

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 19. januar 2007  
J. nr. 504-22

Banekontoret

## **Grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Europaparlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem KOM(2006)783 endelig**

Forslaget er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

### *Resumé*

*Kommissionens forslag, hvis retsgrundlag er artikel 71 indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget er vedtaget af Europa-Kommissionen den 13. december 2006 og er fremsat i henhold til Traktaten, særligt artikel 71, dvs. vedtagelse efter proceduren for fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Direktiv 96/48/EF og 2001/16 om henholdsvis interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog blev grundlæggende revideret i 2004. Kommissionen finder nu, at det af et klarhedshensyn vil være ønskeligt at omarbejde direktiverne.

Forslaget går ud på at kodificere, omarbejde og integrere direktiverne om interoperabilitet

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål bl.a. er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, hvilket er direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (96/48/EF, 2001/16/EF og 2004/50/EF), forordning EF nr. 881/2004 om Det Europæiske Jernbaneagentur ("agenturet") og jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

Kommissionen finder, at sondringen mellem et system for højhastighedstog og et system for konventionelle tog ikke berettiger til, at der er to særskilte direktiver. Arbejdet med at udvikle Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) har vist, at en enkelt TSI for visse delsystemer god kan fungere for beg-



ge systemer. Kommissionen finder derfor, at det er ønskeligt at samle de to direktiver om interoperabilitet i en særskilt retsakt.

Ændringen i det foreliggende vedrører proceduren for ibrugtagning af rullende materiel. Der sigtes på, at få fastlagt en godkendelsesprocedure for ibrugtagning af nyt materiel, jf. artikel 14 i interoperabilitetsdirektiverne og eksisterende materiel jf. artikel 14 i direktivet om jernbanesikkerhed. Forslaget går endvidere ud på en ændring af det kodificerede direktiv om interoperabilitet, således at proceduren for ibrugtagning af rullende materiel forenkles og bliver klarere.

I forbindelse med sammenskrivningen og ændringen af de to interoperabilitetsdirektiver finder Kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt at foretage en række tydeliggørelser og forbedringer på grundlag af resultaterne af interoperabilitetsudvalgets omfattende fortolkningsarbejde.

Forslaget er et led i en række forslag, der sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat ikke automatisk accepteres i en anden medlemsstat.

Kommissionen finder, at forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og personer.

## **2. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser**

Bekendtgørelse nr. 347 af 20. april 2006 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet.

Der vil være brug for national følgelovgivning.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos: Arriva, Vestsjællands Lokalbanel A/S, Nordjyske Jernbaner A/S, Lemvigbanen, Lollandsbanen A/S, Hads- Ning Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbanel A/S, Øresundsbro Konsortiet, DSB, DSB S-tog A/S, Dansk Jernbaneforbund, HK Trafik & Jernbane, Dansk Jernbane ApS, Handel, Transport & Service (HTS), Railion Danmark A/S, Statsansattes Kartel (STK), Erhvervsorganisationen HTS-i, Lokalbanel A/S, Danske Regioner, Ørestadsselskabet og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Høringsfristen er den 22. januar 2007, dog har enkelte høringsparter anmodet om fristforlængelse. Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringsvarene foreligger.



#### **4. Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget forventes at have begrænsede positive samfundsøkonomiske konsekvenser for branchen, idet branchen får en nemmere adgang til godkendelse af rullende materiel. Der er i øvrigt tale om regelforenkling. Da forslaget ikke indeholder materielle ændringer, forventes forslaget i øvrigt ikke at medføre andre end de nævnte konsekvenser.

#### **5. Nærhedsprincippet**

En forenkling af fællesskabsproceduren for certificering af rullende materiel kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fælles regler vil derfor være det mest hensigtsmæssige reguleringsmiddel.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at justering af fælles regler kræver aktion på EU-niveau. Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen støtter Kommissionens forslag, idet der er tale om regelforenkling, herunder tydeliggørelse og forbedring af interoperabilitetsdirektiverne.

#### **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget forventes generelt at blive positivt modtaget.

#### **8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Europaudvalget, men Europaudvalget har den 18. januar 2007 fået fremsendt nærhedsnotat om forslaget.