det tilladte niveau for gener for det omgivende miljø.

2.5.3. Teknisk kompatibilitet

Vedligeholdelsesanlæg til konventionelt rullende materiel skal give mulighed for at gennemføre sikkerheds-, hygiejne- og komfortprocedurer for alt det materiel, som de er projekteret for.

2.6. Drift og trafikstyring

2.7.1. Sikkerhed

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettet og for lokomotivførernes, togpersonalets og kontrolcentrenes kvalifikationer skal garantere en sikker drift.

Vedligeholdelsesprocedurer og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets og kontrolcenterpersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende driftsvirksoverheders kontrol- og vedligeholdelsescentre og -værksteder skal tilvejebringe garanti for et højt sikkerhedsniveau.

2.7.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

Vedligeholdelsesprocedurer og -frekvens, vedligeholdelsespersonalets og kontrolcenterpersonalets uddannelse og kvalifikationer samt kvalitetssikringssystemerne i de pågældende

driftsvirksomheders kontrol- og vedligeholdelsescentre og -værksteder skal tilvejebringe garanti for et højt driftssikkerheds- og disponibilitetsniveau for systemet.

2.7.3. Teknisk kompatibilitet

Tilvejebringelsen af sammenhæng i reglerne for drift af nettene og for lokomotivførernes, togpersonalets og trafikforvaltningspersonalets kvalifikationer skal garantere en effektiv drift af det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

2.7. Trafiktelematik for person- og godstrafikken

2.7.1. Teknisk kompatibilitet

De væsentlige krav til trafiktelematik, som skal sikre et mindsteniveau for servicekvaliteten over for rejsende og over for kunder i godstrafiksektoren, vedrører især den tekniske kompatibilitet.

For disse applikationer skal det sikres:

- at databaser, programmel og datakommunikationsprotokoller udvikles på en måde, der maksimerer mulighederne for dataudveksling mellem dels forskellige applikationer, dels forskellige driftsvirksomheder;
- at brugerne har ubesværet adgang til informationerne.

2.7.2. Driftssikkerhed og disponibilitet

Disse databaser, programmer og datakommunikationsprotokoller skal benyttes, administreres, ajourføres og vedligeholdes på måder, der sikrer systemernes effektivitet og servicekvaliteten.

2.7.3. Sundhed

Systemernes brugergrænseflader skal følge grundreglerne for ergonomi og sundhedsbeskyttelse.

BILAG IV

INTEROPERABILITETSKOMPONENTERNES OVERENSSTEMMELSE OG ANVENDELSESEGNETHED

1. INTEROPERABILITETSKOMPONENTER

EF-erklæringen anvendes for de interoperabilitetskomponenter, der er relevante for interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, og som er omhandlet i artikel 3. Disse interoperabilitetskomponenter kan være:

1.1. Generelt anvendelige komponenter

Dette er komponenter, som ikke er specifikke for jernbanesystemet, og som uden videre kan anvendes både dér og på andre områder.

1.2. Generelt anvendelige komponenter med særlige specifikationer

Dette er komponenter, der ikke i sig selv er specifikke for jernbanesystemet, men som skal have særlig ydeevne, når de anvendes på jernbaneområdet.

1.3. Specifikke komponenter

Dette er komponenter, som kun er beregnet til anvendelse i jernbanesystemer.

2. ANVENDELSESOMRÅDE

EF-erklæringen vedrører:

- enten et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering af, om en interoperabilitetskomponent isoleret set opfylder de tekniske specifikationer, som den skal opfylde
- eller et bemyndiget organs/bemyndigede organers vurdering/bedømmelse af en interoperabilitetskomponents anvendelseegnethed, når den betragtes som et led i det jernbanesystem, den skal indgå i, navnlig i de tilfælde, hvor der er tale om grænseflader; vurderingen/bedømmelsen skal ske i forhold til de tekniske specifikationer, navnlig funktionsspecifikationer, som skal kontrolleres.

Til vurderingsprocedurerne i konstruktionsfasen og produktionsfasen benytter de bemyndigede organer de moduler, der er defineret i afgørelse 93/465/EØF, således som anført i TSI'erne.

3. EF-ERKLÆRINGENS INDHOLD

EF-erklæringen om overensstemmelse eller anvendelseegnethed og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som instruktionshæftet og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til direktivet
- navn og adresse på fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres fabrikantens eller konstruktørens firmanavn også)
- beskrivelse af interoperabilitetskomponenten (mærke, type osv.)
- angivelse af, hvilken procedure der er fulgt med henblik på erklæring om overensstemmelse eller anvendelseegnethed (artikel 13)
- alle relevante beskrivelser vedrørende interoperabilitetskomponenten, herunder navnlig anvendelsesbetingelserne
- navn og adresse på det eller de bemyndigede organer, som har medvirket i den procedure, der er fulgt for at konstatere overensstemmelsen eller anvendelseegnetheden, samt undersøgelsescertifikatets dato og, i givet fald, varigheden af og betingelserne for certifikatets gyldighed
- i givet fald henvisning til de europæiske specifikationer
- identitet af underskriveren, der har fået fuldmagt til at forpligte fabrikanten eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant.

BILAG V

VERIFIKATIONSERKLÆRING FOR DELSYSTEMERNE

EF-verifikationserklæringen og de dokumenter, der ledsager den, skal dateres og underskrives.

Erklæringen skal affattes på samme sprog som det tekniske dossier og skal indeholde følgende elementer:

- henvisninger til direktivet
- navn og adresse på ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. (Der angives firmanavn og fuld adresse. Er der tale om en repræsentant, anføres ordregiverens firmanavn også)
- kort beskrivelse af delsystemet
- navn og adresse på det bemyndigede organ, som har foretaget den i artikel 18 omhandlede EF-verifikation
- henvisninger til dokumenterne i det tekniske dossier
- alle relevante bestemmelser, hvad enten de er foreløbige eller endelige, som delsystemet skal overholde, herunder i givet fald begrænsninger i eller betingelser for driften
- er EF-erklæringen foreløbig, angives dens gyldighedsperiode
- underskriverens identitet.

BILAG VI

VERIFIKATIONSPROCEDURE FOR DELSYSTEMERNE

1. INDLEDNING

EF-verifikationen er den procedure, hvorved et bemyndiget organ efter anmodning fra ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant verificerer og kontrollerer, at et delsystem er:

- i overensstemmelse med direktivets bestemmelser
 - i overensstemmelse med andre regler, der gælder i overensstemmelse med traktaten
- og at det kan sættes i drift.

2. ETAPER

Verifikationen af delsystemet finder sted i følgende etaper:

- samlet projekt
- anlæggelse eller fremstilling af delsystemet, herunder navnlig anlægsarbejdets udførelse, montering af komponenterne og justering af helheden
- prøvning af det færdige delsystem.

3. ATTESTERING

Det bemyndigede organ, der er ansvarligt for EF-verifikationen, udsteder en overensstemmelsesattest til ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant, som derefter udfærdiger EF-verifikationserklæringen og sender den til tilsynsmyndigheden i den medlemsstat, hvor delsystemet er anlagt og/eller drives.

4. TEKNISK DOSSIER

Det tekniske dossier, der ledsager verifikationserklæringen, skal indeholde:

- for infrastruktur: tegninger til infrastrukturkonstruktionerne, overtagelsesprotokoller for jordarbejder og jernarmering, prøve- og kontrolrapporter for betonarbejdet
- for de øvrige delsystemer: helheds- og detailtegninger, som svarer til udførelsen, elektricitets- og hydraulikdiagrammer, styrekredsdiagrammer, beskrivelser af edb-systemer og automatisk udstyr, drifts- og vedligeholdelsesinstruktioner osv.
- fortegnelse over de i artikel 3 omhandlede interoperabilitetskomponenter i delsystemet
- kopier af de EF-erklæringer om overensstemmelse eller anvendelseegnethed, som skal være udstedt for komponenterne i henhold til direktivets artikel 13, i givet fald ledsaget af de tilhørende beregninger og en kopi af protokollerne for de prøvninger og undersøgelser,

som de bemyndigede organer har gennemført på grundlag af fælles tekniske specifikationer

- attesting fra det bemyndigede organ, som har gennemført EF-verifikationen, af, at projektet overholder dette direktivs bestemmelser, ledsaget af de hertil hørende beregninger, som organet har påtegnet med angivelse af eventuelle forbehold, der er taget under udførelsen af arbejdet, og som ikke er ophævet. attesteringen ledsages desuden af de besøgs- og auditrapporter, som organet har udarbejdet som led i sin opgave, således som nærmere angivet i punkt 5.3 og 5.4 nedenfor

5. OVERVÅGNING

5.1. Formålet med EF-overvågningen er at sikre, at forpligtelserne ifølge det tekniske dossier er blevet opfyldt under anlæggelsen/fremstillingen af delsystemet.

5.2. Det bemyndigede organ, der har til opgave at verificere udførelsen, skal hele tiden have adgang til byggepladsen, til fabrikations-, lager- og i givet fald præfabrikationslokalerne, til prøveanlæggene og i det hele taget til ethvert sted, som organet finder det nødvendigt at have adgang til for at udføre sin opgave. Ordregiveren eller dennes i Fællesskabet repræsenterede repræsentant skal forelægge organet, eller lade det forelægge, alle dokumenter af betydning herfor, herunder navnlig arbejdstegningerne og den tekniske dokumentation for delsystemet.

5.3. For at verificere udførelsen gennemfører det bemyndigede organ regelmæssigt kontrol, hvorunder det sikrer sig, at direktivet overholdes. Det udsteder ved disse lejligheder en kontrolrapport til de udførende parter. Det kan forlange at blive tilkaldt til byggepladsen ved bestemte faser i arbejdet.

5.4. Det bemyndigede organ kan også aflægge uanmeldte besøg på byggepladsen og i fabrikationslokalerne. Under disse besøg kan det bemyndigede organ gennemføre fuldstændig eller delvis kontrol. Det udfærdiger en besøgsrapport og i givet fald en kontrolrapport til de udførende parter.

6. DEPONERING

Til underbyggelse af den overensstemmelsesattest, der er udstedt af det bemyndigede organ, der skal verificere et driftsklart delsystem, deponeres det samlede tekniske dossier, der er omhandlet i punkt 4, hos ordregiveren eller dennes i Fællesskabet etablerede repræsentant. Det tekniske dossier vedlægges EF-verifikationserklæringen, som ordregiveren sender til tilsynsmyndigheden i den pågældende medlemsstat.

Ordregiveren opbevarer en kopi af det tekniske dossier i hele delsystemets levetid. Dossieret fremsendes til de øvrige medlemsstater, som anmoder herom.

7. OFFENTLIGGØRELSE

Hvert bemyndiget organ offentliggør regelmæssigt de relevante oplysninger vedrørende:

- indkomne ansøgninger om EF-verifikation
- udstedte overensstemmelsesattester

- afslag på ansøgninger om overensstemmelsesattest.

8. SPROG

Dokumenter og korrespondance om EF-verifikationsprocedurerne udfærdiges på det/et af de officielle sprog i den medlemsstat, hvor ordregiveren eller dennes repræsentant i Fællesskabet er etableret, eller på et sprog, som denne accepterer.

BILAG VII

MINIMUMSKRITERIER, SOM MEDLEMSSTATERNE SKAL TAGE HENSYN TIL VED UDPEGELSE AF BEMYNDIGEDE ORGANER

1. Organet, dets leder og det personale, som skal udføre verifikationen, må hverken direkte eller som repræsentanter være indblandet i projektering, fremstilling, konstruktion, markedsføring eller vedligeholdelse af interoperabilitetskomponenterne eller delsystemerne; de må heller ikke være indblandet i driften. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem fabrikanten eller entreprenøren og det bemyndigede organ.
2. Organet og kontrolpersonalet skal udføre verifikationen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og være uafhængige af enhver form for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne øve indflydelse på deres vurdering eller resultaterne af deres kontrol, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i verifikationsresultaterne.
3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af verifikation; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre de ekstraordinære verifikationer.
4. Kontrolpersonalet skal være i besiddelse af:
 - en god teknisk og faglig uddannelse
 - tilstrækkeligt kendskab til forskrifterne for den kontrol, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med en sådan kontrol
 - den fornødne færdighed i at udarbejde de attester, registre og rapporter, som gengiver resultaterne af den udførte kontrol.
5. Kontrolpersonalet skal sikres fuld uafhængighed. Aflønningen af hver enkelt ansat må hverken være afhængig af, hvor mange kontroller den pågældende udfører, eller af kontrolens resultater.
6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civile retlige ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten, eller medlemsstaten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.
7. Organets personale har tavshedspligt (undtagen over for de kompetente administrative myndigheder i den stat, hvor det udøver sin virksomhed) om alt, hvad det får kendskab til under udøvelsen af sin virksomhed i henhold til dette direktiv eller enhver national retsfor- skrift udstedt i medfør heraf.

BILAG VIII

GENERELLE REGLER FOR DET FÆLLES REPRÆSENTATIVE ORGAN

1. I overensstemmelse med de almindelige EF-procedurer for standardisering skal det fælles repræsentative organs (fællesorganets) arbejde foregå i åbenhed og gennemsigtighed og bygge på konsensus og uafhængighed af særinteresser. Derfor skal alle aktører, der tilhører en af de tre kategorier - infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og industri - som fællesorganet repræsenterer - kunne forelægge en udtalelse under udarbejdelsen af TSI'erne i overensstemmelse med fællesorganets forretningsorden, og før fællesorganet færdiggør et TSI-udkast.
2. Hvis fællesorganet ikke råder over den fornødne kompetence til at udarbejde et givet TSI-udkast, underretter det omgående Kommissionen.
3. Fællesorganet nedsætter de fornødne arbejdsgrupper til udarbejdelsen af TSI-udkast. Arbejdsgrupperne skal være smidigt og effektivt struktureret. Derfor der kun være et begrænset antal eksperter. Repræsentationen afbalanceres mellem på den ene side infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne og på den anden industrien. Samtidig holdes en rimelig balance mellem nationaliteter. Eksperter fra tredjelande kan deltage i en arbejdsgruppe som observatører.
4. Opstår der i forbindelse med direktivet vanskeligheder, som ikke kan løses af fællesorganets arbejdsgrupper, skal de straks meddeles Kommissionen.
5. Kommissionen skal have forelagt alle de arbejdsdokumenter, der er nødvendige for at kunne følge arbejdet i fællesorganet.
6. Fællesorganet skal tage alle fornødne skridt til at sikre fortroligheden af enhver følsom oplysning, som det får kendskab til som led i sit arbejde.
7. Fællesorganet sætter at i værk for at sikre at resultaterne af arbejdet i det udvalg, der er omhandlet i artikel 21, samt udvalgets og Kommissionens henstillinger formidles til alle organets medlemmer og alle eksperter, der deltager i arbejdsgrupperne.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

2. BUDGETPOST

B 5-300 har været brugt til at finansiere to TSI'er i forbindelse med direktiv 96/48 (rullende materiel og vedligeholdelse).

B 5-314: til mandater til CEN/CENELEC/ETSI vedrørende harmoniserede standarder.

Budgetpost B5-700 (TEN) har været brugt til at finansiere tre TSI'er i forbindelse med direktiv 96/48 (infrastruktur, styringskontrol og energi).

Disse oplysninger refererer til benævnelserne i 1999-budgettet og foregriber ikke eventuelle ændrede betegnelser i fremtiden med henblik på at samle bevillingerne til arbejde i forbindelse med det foreslåede direktiv.

3. RETSGRUNDLAG

Traktatens artikel 155.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Tilvejebringelse af et sæt obligatoriske tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og harmoniserede standarder, hvis formål er at sikre interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens fornyelse

2001-2010

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

Intet

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Det påregnes at yde tilskud med henblik på medfinansiering sammen med andre kilder i den offentlige og/eller private sektor (industrien, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne).

Der påregnes ikke hel eller delvis tilbagebetaling af EF-tilskuddet, hvis foranstaltningen giver økonomisk udbytte.

Der påregnes ingen ændringer på indtægtssiden.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen

Der skal skelnes mellem udgifter til udarbejdelse af TSI'er og udgifter til udarbejdelse af de standarder, der er nødvendige for anvendelsen af TSI'erne.

For så vidt angår TSI'erne bør der inden for rammerne af den pågældende budgetprocedure afsættes midler til koordinering af arbejdet i ti arbejdsgrupper, som nedsættes af jernbanesektoren (CER og UIC) og skal udarbejde TSI'er for otte delsystemer: infrastruktur, energi, vedligeholdelse, styringskontrol, rullende materiel, drift og trafikstyring, trafiktelematik for passagerer og trafiktelematik for gods. Derudover bliver der to samordningsgrupper, en for grænseflader mellem delsystemer og overensstemmelsesvurdering og en for samordning af costbenefitvurderinger. Hovedparten af arbejdet i arbejdsgrupperne vil blive varetaget af eksperter fra industrien og jernbanerne.

Kommissionen vil give tilskud til disse arbejdsgruppers indsats. Derudover vil Kommissionen finansiere møderne i artikel 21-udvalget.

På højhastighedstogenes område bidrager EF gennemsnitligt med 400.000 EUR til udarbejdelsen af en TSI. Den nuværende finansieringsmåde er dog meget ufleksibel og egner sig ikke til det arbejde, der skal gøres for de konventionelle tog. Desuden påtænker AEIF (den europæiske sammenslutning for interoperabilitet i jernbanenettet = det fælles repræsentative organ) at ændre struktur for at kunne fungere bedre og reagere bedre på udvalgets anmodninger; ud over de nuværende arbejdsgrupper bør man kunne råde over en permanent kernegruppe med mindst en ekspert pr. delsystem, som kan reagere på udvalgets anmodninger og udfærdige arbejdsdokumenter og kompromispapirer. Dette ville i høj grad effektivisere arbejdsgruppernes indsats, og der ville komme hurtigere respons på udvalgets anmodninger. Denne forbedring ville naturligvis medføre ekstra udgifter i forhold til gennemsnitsomkostningerne ved udarbejdelse af en TSI; de anslås til 200.000 EUR.

Hvad finansieringen angår, mener AEIF at det mest logiske ville være, om jernbanerne og industrien selv finansierer deres eksperter arbejde i de forskellige arbejdsgrupper, men at EF i højere grad betaler for arbejdet i kernegruppen.

Et andet forhold er, at der bliver tale om flere TSI'er til de konventionelle baner. I artikel 5, stk. 1, hedder det nemlig at der kan laves flere TSI'er for et delsystem, så hver TSI kun vedrører f.eks. en teknisk afgrænset del af et delsystem eller en geografisk afgrænset del af nettet - dette for at overvinde hindringer, der ville være særlig skadelige for servicekvaliteten.

Hvorom alting er: hvis man til udarbejdelsen af TSI'er føjer revisionen af de TSI'er, der vedtages i 2000 for højhastighedstog (bl.a. ERTMS-specifikationerne i TSI'en om styringskontrol), og andet arbejde som f.eks. det der skal udføres i henhold til artikel 24, andet afsnit, og hvis man tager hensyn til den omstændighed at visse delsystemer kræver flere TSI'er, så må der afsættes EF-midler på mindst 2 mio. EUR om året i ti år.

Antallet af standarder fastsættes i hver TSI. Når en TSI er vedtaget, vil standardarbejdet blive overladt til CEN, CENELEC eller ETSI. Overslag: 10 mio. EUR (ca. 200 standarder, som hver anslås til 50.000 EUR).

Under alle omstændigheder vil disse udgifter blive afholdt inden for de årlige bevillinger på de berørte budgetposter, uden tillæg af øremærkede midler.

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Ovenstående overslag (20 mio. EUR til TSI'er og 10 mio. til standarder) fordeles jævnt over ti år; der kan ikke i dag foretages mere præcise skøn.

7.3 Driftsudgifter til undersøgelser, ekspertmøder osv. - omfattet af del B

Man må regne med et budget på 100.000 EUR årligt over ti år, herunder undersøgelser, evalueringer, ekspertmøder, informationer og publikationer.

7.4 Vejledende forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger

a) Udarbejdelse af TSI'erne (budgetpost B5.700 i 1999-budgettet)

Udarbejdelsen af TSI'er (og tilhørende standarder) er knyttet til arbejdsprogrammet, som udvalget vil udarbejde efter fremgangsmåden i direktivs artikel 21, stk. 6.

Nedenstående forfaldsplan bygger på følgende hypoteser:

- Direktivet vedtages i begyndelsen af 2001 og første forpligtelse finder sted ved udgangen af 2001. Den bliver på 1,5 mio. EUR (to TSI'er á 600.000 EUR og en TSI á 300.000 EUR: de første TSI'er vil sandsynligvis blive styringskontrol, godstrafik telematikk og støjproblemer). De første betalinger skal altså forventes i 2001;
- betalingerne foretages for hver TSI i tre tempi: 30% i år 1 (forskud), 40% i år 2 (mellembetaling) og de sidste 30% i år 3 (anden mellembetaling og restbetaling).

	År 2001	2002	2003	2004	2005	2006 og følg. år	I alt
Forpligtelsesbevill.	1,5	1.8	2	2	2	10.7	20
Betalingsbevillinger							
2001	0.45	-					
2002	0.6	0.54					
n + 2	0.45	0.72	0.6				
n + 3		0.54	0.8	0.6			
n + 4			0.6	0.8	0.6		
n + 5				0.6	0.8		
og følgende år					0.6	10.7	
I alt	1,5	1.8	2	2	2	10.7	20

b) Udarbejdelse af standarder (budgetpost B5.300 og B5.314 i 1999-budgettet)

Tempoet i standardarbejdet vil afhænge af hvordan det går med TSI'erne. Derfor følger forfaldsplanen for standardarbejdet ovenstående forfaldsplan og bygger på de samme hypoteser.

	År 2001	2002	2003	2004	2005	2006 og følg. år	I alt
Forpligtelsesbevill.	0,5	0,8	1	1	1	5,7	10
Betalingsbevillinger							
2001	0,15	-					
2002	0,2	0,24					
n + 2	0,15	0,32	0,3				
n + 3		0,24	0,4	0,3			
n + 4			0,3	0,4	0,3		
n + 5				0,3	0,4		
og følgende år					0,3	5,7	
I alt	0,5	0,8	1	1	1	5,7	10

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

For standardiseringens vedkommende vil eventuelle bestemmelser om kontrol og revision blive indarbejdet i rammekontrakten mellem Kommissionen og CEN, CENELEC og ETSI.

Kontrollen med tilskud eller med modtagelse af bestilte ydelser, forberedende undersøgelser, gennemførlighedsundersøgelser eller evalueringer udføres af Kommissionens tjenestegrene, før udbetaling finder sted, under hensyntagen til de kontraktlige forpligtelser og til principper om sparsommelighed og god finansiell eller generel forvaltningsskik. Bestemmelser om forholdsregler mod svig (kontrol, rapportaflæggelse osv.) indgår i alle aftaler eller kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger.

9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

9.1 Mål

Der findes ikke for tiden nogen bindende fælles bestemmelser om togtrafik og ingen standardisering. For at få etableret et transeuropæisk banenet for konventionelle tog, et indre marked ved åbning af markederne for offentlige indkøbs- og anskaffelseskontrakter og for at forbedre industriens konkurrenceevne sigter denne foranstaltning at tilvejebringe EF-bestemmelser og harmoniserede standarder, som er nødvendige for realiseringen af interoperabilitet i jernbanesystemet.

Direktivs målgruppe er borgerne og de økonomiske beslutningstagere på mobilitetsområdet; samt administrationernes, jernbanevirksomhedernes og industriens personale som er berørt af interoperabilitet i det transeuropæiske banenet.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

De nugældende tekniske og andre regler hindrer togene i at køre på hele det transeuropæiske banenet, hindrer opnåelse af stordriftsfordele og hindrer åbning af markeder. Denne situation gør det svært at udvikle den europæiske industris konkurrenceevne på verdensmarkederne. Komponenter og materiel til jernbanerne kan ikke fremstilles og bruges på europæisk plan.

Frivillig standardisering gennemført af de berørte aktører er lige så lidt mulig som gensidig anerkendelse af nationale regler. Manglen på både en fælles tilgang til regulering og på fælles kriterier gør det umuligt at sikre - uden forudgående definition af grundparametre - etableringen af et transeuropæisk banenet for konventionelle tog og et åbent og konkurrencepræget marked.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

I artikel 24 er der indsat et ad hoc-stykke, hvor det fælles repræsentative organ anmodes om at tilvejebringe et værktøj til at fremstille en situationsoversigt over det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, som for hvert systemelement viser hovedegenskaberne og disses overensstemmelse de egenskaber, som foreskrives af TSI'erne. Dette vil gøre det muligt dels at holde udvalget og Kommissionen underrettet om hvordan det går med at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet, dels at følge direktivets iværksættelse og virkninger nøje.

10. DGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS DEL A)

10.1 Virkninger for antallet af ansatte

Den faktiske frigivelse af de nødvendige administrative ressourcer vil følge af Kommissionens årlige beslutning om resourceallokering, under hensyntagen til bl.a. hvor mange yderligere ansatte og hvor store yderligere beløb budgetmyndigheden har bevilget.

Stillingsstype		Personale til administration af foranstaltningen		heraf		varighed
		<u>faste stillinger</u>	<u>midlertidige stillinger</u>	ved udnyttelse af eksisterende ressourcer i vedk. GD eller tjenestegren	ved ressource-tilførsel	
Tjenestemænd	A	3 (**)		3(**)		10 år
Eller midlerti-	B	2(*)		2(*)		10 år
Digt ansatte	C	2(*)		2(*)		10 år
Andre ressourcer						
I alt		7		7		

(*) I hvert tilfælde: 1 til at følge TSI-udviklingen og 1 til at følge standardudviklingen.

(**) Foruden de to tjenestemænd, der er anført under (*); 1 tjenestemand til at forberede og samordne udvalgets arbejde i forbindelse med dette direktiv.

10.2 Samlet finansiel virkning for så vidt angår personale

	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Tjenestemænd	7.560.000	7 årsværk x 10 år x 108.000 EUR (enhedsomkostning) A1, A2, A4, A5 og A7
Midlertidigt ansatte		
Andre ressourcer		
I alt	7.560.000	

10.3 Stigning i andre driftsudgifter til foranstaltningen

Budgetpost Nr. og betegnelse	Beløb i EUR	Beregningsmetode
A-7031 Udvalg (obligatoriske)	487.500	10 år x 5 møder x 15 eksperter x 650 EUR/ekspert
A-7010 Tjenesterejser	120.000	10 år x 4 (årligt) x 2 tjenestemænd x 1.500 EUR/tjenesterejse
A-7030 Ekspertgrupper	160.000	10 år x 2 (årligt) x 10 eksperter x 800 EUR/ekspert (dvs. 650 til rejsen og 150 i dagpenge)
I alt	767.500	

Udgifterne til A-7-titlen i punkt 10 dækkes af den samlede bevilling til de pågældende GD'er.

KONSEKVENSANALYSE FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLIGE VIRKSOMHEDER

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Der findes ikke for tiden nogen bindende fælles bestemmelser om togtrafik og ingen standardisering. For at få etableret et transeuropæisk banenet for konventionelle tog, et indre marked ved åbning af markederne for offentlige indkøbs- og anskaffelseskontrakter og for at forbedre industriens konkurrenceevne sigter denne foranstaltning at tilvejebringe EF-bestemmelser og harmoniserede standarder, som er nødvendige for realiseringen af interoperabilitet i jernbanesystemet.

De nugældende tekniske og andre regler hindrer togene i at køre på hele det transeuropæiske banenet, hindrer opnåelse af stordriftsfordele og hindrer åbning af markeder. Denne situation gør det svært at udvikle den europæiske industris konkurrenceevne på verdensmarkederne. Komponenter og materiel til jernbanerne kan ikke fremstilles og bruges på europæisk plan.

Frivillig standardisering gennemført af de berørte aktører er lige så lidt mulig som gensidig anerkendelse af nationale regler. Manglen på både en fælles tilgang til regulering og på fælles kriterier gør det umuligt at sikre - uden forudgående definition af grundparametre - etableringen af et transeuropæisk banenet for konventionelle tog og et åbent og konkurrencepræget marked.

Foranstaltningens omkostninger og det udbytte den kan give, fremgår tydeligt af meddelelsen, der ledsager dette direktivforslag.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

- Hvilken erhvervssektor berøres?

Producenter af jernbanemateriel, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, producenter af telematikapplikationer.

- Virksomhedsstørrelse (små og mellemstore virksomheders andel)?

Produktionen af jernbanemateriel er koncentreret omkring store virksomheder som må tilpasse sig til de tekniske specifikationer for interoperabilitet. Små og mellemstore virksomheder er berørt som underleverandører.

De store virksomheders og de små og mellemstore virksomheders markedsandele for alle typer rullende jernbanemateriel - skøn for 1998:

- ALSTOM, ADTRANS og SIEMENS Verkehrstechnik er tre de største virksomheder; de står for 50% af indtjeningen og 37% af beskæftigelsen i sektoren, som anslås til 137.000.
- De små og mellemstore virksomheder har 20% af markedet.
- Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Der er producenter af jernbanemateriel i hele EF, med særlige koncentrationer i Tyskland, Belgien, Danmark, Spanien, Frankrig, Italien, Det Forenede Kongerige og Sverige.

Infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne skønnes at beskæftige ca. 850.000 mennesker fordelt på et halvt hundrede virksomheder (UIC, 1997).

3. Foranstaltninger, som virksomhederne skal træffe

Producenter: anvendelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet, harmoniserede standarder og overensstemmelsesprocedurer.

Ordregivere: indgåelse af kontrakter ved henvisning til tekniske specifikationer for interoperabilitet og harmoniserede standarder.

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere: verifikation af delsystemer inden ibrugtagning i overensstemmelse med de væsentlige krav på grundlag af tekniske specifikationer for interoperabilitet.

Gensidig anerkendelse af overensstemmelseserklæringer.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

* *For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Sammenkobling og interoperabilitet i banenettet vil give lettere adgang til nettet og bedre trafikafvikling, hvad der enten vil give anledning til oprettelse af nye virksomheder eller til et bedre trafikudbud fra de eksisterende virksomheder, hvilket vil vise sig som en større trafikandel for banerne.

* *For beskæftigelsen?*

Ved at begunstige nyanlæg og aktivitetsvækst i små og mellemstore virksomheder vil sammenkobling og interoperabilitet også begunstige beskæftigelsesudviklingen. Dette skulle føre til bedre udvikling i tertiærsektoren.

* *For virksomhedernes konkurrenceevne?*

Interoperabilitet medvirker til at forbedre både store og små virksomheders konkurrenceevne på EU-plan og på verdensmarkederne. Interoperabilitet bidrager navnlig til at åbne markederne, hvad der vil give små og mellemstore virksomheder mulighed for at specialisere sig mere i produktionen og opretholde forretningsmæssige forbindelser med flere producenter, hvor de nu oftest er knyttet til en enkelt. Dermed med de få større udbytte af serieproduktion og således øge deres konkurrenceevne.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for små og mellemstore virksomheders særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Offentliggørelsen af TSI'erne vil være til gavn for små og mellemstore virksomhederne, som dermed får lettere adgang til markedet på grund af dets gennemsigtighed og åbenhed. En særlig foranstaltning består i at give små og mellemstore virksomheder mulighed for at udtale sig under udarbejdelsen af TSI-udkastene.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

* Blandt eksperterne fra medlemsstaternes regeringer er der bred enighed, både om at der er behov for et direktiv, og om den valgte fremgangsmåde, herunder navnlig om at der skal udarbejdes tekniske specifikationer for interoperabilitet af forskriftsmæssig karakter, om at de skal udarbejdes i et samarbejde mellem Kommissionen, industrien og jernbanerne, og om procedurerne for overensstemmelsesvurdering.

* UNIFE og de største producenter af jernbanemateriel har tilsluttet sig direktivforslaget, som ligger i naturlig forlængelse af direktiv 96/48.

* CER (Community of European Railways) og UIC (Jernbanernes Internationale Sammenslutning) er enige i at direktivforslaget er både nødvendigt og rigtigt struktureret. Deres hovedbekymring handler om opretholdelsen af AEIF som fælles repræsentativt organ og om nødvendigheden af at tage det eksisterende net som udgangspunkt - en hovedforskel i forhold til højhastighedsnettet.