

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato
J. nr. 004-534
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18. august 2006 stillet mig følgende spørgsmål 451 og 452 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 451:

Der ønskes en sammenfattende orientering om fremdriften i oprettelsen af det europæiske jernbaneagentur ("ERA"), jfr. Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004.

Svar:

I april 2004 blev forordningen om det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) vedtaget, og der blev umiddelbart truffet foranstaltninger til udnævnelsen af den i forordningen forudsatte bestyrelse, som afholdt sit første konstituerende møde den 15. juli 2004 i Valenciennes, Frankrig. Vicegeneraldirektør i det finske Transportministerium, hr. Reino Lampinen, blev her udpeget som bestyrelsesformand.

ERA's bestyrelse varetager normalt forekommende bestyrelsesopgaver, dvs. den udnævner den administrerende direktør, godkender årsrapporter, og vedtager arbejdsprogrammer mm. Bestyrelsen udarbejder desuden agenturets budget indenfor de af EU-systemet afstukne regler og rammer og har visse beføjelser overfor agenturets ledelse.

Bestyrelsen er sammensat af en repræsentant for hver medlemsstat, fire medlemmer fra Kommissionen og seks medlemmer uden stemmeret fra paneuropæiske jernbaneorganisationer.¹ Desuden deltager Norge og Island med observatører.

¹) - CER: Community of European Railways and Infrastructure Companies
- EIM: European Rail Infrastructure Managers)
- UNIFE: Union of European Railway Industries
- ETF: (European Transport Workers' Federation (Railway section)
- EPF: (European Passengers' Federation
- UIRR: (International Union of Combined Rail-Road Transport Companies



I perioden fra 2. halvår 2004 til udgangen af 2006, der udgør jernbaneagenturets forudsatte opbygningsfase, har der foreløbig været afholdt otte bestyrelsesmøder, alle med deltagelse af det danske bestyrelsesmedlem. Fra primo 2005 blev direktør for internationale forhold i de belgiske jernbaner (SNCB), hr. Marcel Verslype, ansat som administrerende direktør for ERA. I EU-systemet refererer ERA til EU-Kommissionens Generaldirektorat for Transport og Energi (DG TREN).

Med virkning fra 2006 har agenturet fra DG TREN overtaget det fulde ansvar for egen økonomi. Hovedkvarteret er placeret i Valenciennes i Nordfrankrig – men har desuden konferencefaciliteter i nabobyen Lille.

Siden det Europæiske Jernbaneagenturs etablering i 2004 har arbejdet hovedsagelig bestået i opbygning af Agenturet. Fuld kapacitet forventes nået her medio 2006 med 95 medarbejdere – blandt disse pt. tre danskere.

Budget for 2005 var knap 13 mio. € mens regnskabet – hovedsagelig på grund af en mere langvarig proces med personalerekruttering end forudsat - viste samlede udgifter for ca. 8,1 mio. €. Budgettet for 2006 er fastlagt til ca. 14,7 mio. €.

Organisatorisk er ERA opdelt i en række enheder svarende til de pålagte opgaver og under hensyn til særligt prioriterede delopgaver: Sikkerhedsenheden, Interoperabilitetsenheden, ERTMS-enheden, Enheden for økonomisk evaluering samt en Administrativ enhed.

Agenturet udarbejder løbende arbejdsprogrammer, som vedtages af bestyrelsen. En væsentlig del af opgaverne, som danner grundlag for disse arbejdsprogrammer er både med hensyn til indhold og terminer overordnet fastlagt ved direktiverne om jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

Agenturet løser sine opgaver dels ved ERA's egne medarbejdere, der for hovedpartens vedkommende er ansat på femårige kontrakter, dels ved tilknyttede ekspertarbejdsgrupper, hvori indgår eksperter udpeget af medlemsstaternes relevante myndigheder, dels af ni paneuropæiske jernbaneorganisationer.² Ekspertarbejdsgrupperne består af ofte mere end en snes medlemmer, som forudsættes at kunne lægge en betydelig arbejdsindsats i arbejdet (op til halvdelen af fuld arbejdstid har været nævnt). Det er ikke forudsat, at alle medlemsstater er repræsenteret i disse ekspertarbejdsgrupper. Pt. har Danmark ingen eksperter tilknyttet.

² Til ekspertgrupperne kan de i note 1 nævnte organisationer, bortset fra – EPF (European Passengers' Federation) – udpege eksperter. Desuden kan eksperter udpeges af:

UITP: International Association of Public Transport

UIP: International Union of Private Wagons

ERFA: European Rail Freight Association

ALE: Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas.



Netværk af hhv. medlemsstaternes jernbanesikkerhedsmyndigheder og -jernbanehavarimyndigheder er etableret, og Trafikstyrelsen hhv. Havarikommissionen deltager i de to netværk.

Arbejdet med udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmålsætninger og fælles sikkerhedsmetoder er påbegyndt med den nedsatte ekspertarbejdsgruppes deltagelse. Første udgave af fælles sikkerhedsmetoder skal foreligge i 2008 og tilsvarende for fælles sikkerhedsmålsætninger i 2009.

Arbejdet med harmonisering af sikkerhedsgodkendelser og sikkerhedscertifikater i samarbejde med de nationale myndigheder er påbegyndt. Retningslinjer for arbejdet er udsendt fra ERA i foråret 2006. Som første resultat er et fælles format for sikkerhedscertifikater forelagt og vedtaget denne sommer i 'Artikel 21-udvalget' under Kommissionen.

Udviklingen af statistik og anden måling af sikkerhedsniveauerne i medlemsstaterne er påbegyndt og første rapportering kan ses på ERA's hjemmeside.³ Retningslinjer og formater for indberetninger i fremtiden skal foreligge i første udkast i løbet af 2006.

De sikkerhedsregler, der i dag er gældende i medlemsstaterne, skal indsamles, klassificeres og notificeres over for Kommissionen i løbet af 2006. Dette arbejde er igangsat. Regelsættene er indberettet og arbejdet er pågående i Agenturet. I 2008 skal Agenturet udarbejde en vurdering af disse reglers tilgængelighed i medlemsstaterne

Agenturet skal etablere en offentlig database for en række jernbanerelaterede sikkerhedsdokumenter. Databasen skal omfatte licenser til at drive jernbanevirksomhed, sikkerhedscertifikater udstedt til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, havariundersøgelserapporter samt en række dokumenter som fastlægger medlemsstaternes jernbanesikkerhedsregler. Databasen er under etablering og den første statistik over jernbaneuheld udarbejdes inden udgangen af 2006.

ERA har fra begyndelsen af 2006 fået overdraget det fulde ansvar for udarbejdelse af Tekniske Specifikationer for interoperabilitet. 5 nye TSI er på arbejdsprogrammet for 2006 med overskrifterne: Infrastruktur, Energi, Passagervogne, Traktionsenheder og lokomotiver, og Passager telematik (informations- og forvaltningssystemer for passagertrafik). De tre førstnævnte TSI'er er under fuld udarbejdelse i samarbejde med nedsatte arbejdsgrupper. Arbejdet med at

³) http://www.era.eu.int/public/Safety/documents/safety_performance/06-06-01ERA-Report.pdf



formere Arbejdsgrupper til udarbejdelsen og opstilling af grundlæggende parametre for harmoniseringsarbejdet for de to sidst nævnte TSI'er er påbegyndt.

Et af Agenturets hovedopgaver er at holde sig orienteret om de fremskridt, der foregår med harmonisering af medlemsstaternes jernbane i henhold til TSI'erne samt overvågning af overholdelsen af interoperabilitetskravene. I 2006 arbejder Agenturet på metoder til måling af interoperabilitetens stand med henblik på forberedelse af den krævede rapportering herom i 2007.

Agenturet har til opgave at vurdere jernbaneprojekters overholdelse af interoperabilitetskravene i henhold til TSI'erne, når jernbaneprojekter søger EU-støttemidler. Agenturet løser nu denne opgave.

Værksteder, der udfører reparationer af rullende materiel, skal i fremtiden certificeres med henblik på at sikre, at gældende sikkerhedsregler og interoperabilitetskrav overholdes i forbindelse med indgreb i det rullende materiel. Arbejdet med dette område er påbegyndt i Agenturet.

Medlemsstaterne skal etablere et register for rullende jernbanemateriel. Agenturet har udarbejdet en anbefaling til Kommissionen om et standardformat for disse nationale registre, som indeholder en beskrivelse af indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur for databaserne. I anbefalingen er indarbejdet et forslag om et fælles 'virtuelt register', så medlemsstaternes enkeltregistre på europæisk plan kan anvendes som ét register, så myndigheder f.eks. kan slå op i nabolandes registre. Det er planen inden udgangen af 2006 at have en testmodel til afprøvning.

Agenturet er tillagt arbejdet med at sikre en koordinering mellem de udpegede bemyndigede organer (Notified Bodies) i Fællesskabet. Dette samarbejde er under betegnelsen 'NB-Rail' startet i Agenturet.

Som en særlig opprioriteret opgave inden for interoperabilitetsområdet er fremdriften i anvendelsen af ERTMS (European Rail Traffic Management System), der omfatter togkontrolsystemet ETCS og togradio- og datatransmissionssystemet GSM-R. Agenturet har til denne opgave derfor oprettet en særlig enhed. Enhedens første opgave har i 2006 været at gennemføre overtagelsen af systemansvaret og udviklingsopgaverne fra AEIF samt opbygge procedurer og arbejdsmetoder tilpasset Agenturet. Den væsentligste opgave aktuelt er i 2006 at få udarbejdet den første færdige "baseline" (= System Requirement Specification) for ETCS. Dette arbejde foregår pt. under maksimal indsats i Agenturet, idet TSI'en for konventionelle baners "togkontrol" træder i kraft den 28. september 2006, hvorefter de tekniske specifikationer er gældende ret i medlemsstaterne.

Agenturet har som en prioriteret opgave at foretage økonomiske vurderinger af konsekvenserne af de aktiviteter, som Agenturets har til opgave at forberede gennemførelsen af. Dette arbejdsområde er bemanded og igangsat.



For medlemsstaterne betyder oprustningen af fællesskabs-samarbejdet på jernbaneområdet – med etableringen af Jernbaneagenturet - en mærkbar forøgelse af opgaverne hos medlemsstaternes kompetente myndigheder

Side 5/9

Spørgsmål nr. 452:

Under henvisning til grundnotat om Kommissionens midtvejsevaluering af hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik (TRU alm. del – bilag 497)

- a) anmoder udvalget ministeren om at fremsende et grundnotat, så snart Kommissionen i efteråret 2006 har fremlagt handlingsplanen vedrørende energieffektivitet,
- b) udbeder udvalget sig en oversigt over anvendelsen af TEN-midler for perioden til 2010 med en angivelse af, hvortil midlerne påregnes anvendt og hvilke af disse projekter, der har fået bindende tilsagn om bidrag,
- c) ønsker udvalget en redegørelse for den tredje jernbanepakke og implementeringen af denne.

Svar:

Spørgsmål 452 a

Et grundnotat vil blive fremsendt til udvalget, når Kommissionen som bebudet i midtvejsevalueringen af Hvidbogen i løbet af efteråret 2006 har fremlagt en handlingsplan for energieffektivitet.

Spørgsmål 452 b

TEN-midlerne fordeles dels via flerårige-programmer, dels ved årlige beslutninger i Kommissionen.

./.
Det nuværende flerårige program (Multiannual Indicative Programme (MIP)), der udgør langt den største del af den samlede tildeling af TEN-støtte, gælder for perioden 2001-2006. Der vedlægges en oversigt over projekter, der har fået/får støtte inden for rammerne af programmet for denne periode. Som det fremgår, har Danmark modtaget støtte til forundersøgelser vedrørende Femern Bælt-projektet (sammen med Tyskland) samt landanlæg i forbindelse hermed.

Støttetilsagn er bindende fra Kommissionens side, men forudsætter de nødvendige politiske beslutninger i medlemslandene om projekternes gennemførelse samt national medfinansiering efter de gældende regler herom.

For så vidt angår støttetildeling i henhold til Kommissionens årlige beslutninger inden for rammerne af det samlede TEN-T program har Danmark i samme periode (2001 – 2006) modtaget støtte til følgende projekter:



2001:

Side 6/9

- Gennemførelse af interessetilkendegivelsesrunde vedr. Femern Bælt-projektet: 1,25 mio. €
- Studie vedr. flytning af jernbanesporet mellem Århus Banegård og Østhavns Containerterminal 0,8 mio. €
- Gennemførelse af VVM vedr. motorvejsprojekter på Køge Bugt Motorvejen, Motorringvejen og strækningen Ønslev-Sakskøbing 1,0 mio. €

2003

- Studie vedr. forbedring af kapacitet på jernbanestrækningen København – Ringsted 1,2 mio. €

2004

- Lufttrafikkontrol: Analyse af forstærket dansk-svensk om lufttrafikstyring 2,0 mio. €

2005

- Studie vedr. strategi for opgradering af signalsystemet på det danske jernbanenet 1,0 mio. €

2006

- Strategisk analyse af langsigtede muligheder for udbygning af kapaciteten på jernbanestrækningen København – Ringsted 2,1 mio. €

Der er endnu ikke vedtaget TEN-støtteprogrammer for perioden efter 2006. Såvel MIP-programmet for perioden 2007 – 2013 (sammenfaldende med EU's finansielle perspektiver) som den årlige støttetildeling for 2007 forventes først vedtaget i løbet af 2007, idet den til grund for støttetildelingen liggende retsakt er under ændring.

Spørgsmål 452 c

Den tredje jernbanepakke indeholder følgende fire forslag til henholdsvis direktiver og forordninger:



1. KOM (2004) 139 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.
2. KOM (2004) 142 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet.
3. KOM (2004) 143 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale jernbanepassagers rettigheder og forpligtelser.
4. KOM (2004) 144 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt.

Ingen af forslagene er blevet endeligt vedtaget i EU-regi endnu. Der er derfor heller ikke foretaget nogen implementering i dansk ret.

For så vidt angår status på, hvor langt forslagene er nået i den legislative proces i EU, kan følgende oplyses:

1) Ens for alle de omhandlede forslag er, at de vedtages efter artikel 251, dvs. fællesbeslutningstagning mellem Minister Rådet og Europa Parlamentet.

2) Forslagene: KOM (2004) 139 (Udvikling af fællesskabets jernbaner), KOM (2004) 142 (certificering af lokomotivførere), og KOM (2004) 143 (jernbanepassagerers rettigheder):

- Forslagene har været i høring i Europa Parlamentet, og den 28. september 2005 afsluttede Europa-Parlamentet sin første læsning.
- Den 5. december 2005 opnåede Rådet politisk enighed.
- Den 24. juli 2006 vedtog Rådet en fælles holdning.

Det foreligger oplyst, at det finske formandskab vil søge at få forslagene endeligt vedtaget under sin formandskabsperiode.

3) Forslaget: KOM (2004) 144 (erstatning i forbindelse med jernbanefragt):

- Forslaget har været til høring i Europa Parlamentet, men er ikke kommet videre. Skiftende formandskaber har ikke vist interesse for denne sag, der synes være stillet i bero.

I det følgende gives en kort beskrivelse af indholdet af de fire forslag:

1) KOM (2004) 139 (Udvikling af fællesskabets jernbaner)

Kommissionens forslag indebærer en åbning af medlemsstaternes jernbanenet fra 2010 for international passagertransport og for passagertransport mellem



indenlandske stationer i forbindelse med international passagertransport. Markedsåbningen gælder for alle jernbanevirksomheder, der er etableret inden for EU.

Side 8/9

2) KOM (2004) 142 (certificering af lokomotivførere)

Direktivforslaget indeholder betingelser og procedurer for personer, der fører lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbaner for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter.

Direktivforslaget definerer grundlaget for en fælleseuropæisk certificering af lokomotivførere. Formålet er at lette lokomotivførernes mobilitet mellem medlemsstater, men også mellem jernbanevirksomheder, og endelig generelt at gøre det lettere for alle aktører inden for jernbanesektoren at anerkende licenser og harmoniserede supplerende certifikater. Formålet er dermed også at fremme den grænseoverskridende jernbanetrafik.

Certificeringen fratager dog ikke jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansvaret for sikkerheden for deres personale, herunder uddannelse, tilsyn og intern kontrol i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49 EF).

3) KOM (2004) 143 (jernbanepassagerers rettigheder)

Kommissionens forslag indebærer en fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafik, bl.a. i relation:

1. minimumskrav til de oplysninger, passagererne skal have før, under og efter rejsen,
2. kontraktbetingelser,
3. jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, forsinkelser eller aflysninger,
4. betingelserne for hjælp til bevægelsehæmmede personer, og
5. på hvilke betingelser jernbanevirksomhederne skal samarbejde for at opfylde forordningens formål.

4) KOM (2004) 144 (erstatning i forbindelse med jernbanefragt)

Forslaget indebærer en forpligtelse for jernbaneselskaberne og jernbanefragtkundernes til at fastsætte kvalitetskrav for jernbanefragt og erstatning, såfremt fragtkontraktens kvalitetskrav ikke opfyldes.

Kvalitetskravene omfatter bl.a. følgende:

1. aftalte tidspunkter for jernbaneselskabets modtagelse/aflevering af godset, vognene eller togene fra/til jernbanefragtkunden,



2. ankomsttidspunktet og erstatning ved forsinkelse,
3. erstatning ved tab eller beskadigelse af godset,
4. erstatning ved jernbaneselskabets aflysning af toget,
5. erstatning ved jernbanefragtkundens aflysning af toget, og
6. et kvalitetskontrolsystem aftalt mellem parterne.

Side 9/9

Med venlig hilsen

Flemming Hansen