

Grundnotat til Folketingets Europaudvalg om forslag til kommissionsbeslutninger om tekniske specifikationer for interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for delsystemerne: "Trafiktelematik for godstrafikken", "godsvogne", "støj" og "styringskontrol og signaler".

1. Indledning

Kommissionens forslag (ST02EN06 TAF, part 1 og 2, ST04EN06 WAG, part 1 og 2, ST05EN06 NOISE, part 1 og 2, og ST01EN06 CCS, part 1 og 2) til de ovenfor nævnte beslutninger er fremsendt til medlemsstaterne den 25. oktober 2004.

Forslaget har som retsgrundlag artikel 6(1) for vedtagelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) i direktiv 2001/16/EC af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Forslaget behandles ved udvalgsprocedure i henhold til artikel 21 i ovennævnte direktiv, senere ændret ved direktiv 2004/50/EC.

Ved møde i det såkaldte artikel 21-udvalg under interoperabilitetsdirektiverne den 23. november 2004 er forslagene til kommissionsbeslutninger forelagt til vedtagelse i udvalget.

2. Forslagets formål og indhold

Vedtagelsen af kommissionens forslag til beslutninger indebærer, at der fastsættes tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) for delsystemerne "Telematik for godstrafikken", "godsvogne", "støj" og "styringskontrol og signaler" i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Kort beskrivelse af den tekniske specifikation for telematik for godstrafikken (TSI-TAF)

TSI'en omhandler trafiktelematik som anført i direktivets bilag II punkt 1(b) funktionelt definerede områder.

Formålet med TSI'en er at sikre en effektiv udveksling af informationer til administration og afvikling af godstrafik og godstransporter mellem relevante aktører, så godstransporten ad jernbane kan forblive økonomisk bæredygtig og medvirke til en forbedret konkurrenceevne.

Det retter sig både mod infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, der forpligtes til at tilpasse de telematiske informationssystemer til interoperabilitetskravene.

Inden 6 måneder fra kommissionsbeslutningen træder i kraft, skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere notificere funktionaliteten og karakteristika af de eksisterende telematiske systemer til kommissionen og medlemsstaterne.

Sektorens europæiske repræsentanter skal derefter inden 1 år efter ikrafttræden af beslutningen udarbejde en europæisk strategisk implementeringsplan baseret på informationer om medlemsstaters nuværende telematiksystemer for jernbanegodstransport og nationale planer for indfasning af TSI-TAF. Efter den tidsfrist vil opgaven i påkommende tilfælde blive overvåget af det nyetablerede Europæiske Jernbaneagentur (European Railway Agency: ERA).

Efter den strategiske plans vedtagelse skal alle telematiksystemer for jernbanegods indrettes i henhold til implementeringsplanen.

TSI-TAF opstiller ikke egentlige tidsmæssige krav til gennemførelsen, men de telematiske systemer skal ved nyanlæg, fornyelse og større opgradering følge de angivne interoperabilitetskrav.

Kort beskrivelse af den tekniske specifikation for godsvogne (TSI-WAG)

TSI'en specificerer delsystemet for rullende materiel som anført i Direktiv 2001/16/EF Bilag II, punkt 1(a), strukturelt definerede områder.

Specifikationen fastsætter krav til konstruktion og egenskaber for godsvogne, der forudsættes at kunne færdes på alle dele af det konventionelle europæiske jernbanenet. Kravene gælder for nye eller opgraderede vogne.

Kort beskrivelse af den tekniske specifikation for støj (TSI-noise)

TSI'en specificerer et undersystem af delsystemet for rullende materiel, som anført i Direktiv 2001/16/EF Bilag II, punkt 1(a), strukturelt definerede områder.

Materiellet, som er omfattet af TSI'en, består af lokomotiver, togsæt, godsvogne og passagervogne, som forudsættes at kunne færdes på alle dele af det europæiske konventionelle jernbanenet.

TSI'en fastlægger støjgrænser for rullende materiel i forskellige situationer. Ligeledes fastsættes målemetoder.

Der foreskrives støjgrænser i 2 "step", hvor såkaldte 1. step gælder fra TSI'ens ikrafttrædelse med anviste overgangskrav, medens 2. steps krav, der er en opstramning i forhold til 1. step, skal anvendes efter en tiårig periode.

Det Europæiske Jernbaneagentur er fremover ansvarlig for en evaluering og opdatering af TSI'en. Opdateringsforslag forelægges "Artikel 21 udvalget" til beslutning. Første revision skal ske inden for 7 år efter ikrafttrædelse af kommissionsbeslutning.

Kort beskrivelse af den tekniske specifikation for styringskontrol og signaler (TSI-CCS)

TSI'en specificerer et undersystem af delsystemet for styringskontrol og signaler, som anført i Direktiv 2001/16/EF Bilag II, punkt 1(a), strukturelt definerede områder.

TSI'en fastsætter krav til radio- og togstopssystem i det europæiske jernbanenet for konventionelle tog. Ligeledes beskriver TSI'en mulige tekniske løsninger og strategier for at komme fra nuværende situation med nationale systemer over forskellige overgangsløsninger til fuld interoperabilitet.

De fastlagte europæiske radio- og togstopssystemer skal som hovedprincip anvendes ved nyanlæg, opgraderinger, mv., idet der dog vil være mulighed for visse midlertidige overgangsløsninger.

I kommissionsbeslutningen lægges der vægt på fremdrift i implementeringen af TSI'ens krav, hvorfor medlemsstaterne forpligtes til at udarbejde en officiel national implementeringsplan, som skal fremsendes til EU's øvrige medlemsstater samt EU-Kommissionen ikke senere end ét år efter ikrafttrædelsen af TSI'en. På grundlag af de nationale implementeringsplaner udarbejder kommissionen en EU Master Plan.

Kommissionsbeslutningen foreskriver også, at medlemsstaten forpligtes til at gøre, hvad muligt er for, at en såkaldt ydre Specific Transmission Module (STM) er tilgængelig. Denne STM oversætter signaler fra den nationale infrastruktur til det europæiske togstopssystem i toget.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Der er tale om en gennemførelsesforanstaltning for en allerede vedtagen retsakt.

4. Udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om forslaget.

5. Forslagets konsekvenser for Danmark

Generelt gælder for de fire kommissionsbeslutninger, at de skal implementeres i dansk ret.

I det følgende er de enkelte kommissionsbeslutninger nærmere vurderet i relation til konsekvenser.

Ad tekniske specifikationer for telematik for godstrafikken

I dag forefindes der i Europa nationale eller virksomhedsspecifikke telematiske systemer for godstrafikken, som kun vanskeligt kan kommunikere indbyrdes. Dette forhold er hæmmende for den igangsatte liberalisering af godstrafikken, ligesom det vanskeliggør den af EU ønskede udvidelse af den internationale godstrafik på jernbane i EU. Gennemførelsen af disse harmoniserede systemer forudsættes at ske på aktørernes (primært jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere) eget initiativ, idet det er vurderet, at aktørerne har klare økonomiske og andre fordele ved etableringen. Kommissionen (senere ERA) vil nærmere overvåge processen.

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser

Ad tekniske specifikationer for godsvogne

Der forefindes i dag internationalt anerkendte regler for godsvogne beskrevet i såkaldte RIV-bestemmelser (Regioloamento Internazionale Veicolo), men disse regler er alene udarbejdet af den internationale interesseorganisation, UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Disse regler er således ikke fastsat på grundlag af en international mellemstatslig aftale eller lignende, men en stor del af bl.a. europæiske lande anerkender de facto disse regler.

De tekniske specifikationer for godsvogne fastsat i TSI-udkastet er udarbejdet på grundlag af anførte RIV-bestemmelser, hvorved der herved nu vil være EU-myndighedskrav til godsvogne.

Da der kun i begrænset omfang i TSI'en er foretaget ændringer i forhold til de hidtil anvendte RIV-bestemmelser, vurderes det, at aktører (primært jernbanevirksomheder) ikke vil få væsentlige konsekvenser ved de nye regler.

Forslaget vil ikke have statsfinansielle konsekvenser.

Ad tekniske specifikation for støj (TSI-noise)

I Danmark er der i dag ikke fastsat krav til støjgrænser for

jernbanemateriel, hvorfor kravene på sigt vil medvirke til lavere støjniveau ved jernbaner.

Kravene gælder ikke for eksisterende rullende materiel, men kun for nyt eller opgraderet materiel. Kravene vurderes at kunne efterleves af aktørerne (primært jernbanevirksomheder) uden væsentlige konsekvenser for så vidt angår kravene i såkaldt 1. step med overgangsbestemmelser.

Det er derimod mere usikkert på nuværende tidspunkt, om de såkaldte 2. step krav, som forventes at skulle træde i kraft om ti år, vil medføre væsentlige konsekvenser for aktørerne. Men det er fastsat, at der senest om 7 år skal være foretaget en nærmere undersøgelse af disse 2. step-krav, hvor det vurderes, om kravene skal revideres.

Forslaget for 1. step-krav vil ikke have statsfinansielle konsekvenser.

Ad tekniske specifikation for styringskontrol og signaler

I Danmark anvendes på det konventionelle net radiosystemet, MSR3, og togstopssystemet, ZUB123. I de øvrige medlemsstater anvendes andre nationale systemer, hvorved det er vanskeligt for jernbanevirksomheder at foretage grænseoverskridende trafik.

Ifølge direktivet og TSI'en vil vi som hovedprincip være forpligtet til at anvende de i TSI'en krævede systemer ved nyanlæg, opgraderinger eller gennemgribende fornyelser.

Da kommissionen ønsker at fremme implementeringen af de interoperable radio- og togstopssystemer, skal medlemsstaterne ifølge udkastet til kommissionsbeslutning udarbejde en national implementeringsplan i overensstemmelse med TSI'ens kriterier i kapitel 7. Planen skal som minimum indeholde implementering af TSI'ens systemer på strækningerne Øresund til Padborg og Fehmernbælt forbindelsen, hvor Kommissionen har en forventning om, at de interoperable systemer er implementeret inden for en tidshorisont på 10-12 år.

Denne plan skal sendes til de øvrige medlemsstater og kommissionen indenfor et år efter, kommissionsbeslutningen offentliggøres. På basis af de nationale implementeringsplaner vil kommissionen opstille en EU Master Plan.

I løbet af en kortere årrække skal radiosystemet på statens net udskiftes, da det nuværende system bygger på en forældet analog teknologi, som det kun vanskeligt kan skaffes reservedele til. Vi vil ved denne udskiftning være forpligtet til at skulle anvende det europæiske radiosystem, GSM-R.

For så vidt angår kravene til det fælleseuropæiske togstopssystem er problemstillingen mere kompliceret.

I løbet af få år vil der med stor sandsynlighed komme enten nye danske eller udenlandske tog med det europæiske system installeret i toget, hvorved det ikke kan anvendes på danske strækninger med dansk togstopssystem, med mindre toget dobbeltudrustes med dansk togstopssystem eller en såkaldt "Specific Transmission Module" (kaldt STM), som kan omsætte signalerne mellem det danske togstopssystem i infrastrukturen og det europæiske togstopssystem installeret i toget.

Ifølge udkastet til kommissionsbeslutning er medlemsstaterne forpligtet til at gøre - hvad muligt er - for at sikre, at en sådan ydre STM er tilgængelig inden den 31. december 2007. Hvis det ikke er muligt at have en STM tilgængelig for jernbanevirksomhederne, skal medlemsstaten underrette kommissionen om grunden hertil samt oplyse, hvilke andre løsninger medlemsstaten vil sætte i stedet for at muliggøre adgang til det danske net. Denne forpligtelse i sig selv vil medføre en ikke ubetydelig udgift til undersøgelse og eventuelt udvikling af en sådan ydre STM for staten.

På nuværende tidspunkt er der tvivl om, hvorvidt det overhovedet er teknisk muligt at udvikle en "ydre" STM til det danske togstopssystem. Det vurderes dog, at det sandsynligvis vil være muligt at udvikle en såkaldt integreret STM, som sandsynligvis vil være mindst lige så dyr at installere i et tog som en dobbelt udrustning bestående af det danske og europæiske system.

Sammenlagt vurderes det, at kravene til det europæiske togstopssystem vil aflede ikke ubetydelige økonomiske konsekvenser for staten i en længere årrække, ligesom aktørerne (jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere) i en længere årrække også vil få økonomiske og andre konsekvenser i overgangsperioden til systemet er fuldt implementeret.

Det skal dog tilføjes, at allerede ved direktivets vedtagelse forpligtedes medlemsstaterne sig til at anvende TSI'erne efter nærmere fastsatte kriterier, når TSI'erne var vedtaget.

Da hver medlemsstat stort set har hvert deres unikke system, vurderes det, at danske synspunkter - i det omfang det overhovedet er muligt - er tilgodeset eller vil blive efterkommet ved en række aktuelt ubehandlede forhold, som vil blive besluttet ved næste revision af TSI'en.

6. høring

Udarbejdelsen af de tekniske specifikationer er udarbejdet af et konsortium bestående af europæiske interesseorganisationer fra industrien, hvorigennem danske virksomheder har deltaget i forskellige sammenhænge.

Under den forudgående behandling af de tekniske specifikationer i artikel 21-udvalget har der forud for hvert møde i artikel 21-udvalget været afholdt formøder med relevante interessenter for at få relevante danske synspunkter frem.

7. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.