

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)  
(Alm. del - bilag 399)  
transportministerråd  
(Offentligt)

---

TRU, Alm. del - bilag 368 (Løbenr. 7071)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	28. februar 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, KOM (2002) 22.

Dato : 27. februar 2002  
J.nr.  
Sagsbeh. : ML, lokaltelefon 24356  
Org. enhed : 7. Kontor  
:

**Grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem. KOM(2002)22.****Resumé**

Den 23. juli 1996 vedtog Rådet direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

For at virkeliggøre målene i dette direktiv udarbejder Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanenettet (AEIF) udkast til tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er). AEIF fungerer som fælles repræsentativt organ og er sammensat af repræsentanter for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien.

Med direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog, er der ligesom for højhastighedstog indført EF-procedurer for forberedelse og vedtagelse af TSI'er samt fælles regler for vurdering af overensstemmelsen med disse specifikationer.

Ifølge forslaget skal den første gruppe prioriterede TSI'er vedtages i løbet af de næste tre år, dvs. senest i 2004. Det drejer sig om følgende områder: styringskontrol, signaler, trafiktelematik for godstrafikken, drifts- og trafikstyring (herunder personalekvalifikationer vedrørende de grænseoverskridende tjenester), godsvogne og støjgener i forbindelse med rullende materiel og infrastruktur.

**1. Baggrund og indhold**

Forslaget til direktiv er modtaget i Rådssekretariatet den 25. januar 2002. Det er fremsat under henvisning til EU-traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og vil skulle vedtages med kvalificeret flertal efter procedurene i artikel 251 (fælles beslutningstagen)

Formålet med direktivforslaget er at foretage en harmonisering af interoperabilitetsdirektivet for højhastighedstog og direktivet vedrørende interoperabilitet for konventionelle baner. Således er der foreslået en række ændringer for at opnå denne harmonisering.

Interoperabilitetsprocessen kan opdeles i flere led, herunder bl.a. etablering af

1. Ensartede juridiske rammer.

## 1. Ensartet procedure for ibrugtagning.

1. Et niveau for teknisk harmonisering, der kan bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for materiel og tjenester til anlæggelse, fornyelse, omlægning og drift af jernbanesystemet.

De foreslåede ændringer af højhastighedsdirektivet er blandt andet:

1. At omlægnings- og fornyelsesarbejder omfattes af kravene om interoperabilitet i lighed med nyanlæg, som allerede er omfattet.
1. Der indsættes et nyt stykke i artikel 1 for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSI'erne på højhastighedsområdet for så vidt angår sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktivet og TSI'erne og på den anden side de europæiske standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at opfylde direktivets formål og disse standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering.
1. Der lægges vægt på at der tages hensyn til brugernes og arbejdsmarkedets parter mening om TSI-udkastene.
1. Der er indsat en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal give alt rullende materiel i brug en identifikationskode. Det registreres derefter i et nationalt register. De nationale registre skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og af visse økonomiske aktører i EU. De skal være konsistente med hensyn til dataenes format. Der skal derfor fastsættes fælles, funktionelle og tekniske specifikationer for disse registre.
1. En fuldstændig åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester som i henhold til direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om udvikling af Fællesskabets jernbaner skal være gennemført i 2008 forudsætter, at der er interoperabilitet på hele nettet.

De foreslåede ændringer af interoperabilitetsdirektivet for konventionelle strækninger indeholder blandt andet:

1. Visse definitioner i direktivet for konventionelle tog skal relaterer sig til det seneste arbejde med henblik på vedtagelse af TSI'er på højhastighedsområdet. Det er vigtigt, at samme begreb defineres identisk på de to områder (højhastighedstog og konventionelle tog).
1. Det skal være det foreslåede europæiske jernbaneagentur, der skal have til opgave i givet fald at udvikle nye TSI'er og revidere allerede vedtagne TSI'er, jf. Kommissionens forslag herom (KOM(2002)23).

### **1. Gældende dansk ret**

1. Lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001
1. Bekendtgørelse nr. 181 af 25. marts 1999 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

### **1. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer:

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, Danmarks TransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, Det Kommunale Kartel, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Fælleskontoret for Privatbanerne, HK/Stat , Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanearbejdernes Fagforening, Kombi Dan A/S, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Metro Service A/S, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Sammenslutningen af Danske Havne, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Sund og Bælt Holding A/S, TraXion A/S, Ørestadsselskabet I/S og Øresundsbrokonsortiet.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

## **4. Lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget vurderes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, herunder ændring af bekendtgørelse vedrørende interoperabilitet for højhastighedstog. Forslagets tiltag vil betyde investeringer i infrastrukturen med henblik på

harmonisering af interoperabilitet i jernbanesystemet, og skønnes derfor at kunne have væsentlige statsfinansielle konsekvenser. En konkret vurdering af omfanget kan ført foretages, når TSI'erne er fastsat.

### *5. Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Interoperabilitet bidrager til at forbedre såvel de store industrivirksomheders som de små og mellemstore industrivirksomheders konkurrenceevne både inden for EU og på verdensmarkederne. Interoperabilitet vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give virksomhederne mulighed for i højere grad at specialisere sig i produktionsleddet og etablere forretningsmæssige forbindelser med flere forskellige producenter, hvor de i dag oftest kun har forbindelse med en enkelt.

### *6. Proportionalitets- og nærhedsprincippet*

Kommissionen anfører at tilvejebringelsen af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne.

Endvidere anfører Kommissionen at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå målet om interoperabilitet. Regeringen er enig heri.

### *7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget*

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.