

[PDF udgave \(77 KB\)](#)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

| Bilag | Journalnummer | Kontor | |
|-------|---------------|--------|------------------|
| 1 | 400.C.2-0 | EUK | 19. februar 2004 |

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets notat om indledning af forligsprocedure om EU's anden jernbanepakke, KOM(2002) 21-25.



Notat

Dato : 17. februar 2004
J.nr. :
Sagsbeh. : 601-36
Org. enhed : JGa
6. Kontor

Notat til Folketingets Europaudvalg om indledning af forligsprocedure om EU's anden jernbanepakke. KOM (2002) 21-25

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til EU's anden jernbanepakke er modtaget i Rådssekretariatet den 25. januar 2002. Jernbanepakken består af en henstilling og 4 legislative forslag:

Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (KOM(2002) 21).

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem (KOM(2002) 22).

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (KOM(2002) 23).

Henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om vilkårene for Fællesskabets tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980 som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999 (KOM(2002) 24).

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (KOM(2002) 25).

Forslagene er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, særlig artikel 71, stk. 1, og skal vedtages med kvalificeret flertal efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagen).

Kommissionens oprindelige forslag indeholdt i hovedtræk følgende:

En gradvis harmonisering af sikkerhedsområdet via en harmonisering af sikkerhedsforskrifter, reviderede regler for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, regler om information om sikkerhed og fælles regler for havariundersøgelser.

En harmonisering af interoperabilitetsdirektiverne for højhastighedstog og for konventionelle baner.

Oprettelsen af et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet.

Fuldstændig markedsåbning for nationale (cabotage) og internationale jernbanegodstransporter fra direktivets gennemførelsesdato (det følger allerede af EU's 1. jernbanepakke, at medlemsstaterne skal give adgang til hele deres jernbanenet for internationale jernbanegodstransporter fra den 15. marts 2008).

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 29. november 2002 med henblik på forhandlingsmandat.

Sagen har endvidere været forelagt Folketingets Europaudvalg ved grundnotater af 27. februar 2002 vedrørende de enkelte forslag. Sagen har endelig været forelagt Folketingets Europaudvalg den 22. marts 2002, den 27. september 2002 og den 21.

for sit ændringsforslag.
Rådet nåede til politisk enighed om en fælles holdning den 26. marts 2003. Rådet vedtog en fælles holdning den 26. juni 2003.

Rådets fælles holdning indeholder i hovedtræk følgende:

Markedsåbning for international godstransport fra den 1. januar 2006.

Markedsåbning for alle former for godstransport fra 1. januar 2008.

Kommissionen skal inden udgangen af 2003 forelægge et forslag om indførelse af et europæisk førerbevis for lokomotivførere.

Det Europæiske Jernbaneagentur bliver et teknisk organ, der udelukkende på et rådgivningsmæssigt plan tilfører Fællesskabet den nødvendige ekspertise og midler til at træffe effektive skridt med hensyn til jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

Rådets vedtager Fællesskabets tiltrædelse af COTIF-konventionen.

Parlamentet godkendte ved sin andenbehandling den 23. oktober 2003 Rådets fælles holdning med forbehold for sit ændringsforslag.

Parlamentets ændringsforslag indeholder i hovedtræk følgende:

Markedsadgang for alle typer af godstransport fra den 1. januar 2006.

Markedsadgang for persontransport fra den 1. januar 2008 (medlemsstaterne kan åbne markedet tidligere under forbehold for reciprocitet).

Krav om deltagelse af repræsentanter fra fagforeningerne i visse arbejdsgrupper under Agenturet, når arbejdsopgaverne har direkte indvirkning på arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed for arbejdstagerne. En stramning af Agenturets budget- og regnskabsregler, hvor bl.a. Revisionsretten og Parlamentet får større indflydelse.

Parlamentet ønsker indført en forelæggelse af nye nationale sikkerhedsforanstaltninger for Kommissionen med henblik på forudgående godkendelse og en harmonisering af strukturen for sikkerhedsregler.

Parlamentet har ligeledes understreget behovet for indførelse af en "sort boks" i togene samt harmonisering af de indsamlede data og af behandlingen af disse – her er der en tæt sammenhæng med interoperabilitetsdirektivet.

Parlamentet støttede endvidere fortsat indførelsen af et europæisk førerbevis for lokomotivførere samt harmonisering af køre- og hviletider for lokomotivførere og personale, der varetager sikkerhedsfunktioner

Det personale, der står for drift, opbygning og vedligeholdelse af systemet skal have kvalifikationer og samme sundheds- og sikkerhedsbetingelser, uanset deres konkrete arbejdsplads. Det ønskes af Parlamentet, at de inddrages i de spørgsmål, som vedrører deres ansvarsområde og arbejdsvilkår.

Parlamentet har endvidere foreslået, at TSI'erne skal begrundes ud fra undersøgelser, som viser, hvilke fordele de indebærer for markedsandele og trafikudvikling samtidig med, at der tages hensyn til de eksterne omkostninger, dvs. deres virkninger på miljø, sikkerhed og sociale aspekter.

Da Rådet ikke fuldstændigt har kunnet tilslutte sig Parlamentets forslag ved

andenbehandlingen, er forslagene gået videre til forligsprocedure.

Der har foreløbig været afholdt et dialog-møde mellem Rådet, Parlamentet og Kommissionen den 27. januar 2004. Der blev ikke nået til enighed på dette møde.

Det væsentligste udestående problem lader til at være spørgsmålet om liberalisering af passagertransporten, idet Parlamentet som nævnt ovenfor ønsker en markedsåbning for passagertransport, mens Rådets Fælles holdning udelukkende indebærer en markedsåbning for godstransport.

Fra dansk side henholder man sig under forhandlingerne til det forhandlingsoplæg, der blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 29. november 2002.