



Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7087
Fax 7226 7070
mba@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal 112-00019
Dato 16.06.2006

Grundnotat om forslag til kommissionsbeslutninger om vedtagelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem (TSI'er), herunder TSI-SRT "sikkerhed i jernbanetunneler" og TSI-PRM "personer med reduceret mobilitet".

1. Resumé

Den 20. og 21. juni 2006 vil der blive afholdt møde i Artikel 21 udvalget for interoperabilitet, hvor der forventes fremsat en række forslag til kommissionsbeslutning omkring tekniske specifikationer for interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem til afgørelse i komitéprocedure i henhold til artikel 21 stk. 2 i direktiverne 94/48/EF og 2001/16/EF. To af forslagene til kommissionsbeslutninger er af væsentlighed og vedrører vedtagelse af tekniske specifikationer for personer med reduceret mobilitet (TSI-PRM) og for sikkerhed i jernbanetunneller (TSI-SRT).

2. Baggrund

Til Artikel 21 udvalgets møde den 20. og 21. juni 2006 vil der blive fremsat 10 forslag til kommissionsbeslutning, som skal afgøres i en komitéprocedure. Det drejer sig om følgende forslag:

- Direktiv 2001/16/EF: Forslag til to nye tekniske specifikationer for interoperabilitet TSI-SRT "sikkerhed i jernbanetunneler" og TSI-PRM "personer med reduceret mobilitet".
- Direktiv 96/48/EF: Fem reviderede TSI'er for højhastighedstog: TSI-INS "infrastruktur", TSI-ENE "energi", TSI-RST "rullende materiel", TSI-OPE "drift og trafikstyring" og TSI-CCS "styringskontrol og signaler".
- Direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF: Revision af interoperabilitetsdirektivernes Annex VI om verifikationsprocedure for delsystemer.
- Direktiv 2004/49/EF: Mandat til Jernbaneagenturet (ERA) for næste runde af Common Safety Methods (CSM)

- Direktiv 2004/49/EF: Implementering af nyt, harmoniseret format for sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder

Notat
Journal 112-00019
Dato 16.06.2006

Dette grundnotat vedrører primært forslagene til kommissionsbeslutninger vedrørende nye TSI'er i forslag ST06EN02 SRT (part 1 og 2 dateret 21.05.2006) for TSI-SRT "sikkerhed i jernbanetunneler" og ST07EN04 PRM (part 1 dateret 21.03.2006 og part 2 dateret 18.05.2006) for TSI-PRM "personer med reduceret mobilitet". Kommissionens forslag om revision af fem TSI'er for højhastighedstog vurderes på det foreliggende grundlag ikke at have væsentlig betydning i Danmark. Kommissionens forslag blev fremsendt i maj 2006 og håndteres i forbindelse med den kommenterede dagsorden for mødet i Artikel 21 udvalget.

3. Hjemmelsgrundlag

Beslutningerne om nye tekniske specifikationer for interoperabilitet sker i henhold til artikel 6 i direktiverne 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog som nu er samlet og revideret i direktiv 2004/50/EF om interoperabilitet på det transeuropæiske jernbanenet.

Direktiv 2004/50 er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 347 af 20. april 2006 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet.

Der er tale om tekniske forhold, som afgøres i en komitéprocedure i henhold til artikel 21 stk. 2 i direktiverne 94/48/EF og 2001/16/EF.

Artikel 21 stk. 2 henviser til anvendelsen af artikel 5 og 7 i afgørelse 199/468/EF, jf. dennes artikel 8, dvs. en forskriftskomité hvor forslaget vedtages med kvalificeret flertal.

4. Nærhedsprincippet

Der er tale om en gennemførelsesforanstaltning for allerede vedtagne retsakter.

5. Formål og indhold

5.1 Den tekniske specifikation for interoperabilitet for sikkerhed i jernbanetunneler (TSI-SRT)

Vedtagelsen af Kommissionens forslag til beslutning ST06EN02 SRT (part 1 og 2) indebærer, at der fastsættes tekniske specifikationer for interoperabilitet for "sikkerhed i jernbanetunneler".

Notat
Journal 112-00019
Dato 16.06.2006

Formålet med TSI-SRT er, at harmonisere de anvendte sikkerhedsforanstaltninger og tekniske regler omkring sikkerhed i jernbanetunneler med henblik på at sikre interoperabilitet og tilbyde en ensartet tilgang til sikkerhed og sikkerhedsforanstaltninger for passagerer i hele Europa. Desuden skal rullende materiel, som er godkendt i henhold til TSI for rullende materiel som et generelt princip have adgang til alle tunneler i det transeuropæiske jernbanenet.

Et andet formål med TSI-SRT er, at fastsætte minimumkrav for tunnelsikkerhed og at styre den tekniske udvikling frem mod harmoniserede og omkostningseffektive løsninger, der så vidt som muligt er ens overalt i Europa.

TSI-SRT indeholder et klassifikationssystem for rullende materiel til kørsel i forskellige typer af jernbanetunneler.

TSI-SRT er en tværgående TSI, som vil blive implementeret i TSI'erne for delsystemerne "infrastruktur", "energi", "styringskontrol og signaler (togkontrol og togradio)", "drift og trafikstyring" og "rullende materiel".

5.2 Teknisk specifikation for interoperabilitet for personer med reduceret mobilitet (TSI-PRM)

Vedtagelsen af Kommissionens forslag til beslutning ST07EN04 PRM (part 1 og 2) vil indebære, at der fastsættes tekniske specifikationer for interoperabilitet for personer med reduceret mobilitet, herunder ældre, børn og syns- og hørehæmmede.

Formålet med TSI-PRM er at harmonisere de løsninger, der tilbydes til personer med reduceret mobilitet, som rejser som passagerer på jernbanen. De opstillede minimumskrav til rullende materiel, stationer og relevante dele af infrastrukturen vil muliggøre interoperabilitet og sikre en ensartet tilgængelighed for personer med reduceret mobilitet på tværs af det transeuropæiske jernbanenet.

Minimumskravene i TSI-PRM omfatter adgangsforholdene til stationer/perroner (elevatorer og ramper samt ledelinier for blinde), overgang mellem perron og tog (fx perronhøjde i forhold trindhøjde på rullende materiel) samt indretningen af det rullende materiel.

TSI-PRM indeholder desuden krav om, at jernbanevirksomheden skal stilles assistance til rådighed på stationer, hvis den fysiske indretning af tilgængelige stationer ikke er gennemført.

TSI-PRM er en tværgående TSI, som vil blive implementeret i TSI'erne for delsystemerne "infrastruktur" og "rullende materiel".

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om forslagene.

7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet for henholdsvis højhastighedstog og konventionelle tog og som revideret i direktiv 2004/50/EF er allerede gennemført i dansk lovgivning i medfør af følgende:

- Bekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 af lov om jernbane ("Jernbaneloven")
- Bekendtgørelse nr. 347 af 20. april 2006 om interoperabilitet på det transeuropæiske jernbanenet

De tekniske specifikationer for interoperabilitet gennemføres i dansk ret via administrative forskrifter under transport- og energiministerens bemyndigelse.

8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomi, miljøet og beskyttelsesniveauet

Generelt gælder for de to kommissionsbeslutninger om TSI-SRT og TSI-PRM samt de fem kommissionsbeslutninger om reviderede TSI'er for højhastighedstog, at de gennemføres i dansk ret ved administrative forskrifter.

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

8.1 Ad tekniske specifikationer for sikkerhed i jernbanetunneler – TSI-SRT

Minimumskravene til tunneler i TSI-SRT er mindre restriktive end de krav, der hidtil har været gældende ved nybyggede jernbanetunneler i Danmark (fx Øresund og Storebælt). Kravene i TSI-SRT skal opfyldes ved opgradering af eksisterende jernbanetunneler som fx Boulevardtunnelen ved Nørreport.

Minimumskravene til rullende materiel, fx ombygning af materiel til overstropning af nødbremse, er i forhold til nuværende materiel allerede gennemført af hensyn til kørsel i Storebæltstunnelen.

Forslaget vurderes i forbindelse med opgradering af Boulevardtunnelen at koste ca. 10 mio. kr. Forslaget vil have administrative konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i forbindelse med godkendelse/ibrugtagning.

Forslaget har desuden nogle positive samfundsøkonomiske konsekvenser ved opnåelse af højere sikkerhedsniveau ved samme omkostningsniveau.

Kommissionens forslag indeholder ikke nogen angivelse af konsekvenser for EU's budget.

8.2 Ad tekniske specifikationer for personer med reduceret mobilitet -TSI-PRM

En del af minimumskravene kan gennemføres uden større økonomiske konsekvenser for Danmark, fordi der allerede stilles tilsvarende krav i forbindelse med etablering af nye stationer og nyt materiel. Men der er to områder, hvor TSI-PRM kan forventes at få større økonomiske konsekvenser og det er i forbindelse med opgraderinger af eksisterende stationer på det konventionelle jernbanenet, nemlig ved kravene til elevatorer og ramper på stationer og ved kravene om tilgængelighed ved perroner. Det skal bemærkes, at udgifterne kun bliver udløst i det tempo det besluttes at etablere eller opgradere stationerne. Investeringsbehovet vil således i perioden 2007-14 i vidt omfang afhænge af den kommende rammeaftale for Banedanmark.

1. Krav om elevatorer og ramper på stationer:

Dette krav skal opfyldes for nybyggede stationer og ved opgradering af eksisterende stationer. Der er en undtagelse for stationer med mindre end 1000 daglige passagerer, hvis der er en anden station med elevatorer/ramper på samme strækning inden for en afstand på 30 km ved en nybygget station, og inden for 50 km ved en opgraderet station.

Der er allerede installeret elevatorer eller ramper på en stor del af de større danske stationer. Det skønnes forbundet med omkostninger i størrelsesordenen 50 mio. kr. at få dækket alle stationer omfattet af TSI-PRM. I det skønsmæssigt angivne beløb er der lagt til grund at der skal være to elevatorer på hver station.

2. Krav om tilgængelighed ved perroner, bl.a. perronhøjde på 550 mm:

Dette krav skal opfyldes for nybyggede stationer og ved opgradering af eksisterende stationer. Minimumskravene kan opfyldes uden større økonomiske konsekvenser, fordi Banedanmark i forvejen etablerer en perronhøjde på 55 cm. i forbindelse med nyanlæg og opgraderinger. Opfyldelsen af TSI-PRM minimumskravene vil derfor følge den tidsplan, der i øvrigt gælder for reinvesteringer/opgraderinger af stationer/perroner.

Investeringsbehovet vil således i perioden 2007-14 i vidt omfang afhænge af den kommende rammeaftale for Banedanmark, herunder hvilket scenario der vælges i den forbindelse. I beslutningsoplægget forventes der at blive lagt op til i rammeperioden at anvende ca. 450 mio. kr. ved maksimalt tilvalg af perroner, heri indgår omkostninger der kan henføres til TSI-PRM.

Hertil kommer, at anlæg af og senere reinvesteringer i ledelinier for blinde skønnes at koste 3 mio. kr. pr. år.

Beløbsstørrelserne er skønsmæssigt angivet baseret på Banedanmarks foreløbige opgørelser af anlæg og fornyelsesbehov i forbindelse med nærværende proces omkring rammeaftalen for Banedanmark for 2007-2014.

I takt med at niveauekravene til kundeservice i TSI-PRM fastlægges og implementeres, kan forslaget desuden kræve ændringer i forhold til det, der allerede er aftalt om kundeservice i de indgåede trafikkontrakter med DSB, Arriva m.fl. Dette skønnes eventuelt at kunne medføre en marginalt øget kontraktbetaling, idet det ikke har været muligt at skønne det præcise omfang heraf.

Forslaget vil have administrative konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i forbindelse med godkendelse/ ibrugtagning.

Forslaget har positive samfundsøkonomiske effekter som følge af den forbedrede tilgængelighed til jernbanesystemet.

Kommissionens forslag indeholder ikke nogen angivelse af konsekvenser for EU's budget.

Ad de fem reviderede tekniske specifikationer for interoperabilitet for højhastighedstog

De fem reviderede TSI for højhastighedstog vurderes på det foreliggende grundlag ikke til at have større økonomiske, trafikpolitiske eller trafikale effekter i Danmark. TSI-OPE og TSI-CCS er ikke relevante i Danmark, fordi de tilsvarende TSI'er for konventionelle tog er gældende. TSI-INS, TSI-ENE og TSI-RST er relevante, men Danmark er dækket af undtagelser fx vedr. perronlængde og pantografer.

9. Høring

Udarbejdelsen af de tekniske specifikationer er foretaget 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 Bruxelles været afholdt formøder med relevante danske interessenter for at få relevante danske synspunkter frem.

10. Dansk holdning

Indførelsen af interoperable delsystemer på jernbanen vil efter Trafikstyrelsens vurdering medføre en forbedring af såvel jernbanesikkerheden som jernbanens konkurrenceevne i forhold til øvrige transportformer.

Regeringen støtter på den baggrund Kommissionens forslag.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På baggrund af diskussionerne på artikel 21 udvalgets møder i december 2005 og marts 2006 vurderes det, at flertallet af landene vil støtte forslagene.

12. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

De syv forslag til kommissionsbeslutninger har ikke tidligere være forelagt for Folketingets Europaudvalg.