



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.1.2002
KOM(2002) 22.endelig

2002/0023 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om
interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

1.1. Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

I henhold til EF-traktaten (artikel 154 og 155) bidrager Fællesskabet til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportområdet. Med henblik på virkeliggørelsen af disse mål skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder.

Rådet traf den første foranstaltning for jernbanesektoren den 23. juli 1996 med vedtagelsen af 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 i overensstemmelse med definitionen i direktivet og er sammensat af repræsentanter for infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og industrien.

Forberedelsen af disse TSI'er har gjort det nødvendigt at udvikle en række værktøjer og metoder. Kommissionen har vedtaget to instrumenter for at kunne opstille retningslinjer for de tekniske valg i forbindelse med de projekter, der fortsat udarbejdes i flere medlemsstater, indtil de relevante TSI er vedtaget: det drejer sig om beslutning 2001/260/EF om grundparametre for det togstyrings-/sikrings- og signaldelsystem, der betegnes ERTMS¹, og henstilling 2001/290/EF om grundparametre for det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Der blev i 1998 iværksat et program for udvikling af de tilsvarende europæiske standarder; dette program ajourføres regelmæssigt på grundlag af arbejdet med forberedelsen af TSI'erne.

Det store flertal af medlemsstater har givet underretning om, med hvilke foranstaltninger de har gennemført direktivet i national ret, og hvilke uafhængige organer der skal forestå procedurerne for vurdering af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed og proceduren for EF-verifikation af delsystemerne.

Kommissionen arbejder ihærdig på at få truffet afgørelse om TSI'erne i starten af 2002, således at nye højhastighedslinjer og opgraderede linjer allerede **fra 2002** kan anlægges efter den nye interoperable standard.

1.2. Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

Med direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog, som blev vedtaget den 19. marts 2001, er der, ligesom det er tilfældet for højhastighedstog, indført EF-procedurer for forberedelse og vedtagelse af TSI'er samt fælles regler for vurdering af overensstemmelsen med disse specifikationer.

¹ European Rail Traffic Management System.

Ifølge direktivet 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.

Kommissionen har allerede seks måneder efter direktivets offentliggørelse opnået forskrifts-udvalgets formelle godkendelse af det første arbejdsprogram, udpegelsen af AEIF som fælles repræsentativt organ og AEIF's mandat til udvikling af den første gruppe TSI'er.

2. HVORFOR SKAL DIREKTIVERNE OM INTEROPERABILITET ÆNDRES?

2.1. Anmodninger fra Europa-Parlamentet

Den 10. september 1999 vedtog Kommissionen rapporten om gennemførelsen og virkningerne af direktiv 96/48/EF (KOM(1999) 414). Denne rapport til Rådet og Europa-Parlamentet blev udarbejdet i medfør af artikel 24 i direktiv 96/48/EF og indeholdt en første evaluering af de fremskridt, der var gjort med hensyn til opnåelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

I sin beslutning af 17. maj 2000 anmoder Europa-Parlamentet "Kommissionen om, i sin næste beretning om gennemførelsen og virkningerne af direktiv 96/48/EF, at fremlægge forslag til revision af dette direktiv på baggrund af den model, der fastlægges i det fremtidige direktiv om det konventionelle jernbanesystems interoperabilitet, og især med hensyn til fastsættelse af en prioriteringsliste, en tidsplan og sociale bestemmelser".

2.2. Udnyttelse af de indhøstede erfaringer

Arbejdet med udvikling af TSI'er på højhastighedsområdet, anvendelsen af direktivet på konkrete projekter og drøftelserne i det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 21 i direktiv 96/48/EF, giver mulighed for at drage en række konklusioner, som har foranlediget Kommissionen til at foreslå ændringer i de to direktiver om interoperabilitet i jernbanesystemet.

Det drejer sig primært om følgende emneområder: det nøjagtige formål med direktiverne, deres geografiske dækning, tekniske anvendelsesområde, de nærmere vilkår for anvendelsen af europæiske specifikationer, koordinering af de bemyndigede organer, anvendelse af direktiverne og TSI'er i forbindelse med anlægs-, fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, den gennemførelsesstrategi, der skal præciseres i TSI'erne, verifikation efter ibrugtagning, de tilfælde, hvor TSI'er ikke omfatter samtlige væsentlige krav, behovet for registre over infrastruktur og rullende materiel samt spørgsmålet om de bemyndigede organers uafhængighed.

2.3. Forslag om oprettelse af et jernbaneagentur og forslag til direktiv om jernbanesikkerhed

Oprettelsen af et jernbaneagentur og vedtagelsen af et direktiv om jernbanesikkerhed, som foreslås i forbindelse med den foreliggende "jernbanepakke", vil kræve, at visse bestemmelser i de to direktiver om interoperabilitet i jernbanesystemet omformuleres.

Navnlig skal mandater til udvikling og revision af TSI'er ikke længere stiles til det fælles repræsentative organ, men til Agenturet, som skal have ansvaret for TSI-udkastet med bistand fra de blandede arbejdsgrupper, som det fælles repræsentative organ har foreslået nedsat. Forbindelserne mellem Agenturet og det fælles repræsentative organ præciseres i "pakkens" forslag til forordning om oprettelse af et europæiske jernbaneagentur. Denne forordning indeholder desuden bestemmelse om, at Agenturet skal varetage høringen af arbejdsmarkedets parter og de organisationer, der repræsenterer kunderne.

2.4. Vedtagelsen af "infrastrukturpakken" (direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF)

Også disse nye direktivers ikrafttræden har betydning for gennemførelsen af interoperabilitet.

Navnlig den fuldstændige åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester, som i henhold til direktiv 2001/12/EF skal være gennemført i 2008, forudsætter, at der er interoperabilitet på hele nettet. Den geografiske dækning må derfor udvides, så meget desto mere som denne "pakkes" forslag om ændring af direktiv 91/440/EF blandt andet tager sigte på at fremskynde en sådan åbning.

Denne udvidelse indebærer dog ikke en komplet og obligatorisk teknisk harmonisering af systemet. I virkeligheden kan interoperabilitetsprocessen opdeles i flere led:

- Ensartede juridiske rammer. Der er ikke noget skel mellem det transeuropæiske konventionelle net og resten af nettet: alle togene skal kunne køre sikkert og uden unødige standsninger på hele nettet. Ensartede væsentlige krav er den mindste fællesnævner, man kan forestille sig.
- Ensartet procedure for ibrugtagning. Det ville være diskriminerende at anvende forskellige procedurer for ibrugtagning for tog, som skal køre på samme infrastruktur.
- Det niveau for teknisk kompatibilitet, som er tilstrækkeligt og nødvendigt for kørsel med et heterogent rullende materiel, baseret på delsystemernes overensstemmelse med TSI'erne. Det drejer sig naturligvis ikke om at fastsætte samme TSI'er for alt materiel, uanset om det anvendes lokalt, regionalt, nationalt eller i hele EU. Det er derfor vigtigt at anvende bestemmelserne i artikel 5, stk. 3, litra a) og c), artikel 23 og bilag I i direktiv 2001/16/EF fornuftigt; ifølge disse bestemmelser skal der udarbejdes TSI'er efter en prioriteringsrækkefølge, således at materiel, der anvendes internationalt, prioriteres højest, og det rullende materiel skal opdeles i flere kategorier, og specifikationerne i TSI'erne kan være forskellige for de forskellige kategorier af rullende materiel.
- 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. Det skal ligeledes ske gennem udvikling af harmoniserede standarder, hvis anvendelse ikke skal være obligatorisk.

3. BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLERNE

Artikel 1, stk. 1 og 2

Artikel 1 og 2 i direktiv 96/48/EF bør bringes i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i direktiv 2001/16/EF. Det giver også mulighed for at præcisere, at omlægnings- og fornyelsesarbejder ligeledes er omfattet af kravene om interoperabilitet.

Artikel 1, stk. 3

Artikel 3 i direktiv 96/48/EF bør bringes i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2001/16/EF.

1. I stk. 1 gives der eksempler på supplerende TSI'er.

Desuden er der indsat et nyt stykke for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSI'er 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 og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at opfylde direktivets formål, og de "harmoniserede" standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering².

Artikel 1, stk. 4

Det er Det Europæiske Jernbaneagentur, der skal have til opgave i givet fald at udvikle nye TSI'er og revidere allerede vedtagne TSI'er.

Desuden bør artikel 6 i direktiv 96/48/EF bringes i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2001/16/EF, navnlig hvad angår hensyntagen til brugernes og arbejdsmarkedets parter mening om TSI-udkastene.

Artikel 1, stk. 5

Artikel 9 i direktiv 96/48/EF bør bringes i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2001/16/EF.

Artikel 1, stk. 6

Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i TSI'en, og det samme gælder proceduren for overensstemmelsesvurdering.

Stk. 3, 4 og 5 bliver overflødige, når først sammenhængen mellem TSI'er og standarder er præciseret i artikel 5 i direktiv 96/48/EF. Det er derimod vigtigt at få slået fast, at alle komponenter skal undergives den i de pågældende TSI'er angivne procedurer for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnerhed, og at komponenten skal være ledsaget af det dertil svarende certifikat.

Artikel 1, stk. 7

Der er tale om en yderligere præcisering af sammenhængen mellem TSI'er og standarder, og samtidig bringes artiklen i overensstemmelse med direktiv 2001/16/EF.

² Principperne for den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering blev vedtaget i 1985 (EFT C 136 af 4.6.1985). Efter denne metode fastsætter direktiverne de væsentlige krav, som produkterne skal opfylde, når de placeres på markedet, men det er ikke i direktiverne præciseret, hvilke tekniske midler der skal tages i anvendelse for at opfylde disse krav.

Artikel 1, stk. 8

Artikel 14 i direktiv 96/48/EF bør bringes i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2001/16/EF.

Der er desuden 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. Det foreslås desuden, at Agenturet fremsætter forslag til disse specifikationer.

Artikel 1, stk. 9, 10 og 11

Artikel 15-18 i direktiv 96/48/EF bør bringes i overensstemmelse med direktiv 2001/16/EF.

Desuden foreslås det på baggrund af de erfaringer, Kommissionen og udvalget har indhøstet i arbejdet med udvikling af TSI'er for rullende materiel, at det præciseres, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men der endnu ikke i den tilsvarende TSI er fastsat detaljerede specifikationer herfor.

I dette tilfælde foreslås det:

- at disse aspekter præciseres i et bilag til den relevante TSI
- at hver medlemsstat anmodes om at fremsende en liste til de øvrige medlemsstater og Kommissionen over de nationale tekniske regler for anvendelsen af de væsentlige krav i forbindelse med disse aspekter, de gældende procedurer for overensstemmelsesvurdering og verifikation samt de organer, medlemsstaten har udpeget til at forestå disse procedurer for overensstemmelsesvurdering og verifikation, under forudsætning af at direktivet fortsat er gældende.

Artikel 1, stk. 13

På baggrund af de indhøstede erfaringer med koordinering af bemyndigede organer er det nødvendigt at ajourføre artikel 20, stk. 5, i direktiv 96/48/EF.

Artikel 1, stk. 14 og 15

Der er tale om en ajourføring af direktiv 96/48/EF med hensyn til udvalgsproceduren samt en tilpasning til de tilsvarende bestemmelser i direktiv 2001/16/EF.

Der foreslås en tilsvarende bestemmelse som den, der er fastsat i direktiv 2001/12/EF, for at give udvalget beføjelse til at behandle praktiske spørgsmål om gennemførelsen af visse bestemmelser i direktiv 96/48/EF uden nødvendigvis at skulle iværksætte de besværlige og tidkrævende procedurer, som f.eks. en ændring af direktivet vil kræve. Det drejer sig rent faktisk i langt de fleste tilfælde om begreber, som ikke udtrykkeligt er omhandlet i direktivet på grund af deres forholdsvis tekniske karakter, men som ikke desto mindre bør behandles ensartet over alt på nettet, hvis det skal lykkes at virkeliggøre direktivets mål i fuldt omfang.

Artikel 1, stk. 16

Ordlyden af direktiv 96/48/EF bør bringes i overensstemmelse med ordlyden af den tilsvarende bestemmelse i direktiv 2001/16/EF, for så vidt angår registrene over infrastruktur og rullende materiel.

Artikel 1, stk. 17 og 18

Bilag I og II er bragt i overensstemmelse med direktiv 2001/16/EF.

I bilag I er definitionen på rullende materiel tydeliggjort: Direktiv 96/48/EF dækker også det rullende materiel, der er konstrueret til udelukkende at køre med hastigheder på 200 km/h på opgraderede højhastighedslinjer. Det kræver en revision af den TSI for rullende materiel, som er udarbejdet af det fælles repræsentative organ, og som er baseret på en restriktiv fortolkning af det nuværende direktiv, som om direktivet kun gjaldt for rullende materiel, der er konstrueret til at køre med hastigheder på 250 km/h og derover på specielle højhastighedslinjer, men som også kan anvendes til hastigheder på 200 km/h på opgraderede linjer.

Artikel 1, stk. 19

I bilag VII er det vigtigt at få præciseret spørgsmålet om et bemyndiget organs uafhængighed for at sikre den nødvendige sammenhæng med bestemmelserne i det forslag til direktiv om jernbanesikkerhed, som er indeholdt i samme "pakke" som det foreliggende forslag.

Artikel 2, stk. 1 og 2

Offentliggørelsen den 15. marts 2001 af "infrastrukturpakken" har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Navnlig forudsætter den fuldstændige åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester, som i henhold til direktiv 2001/12/EF skal være gennemført i 2008, at der er interoperabilitet på hele nettet.

Artikel 2, stk. 3

Visse definitioner i direktiv 2001/16/EF skal revideres i lyset af 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).

Artikel 2, stk. 4

Der er indsat et nyt stykke for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSI'er 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 og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at opfylde direktivets formål, og de "harmoniserede" standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering³.

³ Principperne for den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering blev vedtaget i 1985 (EFT C 136 af 4.6.1985). Efter denne metode fastsætter direktiverne de væsentlige krav, som produkterne skal opfylde, når de placeres på markedet, men det er ikke i direktiverne præciseret, hvilke tekniske midler der skal tages i anvendelse for at opfylde disse krav.

Artikel 2, stk. 5

Det er Det Europæiske Jernbaneagentur, der skal have til opgave i givet fald at udvikle nye TSI'er og revidere allerede vedtagne TSI'er.

Artikel 2, stk. 6

Alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i TSI'en, og det samme gælder proceduren for overensstemmelsesvurdering.

Stk. 3, 4 og 5 bliver overflødige, når først sammenhængen mellem TSI'er og standarder er præciseret i artikel 5 i direktiv 2001/16/EF. Det er derimod vigtigt at få slået fast, at alle komponenter skal undergives den i de pågældende TSI'er angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnhed, og at komponenten skal være ledsaget af det dertil svarende certifikat.

Artikel 2, stk. 7

Der er tale om en ændring af artikel 11 i direktiv 2001/16/EF i tilknytning til spørgsmålet om sammenhængen mellem TSI'er og standarder.

Artikel 2, stk. 8

Ligesom ved ændringen af direktiv 96/48/EF er der til artikel 14 i direktiv 2001/16/EF føjet en bestemmelse om, at 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. Det foreslås desuden, at Agenturet fremsætter forslag til disse specifikationer.

Artikel 2, stk. 9 og 10

Det foreslås på baggrund af de erfaringer, Kommissionen og udvalget har indhøstet under arbejdet med udvikling af TSI'er for rullende materiel, at det i artikel 16, stk. 3 og artikel 17 i direktiv 2001/16/EF præciseres, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men der endnu ikke i den dertil svarende TSI er fastsat detaljerede specifikationer herfor.

Artikel 2, stk. 11

På baggrund af de indhøstede erfaringer med koordinering af bemyndigede organer er det nødvendigt at ajourføre artikel 20, stk. 5, i direktiv 2001/16/EF.

Artikel 2, stk. 12

Der foreslås en tilsvarende bestemmelse som den, der er fastsat i direktiv 2001/12/EF, for at give udvalget beføjelse til at behandle praktiske spørgsmål om gennemførelsen af visse bestemmelser i direktiv 2001/16/EF uden nødvendigvis at skulle iværksætte de besværlige og tidkrævende procedurer, som f.eks. en ændring af direktivet vi kræve.

Artikel 2, stk. 13

I bilag VII er det vigtigt at få præciseret kravet om et bemyndiget organs uafhængighed for at sikre overensstemmelse med det forslag til direktiv om jernbanesikkerhed, som er indeholdt i den foreliggende "jernbanepakke".

Artikel 3

Det er vigtigt at træffe alle nødvendige foranstaltninger for, at anvendelsen af bestemmelserne i dette direktiv så vidt muligt ikke griber ind i:

- det arbejde, hvortil der allerede er givet mandat i henhold til direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF. Det betyder f.eks., at AEIF's udvikling af de prioriterede TSI'er, som er omhandlet i direktiv 2001/16/EF, ikke bør berøres, når ændringen af direktiv 2001/16/EF træder i kraft

medlemsstaternes anvendelse af disse direktiver i forbindelse med projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når direktivet træder i kraft.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til traktatens artikel 154 og 155 bidrager Fællesskabet til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transportområdet. Med henblik på virkeliggørelsen af disse mål skal Fællesskabet iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder;
- (2) for jernbanesektorens vedkommende blev den første foranstaltning truffet med vedtagelsen af Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog⁸. For at virkeliggøre målene i dette direktiv udarbejder Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanenettet (AEIF), der er udpeget som det i direktivet omhandlede fælles repræsentative organ, udkast til tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er);
- (3) Kommissionen vedtog den 10. september 1999 en beretning⁹ stilet til Rådet og Europa-Parlamentet og indeholdende en første evaluering af de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Europa-Parlamentet anmodede i sin beslutning af 17. maj 2000¹⁰ Kommissionen om at fremsætte forslag til revision af direktiv 96/48/EF på

⁴ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁷ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

⁹ KOM(1999) 414 endelig udg.

¹⁰

baggrund af modellen i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog;

- (4) med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog¹¹ blev der, ligesom det var tilfældet med direktivet for højhastighedstog, indført fællesskabsprocedurer for forberedelsen og vedtagelsen af TSI'er samt fælles regler for overensstemmelsesvurdering af disse specifikationer. AEIF, der ligeledes blev udpeget som fælles repræsentativt organ, fik mandat til at udvikle den første gruppe TSI'er;
- (5) arbejdet med udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet, anvendelsen af direktiv 96/48/EF på konkrete projekter og drøftelserne i det udvalg, der blev nedsat i henhold til nævnte direktiv, giver mulighed for at drage visse konklusioner og har foranlediget Kommissionen til at foreslå ændringer i de to direktiver om interoperabilitet i jernbanenettet;
- (6) vedtagelsen af dels forordning (EF) nr. .../...¹² om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur, dels direktiv .../.../EF¹³ om jernbanesikkerheden i EU betyder, at visse bestemmelser i de to direktiver om interoperabilitet i jernbanenettet bør omformuleres. Navnlig vil det være Agenturet, der, når det er oprettet af Kommissionen, får mandat til at udarbejde alle udkast til nye eller reviderede TSI'er;
- (7) ikrafttrædelsen af direktiv 2001/12/EF¹⁴, 2001/13/EF¹⁵ og 2001/14/EF¹⁶ har konsekvenser for gennemførelsen af interoperabilitet. Navnlig indeholder direktiv 2001/12/EF bestemmelse om fuldstændig åbning af jernbanenettet for internationale godstjenester i 2008. Udvidelsen af adgangsrettighederne bør, ligesom for de øvrige transportformers vedkommende, foregå sideløbende med gennemførelsen af de dertil hørende nødvendige harmoniseringsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at gennemføre interoperabilitet på hele nettet ved at udvide det geografiske anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF. Ligeledes bør retsgrundlaget for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte traktatens artikel 71, som også udgør retsgrundlaget for direktiv 2001/12/EF;
- (8) i hvidbogen om den europæiske transportpolitik¹⁷ bebudes dette direktiv som led i Kommissionens strategi for at modernisere jernbanerne og dermed skabe bedre balance i brugen af de forskellige transportformer med det endelige mål at afhjælpe den trafikale overbelastning af vejnettet i Europa;
- (9) de TSI'er, der udvikles i medfør af direktiv 96/48/EF, vedrører ikke udtrykkeligt fornyelse af infrastruktur og rullende materiel eller udskiftninger foretaget i forbindelse med forebyggende vedligeholdelse. Dette område er imidlertid omfattet af direktiv 2001/16/EF om konventionelle tog, og de to direktiver bør harmoniseres på dette punkt;

¹¹ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

¹² EFT ...

¹³ EFT ...

¹⁴ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

¹⁵ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

¹⁶ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

¹⁷ EFT ...

- (10) udviklingen af TSI'er for højhastighedsnettet har vist, at det er nødvendigt at tydeliggøre sammenhængen mellem på den ene side de væsentlige krav i direktiv 96/48/EF og TSI'erne og på den anden side de europæiske standarder og andre normative dokumenter. Navnlig er det vigtigt at sondre mellem de standarder eller dele af standarder, der nødvendigvis må gøres obligatoriske for at virkeliggøre direktivets mål, og de "harmoniserede" standarder, der udvikles efter den nye metode for teknisk harmonisering¹⁸;
- (11) de europæiske specifikationer udvikles som hovedregel efter den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering. Det må formodes, at de er i overensstemmelse med visse væsentlige krav i dette direktiv, navnlig for så vidt angår interoperabilitetskomponenterne og grænsefladerne. Disse europæiske specifikationer (eller de gældende dele af dem) er ikke obligatoriske, og TSI'erne bør ikke indeholde udtrykkelige referencer til dem. Referencerne til disse europæiske specifikationer offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende, og medlemsstaterne offentliggør henvisningerne til de nationale standarder, der gennemfører de europæiske standarder;
- (12) i visse tilfælde, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggør målene i dette direktiv, kan TSI'erne indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer. En sådan udtrykkelig reference har konsekvenser, der bør præciseres nærmere; navnlig bliver disse europæiske standarder og specifikationer obligatoriske, så snart den pågældende TSI finder anvendelse;
- (13) alle de betingelser, en interoperabilitetskomponent skal opfylde, er fastsat i den relevante TSI, og det samme gælder den procedure, der skal følges ved overensstemmelsesvurderingen. Desuden skal det præciseres, at alle komponenter skal undergives den i TSI'en angivne procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og være ledsaget af det dertil hørende certifikat;
- (14) af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forlange, at medlemsstaterne forsynes alt rullende materiel i brug med en identifikationskode. Det registreres derefter i et nationalt register. De nationale registre skal kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og visse økonomiske aktører i EU. De bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registre;
- (15) det bør præciseres, hvordan man skal forholde sig i de tilfælde, hvor der gælder væsentlige krav for et delsystem, men hvor der endnu ikke er fastsat detaljerede specifikationer i den tilsvarende TSI. I så fald vil det være en fordel, at de organer, der forestår procedurerne for overensstemmelsesvurdering og verifikation, er de bemyndigede organer, der er omhandlet i artikel 20 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF;

¹⁸ Principperne for den nye metode for teknisk harmonisering og standardisering blev vedtaget i 1985 (EFT C 136 af 4.6.1985). Efter denne metode fastsætter direktiverne de væsentlige krav, som produkterne skal opfylde, når de placeres på markedet, men det er ikke i direktiverne præciseret, hvilke tekniske midler der skal tages i anvendelse for at opfylde disse krav.

- (16) der bør fastsættes de nødvendige foranstaltninger for gennemførelsen af dette direktiv i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁹;
- (17) definitionen af det rullende materiel, der er nævnt i bilag I til direktiv 96/48/EF, bør præciseres nærmere. Dette direktiv bør også omfatte rullende materiel, der er konstrueret til udelukkende at køre med hastigheder på 200 km/h på linjer, der er udbygget til høje hastigheder;
- (18) anvendelsen af dette direktiv må så vidt muligt ikke gribe ind i det arbejde, der allerede er udført inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, og medlemsstaterne skal fortsat kunne anvende de to nævnte direktiver i forbindelse med projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når dette direktiv træder i kraft;
- (19) eftersom målet for den planlagte aktion, nemlig tilvejebringelse af interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og derfor på grund af dets transeuropæiske karakter, som er anerkendt i traktaten, bedre kan opfyldes på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltningerne i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. Dette direktiv går, i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i samme artikel, ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde dette mål;
- (20) direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF bør derfor ændres –

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 96/48/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

« Artikel 1

1. Dette direktiv tager sigte på at fastsætte betingelserne for på Fællesskabets område at tilvejebringe interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog som beskrevet i bilag I.

Disse betingelser vedrører projektering, bygning, ibrugtagning, omlægning, fornyelse, drift og vedligeholdelse af de dele af dette system, som tages i brug, efter at direktivet er trådt i kraft, samt driftspersonalets faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser.

2. Dette mål bør føre til fastsættelse af et minimum af teknisk harmonisering og gøre det muligt

¹⁹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- a) at fremme, forbedre og udvikle de internationale jernbanetransporttjenester inden for Den Europæiske Union og sammen med tredjelande
- b) at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenester til bygning, fornyelse, omlægning og drift af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- c) at bidrage til interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. »

2) I artikel 2 indsættes følgende som litra j) - p):

- « j) "grundparametre": alle forskriftsmæssige, tekniske eller driftsmæssige forudsætninger, som er afgørende for interoperabiliteten, og hvorom der skal træffes afgørelse eller fremsættes henstilling efter proceduren i artikel 21, stk. 2, før der udarbejdes fuldstændige TSI-udkast
- k) "særltilfælde": hver del af det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, 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 eksisterende system. Dette kan omfatte især jernbanestrækninger og jernbanenet, der er uden forbindelse med det øvrige fællesskabsnet, fritrumsprofiler og sporvidde eller afstand mellem sporene
- l) "omlægning": større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som ændrer delsystemets ydeevne
- m) "udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse": udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse
- n) "fornyelse": større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets ydeevne
- o) "bestående jernbanesystem": den helhed, som består af jernbaneinfrastrukturen, herunder banestrækninger og faste anlæg, i det bestående jernbanenet, samt det rullende materiel af enhver kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur
- p) "ibrugtagning": samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i nominel drift. »

3) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1 affattes således:
 - « 1. For hvert delsystem udarbejdes en eller flere TSI'er. For de delsystemer, der vedrører miljøet eller brugerne, udarbejdes der kun TSI'er, såfremt det viser sig nødvendigt. Der kan blive behov for en supplerende TSI, navnlig for at gøre det gunstigere at anvende jernbanesystemet til

højhastighedstog til transport af højværdivarer eller til de anvendelsesformål, som er nødvendige for at forbinde højhastighedssystemet med lufthavnene. »

b) I stk. 3 foretages følgende ændringer:

– Litra f) affattes således:

« f) de angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler. »

– Følgende indsættes som litra g) og h):

« g) de angiver strategien for anvendelsen af TSI'en, navnlig faserne i den gradvise overgang fra den bestående til den endelige situation, hvor TSI'en anvendes overalt.

h) de angiver med hensyn til det berørte personale, hvilke betingelser for så vidt angår faglige kvalifikationer samt sundhed og sikkerhed under arbejdet der forudsættes for driften og vedligeholdelsen af det pågældende delsystem og for anvendelsen af TSI'en. »

c) Følgende indsættes som stk. 6:

« 6. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter. »

4) Artikel 6 affattes således:

« Artikel 6

1. TSI-udkast udarbejdes af Det Europæiske Jernbaneagentur, i det følgende benævnt "Agenturet", efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.

3. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af TSI'erne tages hensyn til de forventede omkostninger ved de tekniske løsninger, der giver mulighed for at opfylde TSI'erne, med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Til dette formål vedlægger Agenturet hvert TSI-udkast en vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved disse tekniske løsninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.
4. Det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan Agenturets udarbejdelse af TSI'er skrider frem. Udvalget kan udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger til Agenturet om udformningen af TSI'erne på grundlag af de væsentlige krav samt vurderingen af omkostningerne.
5. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2.
6. I forbindelse med vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører Agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og -organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægger TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organisationer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 omhandlede udvalg inden vedtagelsen af mandatet til revision af TSI'erne og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen.

7. I forbindelse med vedtagelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parter mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser. Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 21 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision. Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF*. Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder.

* EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27. »

- 5) Følgende indsættes i artikel 9 som sidste punktum:

« De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelsen af EF-erklæring om overensstemmelse eller anvendelsesegnethed. »

- 6) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 2 affattes således:

« 2. Alle komponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat. »

b) Stk. 3, 4 og 5 udgår.

7) Artikel 11 affattes således:

« Artikel 11

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, 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, hvori de er nævnt, eller ændres efter høring af det udvalg, der er nedsat ved Rådets direktiv 98/34/EF.*

* EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18. »

8) Artikel 14 affattes således:

« Artikel 14

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

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

De kontrollerer navnlig sammenhængen mellem disse delsystemer og det system, hvori de integreres.

2. Hver medlemsstat kontrollerer ved ibrugtagningen og derefter regelmæssigt, at delsystemerne drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav, der gælder for dem. Til dette formål følges de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er.

3. I tilfælde af fornyelse eller omlægning indsender infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden en projektbeskrivelse til den berørte medlemsstat. Medlemsstaten behandler sagen og afgør under hensyntagen til den gennemførelsesstrategi, der er angivet i den gældende TSI, om arbejdets omfang kræver en ny ibrugtagningstilladelse i dette direktivs betydning.

En ny ibrugtagningstilladelse er nødvendig, hver gang de påtænkte arbejder kan have indflydelse på sikkerhedsniveauet.

4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, forsyner de hvert køretøj med en alfanummerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og figurerer i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

a) det nationale register opfylder de fælles specifikationer i stk. 5

- b) det nationale register ajourføres af et organ, der er uafhængigt af infrastrukturforvalteren og alle jernbanevirksomheder
 - c) det nationale register er tilgængeligt for de myndigheder, der er udpeget i henhold til artikel 12 og 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF*, for så vidt angår oplysninger af betydning for jernbanesikkerheden; også de myndigheder, der er udpeget i henhold til artikel 30 i direktiv 2001/14/EF**, Agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registeret.
5. De fælles specifikationer for de nationale registre vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på grundlag af et udkast udarbejdet af Agenturet. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:
- a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen
 - b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 22a
 - c) oplysning om køretøjets ejer og den jernbanevirksomhed, der benytter det
 - d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet
 - e) data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesstand.
- * EFT L
- ** EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. »
- 9) I artikel 15 indsættes følgende som sidste punktum:
- « De må navnlig ikke stille krav om kontrol, som allerede er udført som led i den procedure, der fører til udstedelse af EF-verifikationserklæringen. »
- 10) I artikel 16, stk. 3, indsættes følgende som sidste punktum:
- « Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnet og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure. »
- 11) I artikel 17 indsættes følgende som sidste punktum:
- « I så fald revideres TSI'erne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke umiddelbart og udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI. I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse. »
- 12) I artikel 18, stk. 2, indsættes følgende som sidste punktum:

« Den omfatter desuden verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, hvori det indgår, på grundlag af de oplysninger, der findes i den relevante TSI og i de i artikel 22a nævnte registre. »

13) Artikel 20, stk. 5, affattes således:

« 5. Kommissionen nedsætter en gruppe, der koordinerer de bemyndigede organer (i det følgende benævnt "koordineringsgruppen") og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelseegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt.

Kommissionen underretter det i artikel 21, stk. 1, omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser. »

14) Artikel 21 affattes således^[20]:

« Artikel 21

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand (i det følgende benævnt "udvalget").
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 7 og 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden. »

15) Følgende indsættes som artikel 21a, 21b og 21c:

« Artikel 21a

1. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem, herunder spørgsmål, der vedrører interoperabilitet mellem det transeuropæiske jernbanesystem og tredjelands jernbanesystemer.
2. Udvalget kan drøfte ethvert spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling vedrørende gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

Artikel 21b

^[20] Stk. 1, 2 og 3 i denne artikel udgår, såfremt Generalsekretariatets forslag om ensartede regler for alle udvalgene vedtages før det foreliggende forslag.]

1. Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat efter proceduren i artikel 21, stk. 2, beslutte at udarbejde en TSI om et andet emne, der vedrører et i bilag II omhandlet delsystem.
2. Udvalget udarbejder selv efter proceduren i artikel 21, stk. 2, sit arbejdsprogram i overensstemmelse med målene i dette direktiv og direktiv 2001/16/EF.

Artikel 21c

Bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2. »

- 16) Følgende indsættes som artikel 22a:

« Artikel 22a

1. Medlemsstaterne sørger for, at et register over infrastrukturene og et register over det rullende materiel offentliggøres og ajourføres hvert år. Registrene angiver for hvert af de berørte delsystemer eller dele af delsystemer hovedegenskaberne, f.eks. grundparametrene, og deres grad af overensstemmelse med de i de gældende TSI'er foreskrevne egenskaber. Med henblik herpå angives det i hver TSI nøjagtigt, hvilke oplysninger der skal medtages i registrene over infrastruktur og rullende materiel.
2. En kopi af disse registre fremsendes til de berørte medlemsstater og Agenturet og gøres offentligt tilgængeligt. »

- 17) Bilag I erstattes med teksten i bilag I til dette direktiv.

- 18) Bilag II erstattes med teksten i bilag II til dette direktiv.

- 19) I bilag VII, punkt 2, indsættes følgende som sidste punktum:

« Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være kontraktmæssigt, hierarkisk og funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelse i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af direktiv 2001/13/EF og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv .../.../EF om jernbanesikkerheden, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker. »

Artikel 2

I direktiv 2001/16/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen affattes således: « Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog ».
- 2) I artikel 1 indsættes som stk. 3:

« 3. Med virkning fra den 1. januar 2001 udvides anvendelsesområdet for dette direktiv til hele jernbanesystemet med undtagelse af infrastruktur og rullende materiel, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål, og som er adskilt fra resten af jernbanesystemet. »

3) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra l) og m) affattes således:

« l) "omlægning": større arbejder, som går ud på at ændre et delsystem eller en del af et delsystem, og som ændrer delsystemets ydeevne

m) "fornyelse": større arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del af et delsystem uden at ændre delsystemets ydeevne ».

b) Følgende indsættes som litra o) og p):

« o) "udskiftning i forbindelse med vedligeholdelse": udskiftning af komponenter med andre med samme funktion og ydeevne i forbindelse med forebyggende eller korrigerende vedligeholdelse

p) "ibrugtagning": samtlige operationer, hvorved et delsystem bringes i nominel drift. »

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3, litra e) affattes således:

« e) den angiver i hvert enkelt tilfælde, hvilke procedurer der skal anvendes ved vurderingen af interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelseegnethed og EF-verifikationen af delsystemerne. Disse procedurer er baseret på de i afgørelse 93/465/EØF definerede moduler ».

b) Følgende indsættes som stk. 7:

« 7. TSI'erne kan indeholde en udtrykkelig reference til europæiske standarder eller specifikationer, når det er strengt nødvendigt for at virkeliggøre målene i dette direktiv. I så fald betragtes disse europæiske standarder eller specifikationer (eller de relevante dele deraf) som værende knyttet til den pågældende TSI og bliver obligatoriske, så snart TSI'en bliver gældende. I mangel af europæiske specifikationer, eller indtil de er udarbejdet, kan der henvises til andre normative dokumenter; det skal i så fald være let tilgængelige forvaltningsdokumenter. »

5) Artikel 6 affattes således:

« Artikel 6

1. TSI-udkast udarbejdes af Det Europæiske Jernbaneagentur, i det følgende benævnt "Agenturet", efter mandat fra Kommissionen udstedt efter proceduren i artikel 21,

stk. 2. TSI'erne vedtages og revideres efter samme procedure. De offentliggøres af Kommissionen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

2. Agenturet har til opgave at forberede revisionen og ajourføringen af TSI'erne og at fremsætte alle relevante henstillinger til det i artikel 21 omhandlede udvalg, for at der kan tages hensyn til den tekniske udvikling eller udviklingen i de samfundsmæssige krav.
3. Hvert TSI-udkast udarbejdes i to trin.

Først fastlægger Agenturet TSI'ens grundparametre samt grænsefladerne til de andre delsystemer og alle andre nødvendige særtilfælde. For hvert grundparameter og hver grænseflade gøres der rede for de mest fordelagtige alternative løsninger med angivelse af de tekniske og økonomiske begrundelser. Der træffes beslutning efter proceduren i artikel 21, stk. 2; om nødvendigt tages der hensyn til særtilfælde.

Dernæst udarbejder Agenturet TSI-udkastet med udgangspunkt i disse grundparametre. I givet fald tager Agenturet hensyn til tekniske fremskridt, foreliggende standardiseringsarbejde, eksisterende arbejdsgrupper og anerkendte forskningsresultater. En samlet vurdering af de forventede omkostninger og fordele ved anvendelsen af TSI'erne vedlægges TSI-udkastet; denne vurdering angiver de forventede virkninger for alle berørte økonomiske operatører og agenter.

5. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.
6. Det i artikel 21 omhandlede udvalg orienteres regelmæssigt om, hvordan udarbejdelsen af TSI'erne skrider frem. Under dette arbejde kan udvalget udstede mandater eller fremsætte relevante henstillinger om udformningen af TSI'erne og om vurderingen af omkostninger og fordele. Udvalget kan navnlig på anmodning fra en medlemsstat forlange, at alternative løsninger undersøges, og at vurderingen af omkostningerne og fordelene ved disse løsninger medtages i den rapport, der vedlægges som bilag til TSI-udkastet.
7. I forbindelse med vedtagelsen af hver TSI fastsættes ikrafttrædelsesdatoen for den pågældende TSI efter proceduren i artikel 21, stk. 2. Hvis forskellige delsystemer tages i brug samtidig af tekniske kompatibilitetshensyn, skal de dertil hørende TSI'er have samme ikrafttrædelsesdato.
8. I forbindelse med udarbejdelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til brugernes mening for så vidt angår forhold, der har direkte betydning for betingelserne for de pågældende brugeres anvendelse af delsystemerne. Med henblik herpå hører Agenturet de repræsentative brugersammenslutninger og -organisationer under udarbejdelsen og revisionen af TSI'erne. Agenturet vedlægges TSI-udkastet en rapport om høringsresultaterne.

Listen over sammenslutninger og organisationer, der skal høres, udarbejdes af det i artikel 21 omhandlede udvalg inden vedtagelsen af mandatet for den første TSI og kan gennemgås og opdateres på anmodning af en medlemsstat eller Kommissionen.

9. I forbindelse med udarbejdelse og revision af TSI'erne skal der tages hensyn til arbejdsmarkedets parter mening for så vidt angår de i artikel 5, stk. 3, litra g), nævnte betingelser.

Til dette formål høres arbejdsmarkedets parter, før TSI-udkastet forelægges det i artikel 21 omhandlede udvalg med henblik på vedtagelse eller revision.

Arbejdsmarkedets parter høres inden for rammerne af det sektordialogudvalg, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF²¹. Arbejdsmarkedets parter afgiver udtalelse inden for en frist på tre måneder. »

- 6) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 2 affattes således:

« Alle komponenter undergives den procedure for vurdering af overensstemmelse og anvendelseegnethed, som er angivet i den pågældende TSI, og skal være ledsaget af det dertil hørende certifikat. »

- b) Stk. 4, 5 og 6 udgår.

- 7) Artikel 11 affattes således:

« Artikel 11

Opdager en medlemsstat eller Kommissionen, at europæiske specifikationer, der anvendes direkte eller indirekte med henblik på dette direktiv, 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, hvori de er nævnt, eller ændres; er der tale om europæiske standarder, skal det udvalg, der er nedsat ved direktiv 98/34/EF*, først høres.

* EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. »

- 8) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 2 indsættes følgende som sidste punktum:

« Med henblik herpå anvendes de vurderings- og verifikationsprocedurer, der er fastsat i de relevante strukturelle og funktionelle TSI'er. »

- b) Følgende indsættes som stk. 4 og 5:

« 4. Når medlemsstaterne giver tilladelse til ibrugtagning af rullende materiel, forsyner de hvert køretøj med en alfanummerisk identifikationskode. Denne kode anføres på hvert køretøj og figurerer i et nationalt register, der opfylder følgende kriterier:

²¹ Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

- a) det nationale register opfylder de fælles specifikationer i stk. 5
 - b) det nationale register ajourføres af et organ, der er uafhængigt af infrastrukturforvalteren og alle jernbanevirksomheder
 - c) det nationale register er tilgængeligt for de myndigheder, der er udpeget i henhold til artikel 12 og 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF*, for så vidt angår oplysninger af betydning for jernbansikkerheden. Også de myndigheder, der er udpeget i henhold til artikel 30 i direktiv 2001/14/EF**, Agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har med legitime formål adgang til registeret.
5. De fælles specifikationer for de nationale registre vedtages efter proceduren i artikel 21, stk. 2, på grundlag af et udkast udarbejdet af Agenturet. Registeret indeholder mindst følgende oplysninger:
- a) referencer til erklæringen om EF-verifikation og den enhed, der har udstedt erklæringen
 - b) referencer til det register over rullende materiel, som er nævnt i artikel 24
 - c) oplysning om køretøjets ejer og den jernbanevirksomhed, der benytter det
 - d) eventuelle begrænsninger for benyttelsen af køretøjet
 - e) data vedrørende køretøjets vedligeholdelsesstand.

* EFT L

** EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. »

- 9) I artikel 16, stk. 3, indsættes følgende som sidste punktum:

« Ved denne lejlighed udpeger medlemsstaterne ligeledes de organer, der for disse tekniske forskrifters vedkommende skal forestå de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af overensstemmelse eller anvendelsesegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure. »

- 10) I artikel 17 indsættes følgende som sidste punktum:

« I så fald revideres TSI'erne i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2. Såfremt visse tekniske aspekter vedrørende de væsentlige krav ikke umiddelbart og udtrykkeligt kan behandles i en TSI, anføres de tydeligt i et bilag til den pågældende TSI. I disse tilfælde finder artikel 16, stk. 3, anvendelse. »

- 11) Artikel 20, stk. 5 affattes således:

« 5. Kommissionen nedsætter en gruppe, der koordinerer de bemyndigede organer (i det følgende benævnt "koordineringsgruppen") og drøfter alle spørgsmål om anvendelsen af de i artikel 13 omhandlede procedurer for vurdering af

overensstemmelse eller anvendelseegnethed og den i artikel 18 omhandlede verifikationsprocedure eller anvendelsen af TSI'erne på dette felt. Kommissionen underretter det i artikel 21, stk. 1, omhandlede udvalg om drøftelserne i koordineringsgruppen. Medlemsstaternes repræsentanter kan deltage som observatører i koordineringsgruppens drøftelser. »

12) Følgende indsættes som artikel 21a og 21b:

« Artikel 21a

Kommissionen kan forelægge udvalget alle spørgsmål om gennemførelsen af dette direktiv. Om nødvendigt vedtager Kommissionen en henstilling om gennemførelsen efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

Artikel 21b

Bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 21, stk. 2 »

13) I bilag VII, punkt 2, indsættes følgende som sidste punktum:

« Navnlig skal det organ og det personale, der foretager verifikationerne, være kontraktmæssigt, hierarkisk og funktionelt uafhængige af de myndigheder, der er udpeget til at udstede ibrugtagningstilladelserne i medfør af dette direktiv, licenserne i medfør af direktiv 2001/13/EF og sikkerhedscertifikaterne i medfør af direktiv .../.../EF om jernbanesikkerheden, samt af de enheder, der forestår undersøgelser af ulykker. »

14) Bilag VIII udgår.

Artikel 3

Kommissionen træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre, at anvendelsen af dette direktiv så vidt muligt ikke griber ind i det arbejde med udvikling af TSI'er, hvortil der allerede er udstedt mandater inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, og at medlemsstaterne fortsat kan anvende de to nævnte direktiver i forbindelse med projekter, som er på et fremskredent udviklingsstadium, når dette direktiv træder i kraft.

Artikel 4

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...] ²². De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

²² 24 måneder efter datoen for direktivets ikrafttræden.

Artikel 5

Dette direktiv træder i kraft på [...]dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 6

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 HØJHASTIGHEDSTOG

1. INFRASTRUKTURER

Infrastrukturerne i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog er de transeuropæiske transportlinjer, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet²³ samt i alle ajourføringer af denne afgørelse som resultat af den i afgørelsens artikel 21 fastsatte revision.

Højhastighedslinjerne omfatter:

- de strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover
- de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på omkring 200 km/h
- de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde.

Disse infrastrukturer omfatter systemerne til trafikstyring, positionsbestemmelse og navigation: tekniske anlæg til databehandling og telekommunikation til brug ved befordring af rejsende på disse strækninger for at sikre en sikker og stabil drift af nettet og en effektiv styring af trafikken.

2. RULLENDE MATERIEL

Det rullende materiel, der er omfattet af dette direktiv, er tog, der er konstrueret til at køre

- ved en hastighed på mindst 250 km/h på de strækninger, der er specielt anlagt til højhastighedstog, idet det under egnede forhold skal være muligt at nå op på hastigheder på over 300 km/h
- ved en hastighed på omkring 200 km/h på de eksisterende strækninger, som er specielt udbyggede til højhastighedstog.

3. SAMMENHÆNGEN I DET EUROPÆISKE JERNBANESYSTEM TIL HØJHASTIGHEDSTOG

Skal den europæiske jernbanetransport have den fornødne kvalitet, kræver det bl.a. en særdeles god sammenhæng mellem infrastrukturens (i ordets bredeste betydning, dvs. inklusive de faste dele af alle relevante delsystemer) og det rullende materiels egenskaber (inklusive de dele af alle relevante delsystemer, der er placeret i det rullende materiel). Af denne sammenhæng afhænger ydeevneniveau, sikkerhed, servicekvalitet og omkostninger.

²³ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

BILAG II

DELSYSTEMER

1. LISTE OVER DELSYSTEMER

I dette direktiv foretages en opdeling af det system, som udgør det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, i delsystemer, der svarer til:

- a) områder, der er strukturelt defineret:
- infrastruktur
 - energi
 - styringskontrol og signaler
 - drift og trafikstyring
 - rullende materiel
- b) områder, der er funktionelt defineret:
- vedligeholdelse
 - trafiktelematik for person- og godstrafikken.

2. OMFATTEDE OMRÅDER

For hvert delsystem fastlægges listen over interoperabilitetsrelevante elementer i de mandater, der gives Agenturet til udarbejdelsen af TSI-udkast.

I henhold til artikel 6, stk. 1, fastlægges disse mandater efter proceduren i artikel 21, stk. 2.

I givet fald præciserer Agenturet listen over de interoperabilitetsrelevante elementer, der er fastsat i mandaterne, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra c).

3. GRUNDPARAMETRE

Ifølge artikel 5, stk. 3, litra b), betragtes følgende elementer som grundparametre for tilvejebringelsen af interoperabilitet²⁴:

- Mindste fritrumsprofil for infrastrukturen
- Mindste kurveradius
- Sporvidde
- Maksimal belastning af spor
- Mindste perronlængde
- Perronhøjde
- Forsyningsspænding

²⁴ Jf. Kommissionens henstilling 2001/290/EF.

- Køreledningsgeometri
- ERTMS-specifikationer²⁵
- Akseltryk
- Maksimal toglængde
- Det rullende materiels fritrumsprofil
- Minimumsspecifikationer for opbremsning
- Grænsespecifikationer for elektricitet til rullende materiel
- Grænsespecifikationer for mekanik til rullende materiel
- Driftsspecifikationer i forbindelse med togsikkerheden
- Grænsespecifikationer vedrørende udvendig støj
- Grænsespecifikationer vedrørende udvendige vibrationer
- Grænsespecifikationer vedrørende udvendige elektromagnetiske forstyrrelser
- Grænsespecifikationer vedrørende indvendig støj
- Grænsespecifikationer vedrørende aircondition
- Specifikationer vedrørende befordring af handicappede personer.

2.

²⁵ European Rail Traffic Management System, jf. Kommissionens beslutninger 1999/569/EF og 2001/260/EF.

FINANSIERINGSOVERSIGT		[...]
		DATO: 06.11.2001
1.	BUDGETPOST: De budgetposter, der berøres af udviklingen og revisionen af tekniske specifikationer for interoperabilitet, er B5-700 og B7-040 (nomenklatur 2001).	BEVILLINGER:
2.	FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE: Direktiv om ændring af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem.	
3.	RETSGRUNDLAG: EF-traktatens artikel 156.	
4.	FORMÅL: Ændring af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSI'er, forslagene til retsakter om jernbanesikkerhed og oprettelse af Agenturet samt vedtagelsen af "infrastrukturpakken"	
5.	FINANSIELLE VIRKNINGER Arbejdet med udvikling og revision af TSI'er overdrages gradvis det agentur, der foreslås oprettet i tilslutning til det foreliggende forslag; vedrørende de budgetmæssige virkninger henvises til finansieringsoversigten for Agenturet.	
6.0	ER FINANSIERING MULIG GENNEM BEVILLINGER OPFØRT UNDER DET PÅGÆLDENDE KAPITEL I DET LØBENDE BUDGET?	NEJ
6.1	ER FINANSIERING MULIG VED OVERFØRSEL MELLEM KAPITLER I DET LØBENDE BUDGET?	NEJ
6.2	ER ET TILLÆGSBUDGET NØDVENDIGT? (se finansieringsoversigten for Agenturet)	JA
6.3	SKAL DER OPFØRES BEVILLINGER PÅ FREMTIDIGE BUDGETTER? (se finansieringsoversigten for Agenturet)	JA
BEMÆRKNINGER: Intet		

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Direktiv om ændring af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet i det trans-europæiske jernbanesystem

DOKUMENTNUMMER

FORSLAGET

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

Forslaget har til formål at ændre direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF for at tage hensyn til erfaringerne fra gennemførelsen af disse direktiver, forslagene til retsakter om jernbanesikkerhed og oprettelse af Det Europæiske Jernbaneagentur samt vedtagelsen af "infrastrukturpakken". Kun en EF-lovgivning er egnet til at virkeliggøre dette mål.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem berøres af forslaget?*

Blandt de mange foreslåede ændringer vil kun følgende to få mærkbare virkninger for virksomhederne:

- efter vedtagelsen er det Agenturet, der får til opgave at udarbejde TSI-udkastene og revidere TSI'erne, i stedet for det fælles repræsentative organ
- det "geografiske" anvendelsesområde for direktiv 2001/16/EF udvides til at omfatte hele jernbanenet.

Hvad angår den første ændring, er det AEIF (Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanenet), som inden for rammerne af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF fik mandat til at udvikle TSI. Som fastsat i forslagens artikel 3 vil det arbejde, hvortil der allerede er givet mandat, ikke blive berørt. Hvad angår det fremtidige arbejde, vil Agenturet, som det fremgår af forslaget om oprettelse af Agenturet, i videst muligt omfang gøre brug af de eksperter, AEIF foreslår. Virkningen er derfor ikke af økonomisk art, men snarere af "politisk" karakter. Eftersom TSI'erne skal vedtages på grundlag af en fællesskabsretsakt, optræder Kommissionen som lovgiver, og det forekommer naturligt at overlade opgaven med at udarbejde et lovforslag til et offentligt organ som det foreslåedeagentur i stedet for til en privat aktør som AEIF.

Hvad angår den anden ændring, er de berørte virksomheder de samme som dem, der berøres af gennemførelsen af direktiv 2001/16/EF om jernbanenettet for konventionelle tog, dvs. virksomheder, der fremstiller jernbanemateriel, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, entreprenørvirksomheder og virksomheder, der fremstiller telematik.

Berøres SMV i højere grad end store virksomheder?

Fremstillingen af jernbanemateriel er centreret omkring store virksomheder, der bliver nødsaget til at tilpasse sig de tekniske specifikationer for interoperabilitet. SMV berøres som underleverandører.

Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EU?

De virksomheder, der fremstiller jernbanemateriel, er fordelt over hele EU's område, men især koncentreret i Tyskland, Belgien, Danmark, Spanien, Frankrig, Italien, Det Forenede Kongerige og Sverige.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?*

Når det foreliggende forslag træder i kraft, vil de berørte virksomheder i forvejen skulle efterleve direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF; de vil formentlig allerede have truffet de nødvendige forholdsregler for at efterkomme disse to direktiver. Derfor skulle det foreliggende forslag ikke medføre behov for nye foranstaltninger.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få*

- *for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Bedre sammenhæng og interoperabilitet i jernbanenettet vil give lettere adgang til nettet og bedre trafikafvikling, hvilket skaber gunstigere vilkår for oprettelse af nye virksomheder og bidrager til at forbedre de eksisterende virksomheders udbud, og det vil i sidste ende kunne give jernbanetransporten en større markedsandel.

- *på beskæftigelsen?*

Ved at skabe gunstige vilkår for oprettelse af nye virksomheder og øget aktivitet for eksisterende SMV vil den tættere sammenhæng og interoperabilitet i nettet være med til at fremme beskæftigelsen.

- *for virksomhedernes konkurrenceevne?*

Interoperabilitet bidrager til at forbedre såvel de store virksomheders som SMV's konkurrenceevne både inden for EU og på verdensmarkederne. Interoperabilitet vil navnlig medvirke til at åbne markederne, hvilket vil give SMV 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. De vil derfor få flere stordriftsfordele og dermed øge deres konkurrenceevne.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV's særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?*

Offentliggørelsen af TSI'erne og standarderne vil være til fordel for SMV, fordi de vil få lettere adgang til markedet som følge af den større åbenhed og gennemsigtighed på dette marked.

HØRING AF BERØRTE KREDSE

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

Medlemsstaternes regeringsekspertes og repræsentanterne for industrien, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne har erklæret sig enige i, at det er nødvendigt at ændre direktiverne om interoperabilitet, navnlig for at tage hensyn til erfaringerne fra udviklingen af TSI'er på højhastighedsområdet og tilpasse direktiv 96/48/EF til direktivet om konventionelle tog, som er det seneste.

Hvad angår Agenturets opgaver i forbindelse med udviklingen af TSI'er, har der ikke været nogen negative reaktioner, når man ser bort fra UIC (Den Internationale Jernbaneunion) og CCFE (Den Europæiske Jernbanesammenslutning), som ved de første høringer gav udtryk for den opfattelse, at Agenturet kunne give anledning til yderligere forsinkelser i arbejdet med udvikling og revision af TSI'er i forhold til den nuværende situation. Desuden finder de, at man absolut fortsat bør trække på erfaringerne hos de blandede arbejdsgrupper (infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, industrien). Kommissionen har fuldt ud taget hensyn til disse bemærkninger i det forslag om oprettelse af Agenturet, som er vedtaget sammen med det foreliggende forslag. Forslaget om Agenturet har været genstand for flere høringer i medlemsstaterne på møder i relevante udvalg og arbejdsgrupper, og også aktørerne i jernbanesektoren er blevet hørt. Da forslaget blev præsenteret i sin endelige udgave på en høring den 19. november 2001, opnåede det bred tilslutning.

Udvidelsen af anvendelsesområdet for direktiv 2001/16/EF til at omfatte hele jernbanenettet for konventionelle tog forekommer at være absolut nødvendig som en konsekvens af vedtagelsen af direktiv 2001/12/EF den 26. februar 2001.

Det foreliggende forslag er led i en "pakke", som er blevet præsenteret på en lang række seminarer og konferencer i løbet af 2001, og som i de fleste tilfælde har fået bred tilslutning.