



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 6.11.2006
KOM(2006) 660 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

**Rapport om de framsteg som gjorts under 2000–2005 vad beträffar
driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG för höghastighetståg och 2001/16/EG för
konventionella tåg)**

{SEK(2006) 1418}

Innehåll

| | | |
|------|---|---|
| 1. | Inledning | 3 |
| 2. | Åtgärder enligt direktiven | 3 |
| 2.1. | Kommittén..... | 3 |
| 2.2. | Gemensamma representativa organet och Europeiska järnvägsbyrån..... | 4 |
| 2.3. | Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)..... | 4 |
| 2.4. | Kostnads–nyttoanalys | 4 |
| 2.5. | Dialoger med intressenter | 4 |
| 2.6. | Direktiv 2004/50/EG om ändring..... | 5 |
| 2.7. | Direktiv 2004/49/EG om säkerhet samt Europeiska järnvägsbyrån | 5 |
| 3. | Införlivande av direktiven | 5 |
| 3.1. | Direktiv 96/48/EG om höghastighetståg..... | 5 |
| 3.2. | Direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg | 5 |
| 4. | Utvecklingen av driftskompatibiliteten..... | 6 |
| 4.1. | De transeuropeiska näten | 6 |
| 4.2. | Driftskompatibiliteten inom det transeuropeiska järnvägsnätet..... | 6 |
| 4.3. | Register över infrastruktur och rullande materiel | 7 |
| 4.4. | Underlåtenhet att tillämpa en TSD..... | 7 |
| 4.5. | ERTMS | 7 |
| 4.6. | Anmälda organ och deras verksamhet | 8 |
| 4.7. | Standardisering..... | 8 |
| 5. | Slutsatser och rekommendationer | 8 |

Bilagor: Kommissionens arbetsdokument med sex bilagor som rör innehållet i rapporten.

1. INLEDNING

Till grund för denna rapport ligger artikel 24 i direktiv 96/48/EG:

”Kommissionen skall vartannat år till rådet och Europaparlamentet överlämna en rapport över de framsteg som gjorts vad beträffar driftskompatibiliteten för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.”

I artikel 28 i direktiv 2001/16/EG står dessutom följande:

”Kommissionen skall vartannat år och första gången den 20 april 2005 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.”

Syftet med denna rapport är att fullgöra dessa åligganden genom en och samma rapport. Den innehåller en beskrivning av driftskompatibilitetsdirektivens genomförande, medlemsstaternas införlivande av dem, de åtgärder som vidtagits för att uppfylla bestämmelserna i direktiven, de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten, och av det framtida förhållandet till Europeiska järnvägsbyrån som inledde sin verksamhet under 2005. Förseningen av rapporten är ett tecken på att det krävts tid för att jämföra och granska alla dessa aspekter på ett komplett och samstämmigt sätt.

2. ÅTGÄRDER ENLIGT DIREKTIVEN

Direktiv 96/48/EG om höghastighetståg trädde i kraft 1996 och skulle införlivas i nationell rätt senast i april 1999.

Direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg trädde i kraft 2001 och skulle införlivas i nationell rätt senast i april 2003.

Bilagorna 3 och 4 innehåller detaljerade uppgifter om införlivandet av dessa direktiv i respektive medlemsstat.

Det transeuropeiska järnvägsnätets omfattning beskrivs i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ändrat 2004 genom beslut nr 884/2004/EG.

2.1. Kommittén

En kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna inrättades i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG. Kommitténs arbetsordning, som antogs i oktober 1997, ändrades ytterligare och antogs i april 2002 i syfte att utvidga omfattningen av kommitténs verksamhet till att även omfatta uppgifter som tillkommit till följd av direktiv 2001/16/EG.

Samma kommitté är även verksam enligt artikel 27 i direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar. Utökningen av kommitténs behörighet till att även omfatta järnvägssäkerhet är en garanti för bättre integrering av säkerhets- och driftskompatibilitetskrav. På lång sikt skulle detta kunna leda till en enda uppsättning regler för driftskompatibilitet och säkerhet, vilket skulle vara till nytta för hela järnvägssystemet.

2.2. Gemensamma representativa organet och Europeiska järnvägsbyrån

I slutet av 1996 utsågs den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (AEIF) till det gemensamma representativa organ som inrättats i enlighet med direktiv 96/48/EG. Europeiska järnvägsbyrån skall överta AEIF:s roll och från 2006 utforma alla framtida tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). I februari 2006 fick byrån sitt första mandat – att ansvara för utarbetandet av den tredje uppsättningen TSD:er enligt direktivet om konventionella tåg.

2.3. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)

Fem TSD:er utarbetades inom ramen för direktiv 96/48/EG om höghastighetståg. De började gälla i maj 2002 i enlighet med beskrivningen i bilaga 2 till denna rapport. De håller för närvarande på att ses över. De slutgiltiga utkasterna till de nya versionerna förväntas läggas fram för omröstning i kommittén under mitten av 2006 och formellt antas av kommissionen före slutet av 2006.

Den första gruppen prioriterade TSD:er inom ramen för direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg, som antogs av kommissionen 2005–2006, beskrivs i bilaga 2 till denna rapport. Den andra prioriteringen som beretts av AEIF är de föreslagna TSD:erna för säkerheten i järnvägstunnlar och tillgängligheten för funktionshindrade personer. Fem utkast har utarbetats och dessa håller nu på att ses över.

Under framtagandet av den första och den andra prioriterade TSD:n framkom ett antal krav som är gemensamma för konventionella tåg och höghastighetståg och som är oberoende av tågets hastighet, t.ex. i fråga om buller, drift och trafikledning, säkerheten i järnvägstunnlar och tillgängligheten för funktionshindrade personer. I framtiden kan det vara lönt att överväga en sammanslagning av vissa TSD:er, i de fall de är oberoende av hastigheten. Därmed skulle den rättsliga dokumentationen kunna minskas och järnvägssystemen betraktas som ett ”helt system” med möjligheten att minska de övergripande kostnaderna och öka fördelarna.

2.4. Kostnads–nyttoanalys

Enligt artikel 6.4 i direktiv 2001/16/EG och 96/48/EG skall en kostnads–nyttoanalys göras för varje TSD. Medlemsstaterna är skyldiga att delta i en sådan analys genom att tillhandahålla de uppgifter som krävs. Detta deltagande är avgörande eftersom detaljerad information om järnvägssystemets struktur och drift bara finns på nationell nivå och behövs för att säkerställa att TSD:ns effekter verkligen kartläggs.

2.5. Dialoger med intressenter

Enligt artikel 6.8 i båda driftskompatibilitetsdirektiven skall samråd ske med arbetsmarknadens parter under utarbetandet av TSD:er. Detta har gjorts för alla TSD:er för konventionella tåg och reviderade TSD:er för höghastighetståg inom ramen för den kommitté för social dialog som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG. Trots svårigheter inledningsvis vid organiseringen av dialogen mellan AEIF och arbetsmarknadens parter har erfarenheterna inneburit en positiv utveckling av processen och värdefulla bidrag, vilket har bidragit till TSD:ernas kvalitet.

Vid utformningen av TSD:er har också användarnas synpunkter tagits i beaktande genom samråd som AEIF arrangerat i enlighet med artikel 6.7 i direktiven.

2.6. Direktiv 2004/50/EG om ändring

I sin resolution från i maj 2000 uppmanade Europaparlamentet och rådet kommissionen att lägga fram förslag till ändring av direktiv 96/48/EG i syfte att anpassa det till direktiv 2001/16/EG.

Därför antogs i april 2004, som en del av det andra järnvägspaketet, direktiv 2004/50/EG om ändring av direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG. Medlemsstaterna skall ha införlivat det direktivet i nationell lagstiftning senast den 1 maj 2006. Huvudbestämmelserna i det anges i bilaga 2.

Dessa bestämmelser har genomförts för de TSD:er som antagits och för de som är under utarbetande och översyn.

2.7. Direktiv 2004/49/EG om säkerhet samt Europeiska järnvägsbyrån

Säkerhetsdirektivet innehåller bestämmelser om ett harmoniserat europeiskt förhållningssätt till säkerhet och om inrättande av nationella säkerhetsmyndigheter med ansvar för reglering av säkerheten och nationella organ för utredning av olyckor.

Byrån inrättas genom förordning (EG) nr 881/2004 och kommer att ha ansvar för den framtida utvecklingen av TSD:erna, för övervakningen av driftskompatibilitet samt för utvecklingen av sådana särskilda säkerhetsåtgärder som avses i direktiv 2004/49/EG. Byråns verksamhet på dessa områden kommer stegvis att leda till att starkare band skapas mellan säkerhet och TSD:erna.

3. INFÖRLIVANDE AV DIREKTIVEN

3.1. Direktiv 96/48/EG om höghastighetståg

Alla medlemsstater med ett järnvägssystem, utom Slovakien, har genomfört direktiv 96/48/EG och har underrättat om införlivandet av det. Överträdelseförfarande har inletts av kommissionen mot Slovakien. Trots att Cypern och Malta inte har något järnvägssystem är de enligt EG-domstolens rättspraxis¹ ändå skyldiga att införliva driftskompatibilitetsdirektiven. Kommissionen håller emellertid på att se över situationen och kan om så är lämpligt överväga att inleda överträdelseförfaranden.

3.2. Direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg

Genom ikraftträdandet av direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg utökas det driftskompatibla järnvägsnätets omfattning så att den motsvarar definitionen i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG.

De medlemsstater som har ett järnvägssystem har genomfört direktiv 2001/16/EG.

Bilagorna 3 och 4 innehåller en förteckning över de nationella åtgärderna för genomförande av de två direktiven.

¹ Mål C-372/00, kommissionen mot Irland, REG 2001, s. I-10303.

4. UTVECKLINGEN AV DRIFTSKOMPATIBILITETEN

4.1. De transeuropeiska näten

Ett av huvudmålen med det transeuropeiska transportnätet är driftskompatibilitet, och de prioriterade järnvägsprojekten måste uppfylla bestämmelserna i direktiven om höghastighetståg och konventionella tåg. När medlemsstaterna ansöker om gemenskapsmedel för dessa projekt måste de bekräfta att de uppfyller driftskompatibilitetsdirektiven eller ange att en avvikelse beviljats på grundval av de särskilda villkor som anges i artikel 7 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

4.2. Driftskompatibiliteten inom det transeuropeiska järnvägsnätet

Medlemsstaterna uppfyller grundparametrarna avseende TSD:er för höghastighetståg med undantag för kontrollstyrning. Trafiken med driftskompatibla tåg hindras således på grund av att rullande materiel måste utrustas med kontrollstyrning på nationell nivå, trots att sådan trafik är möjlig med tanke på hur infrastrukturen ser ut.

Andra hinder finns emellertid som förhindrar full driftskompatibilitet för höghastighetståg, t.ex. spårvidd, spänningsnivå för kraftförsörjning och högsta axellaster. I sådana fall beviljas ”specialfall” i TSD:n. Beslut om ändringar av dessa system för att möjliggöra överensstämmelse med TSD:erna fattas på nationell nivå och bör ta hänsyn till fördelarna för driftskompatibel trafik och kostnaden för att upprätthålla nationella system.

Med undantag av Irland, Finland, Portugal, Spanien, Estland, Lettland och Litauen är standardspårvidden i alla medlemsstater 1 435 mm. Lösningar finns för tåg som trafikerar järnväg med olika spårvidd, men dessa lösningar är kostsamma och har i vissa fall en avsevärd inverkan på hur lång tid det tar att korsa gränserna.

Höghastighetslinjerna i kategori I (lämpliga för en minsta hastighet av 250 km/h) byggdes ut i dessa medlemsstater enligt följande:

| | |
|---|----------|
| Höghastighetslinjernas längd den 1 januari 1996 | 2 409 km |
| Utbyggnad under 1996–2002 | 1 281 km |
| Total längd 2002 | 3 690 km |

Man konstaterade också att längden på de höghastighetslinjer som var under uppbyggnad eller planerades under 2002 var 8 417 km (denna siffra omfattar emellertid även kategori II²- och kategori III³-linjer).

Till följd av den nya omfattningen av de transeuropeiska näten, medlemsstaternas omklassificering av höghastighetslinjerna och ikraftträdandet av TSD:erna för höghastighetståg har situationen utvecklats sedan 2002, och den behöver granskas noggrant även fortsättningsvis.

² Höghastighetslinjer som särskilt anpassas för höghastighetståg och som utrustats för hastigheter på omkring 200 km/h.

³ Höghastighetslinjer som särskilt anpassas för höghastighetståg och med särskilda egenskaper på grund av svårigheter till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, och där hastigheten måste anpassas från fall till fall.

Eftersom TSD:erna för konventionella tåg inte har trätt i kraft fullt ut ännu är det lite för tidigt att fastställa effekterna av dem på det järnvägsnät som trafikeras av dessa tåg, och en detaljerad studie bör genomföras i ett senare skede. Det bör nämnas att byrån har till uppgift att vartannat år rapportera om driftskompatibilitetens utveckling.

4.3. Register över infrastruktur och rullande materiel

Enligt driftskompatibilitetsdirektiven skall medlemsstaterna se till att nationella register över infrastrukturerna och rullande materiel offentliggörs och uppdateras varje år. Dessa nationella register skall innehålla korrekta uppgifter om hur driftskompatibiliteten utvecklas inom varje medlemsstat och skall göras tillgängliga för byrån.

I januari 2003 upprättades en modell för dessa register, och den första prioriterade gruppen TSD:er för konventionella tåg och de nya reviderade TSD:erna för höghastighetståg skall innehålla specifikationer om vilka uppgifter som skall ingå i dem. Registrens sammanlänkning och samkörning är en fråga som byrån skall arbeta vidare med.

4.4. Underlåtenhet att tillämpa en TSD

Enligt artikel 7 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG, ändrade genom direktiv 2004/49/EG, får en medlemsstat låta bli att tillämpa en TSD. Medlemsstaterna skall till kommissionen och till kommittén anmäla sin avsikt att avvika från TSD, och i särskilda fall skall kommissionen fatta beslut om avvikelsen. Under 2005 utarbetade kommittén riktlinjer för tolkningen av artikel 7 och för de förfaranden som skall tillämpas vid avvikelser.

Ett antal avvikelser har beviljats och finns förtecknade i bilaga 6. Kommissionen skall, biträdd av kommittén, regelbundet se över avvikelserna och byrån skall övervaka utvecklingen av driftskompatibiliteten inom nätet.

4.5. ERTMS

Sedan i mars 2003 skall alla nya höghastighetslinjer vara utrustade med ERTMS, och när TSD:n för konventionella tåg träder i kraft i september 2006 skall alla nya sektioner inom prioriterade projekt för konventionella tåg också vara utrustade med ERTMS.

I mars 2005 enades kommissionen och huvudintressenterna inom järnvägssektorn om ett samförståndsavtal i syfte att åta sig att stödja medlemsstaterna för en snabb utbyggnad av ERTMS. Utbyggnaden av systemet skulle emellertid gå långsamt om det enbart gjordes till följd av lagstiftning, även om de totala kostnaderna kunde bli lägre. Det skulle därmed ta många år att bygga upp ett verkligt gemensamt nät, och de första företagen och näten som skulle utrustas skulle få bära kostnaderna för dubbel utrustning (ERTMS och den nationella utrustningen) under längre tid.

Som kompensation för detta och för att skapa ett incitament för den som först inför systemet har kommissionen lagt fram ett förslag till finansiering med upp till 50 % av kostnaderna för uppbyggnaden av detta driftskompatibla system. Detta starka incitament, som är begränsat till en kort tidsperiod, krävs för att uppbyggnaden skall kunna komma igång fort.

4.6. Anmälda organ och deras verksamhet

De anmälda organen är ansvariga för att bedöma delsystemens överensstämmelse med TSD:erna. Enligt artikel 20.2 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG har medlemsstaterna ansvaret för att utse dessa organ.

En samordningsgrupp med anmälda organ – NB Rail – har inrättats. Gruppens första sammanträde ägde rum i december 2000 under ledning av GD Näringsliv. De träffas regelbundet för att enas om gemensamma arbets- och samordningsmetoder.

Det totala antalet anmälda organ för direktiv 96/48/EG är 27. För direktiv 2001/16/EG finns det 15 anmälda organ.

Även om alla anmälda organ för höghastighetståg som anmälts till kommissionen uppfyller de minimikriterier som anges i bilagan till direktiv 96/48/EG varierar de kompletterande kriterierna och förfarandena för att bli ett anmält organ avsevärt på nationell nivå. Denna fråga skall behandlas ytterligare inom kommittén, framför allt eftersom verksamheten och antalet deltagare inom NB Rail kommer att öka när väl TSD:erna för konventionella tåg har offentliggjorts.

Genom direktiv 2004/50/EG skärptes de kriterier som skall uppfyllas av de anmälda organen, och de måste nu vara oberoende av de myndigheter i medlemsstaterna som beviljar tillstånd för ibruktagande.

4.7. Standardisering

Hittills har totalt 47 harmoniserade standarder offentliggjorts i samband med direktiv 96/48/EG (1997–2005). I samband med direktiv 2001/16/EG har inga harmoniserade standarder ännu offentliggjorts, men flera standarder håller på att utarbetas och förväntas bli tillgängliga under 2007.

5. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg är nu väl etablerat och fullt genomfört (med undantag för Slovakien) och betydande erfarenheter har gjorts när det gäller genomförandet av TSD:erna, bedömningen av överensstämmelse och utvecklingen av nätet för höghastighetståg. När det gäller Slovakien har kommissionen nu hänskjutit fallet till domstolen.

Genom driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg utökas det driftskompatibla järnvägsnätets omfattning. Direktivet har nu genomförts i gemenskapen och den första gruppen TSD:er förväntas träda i kraft under mitten av 2006.

Kostnads–nyttoanalysen som ligger till grund för TSD:erna är av avgörande betydelse och gör det möjligt att få kunskap om TSD:ns fulla effekt. Medlemsstaterna bör uppmuntras att i ett tidigt skede delta i utvecklingen av TSD:n tillsammans med byrån.

I framtiden är det lönt att överväga en sammanslagning av särskilda TSD:er för höghastighetståg och konventionella tåg. Därmed kan den rättsliga dokumentationen minskas och järnvägen betraktas som ett ”helt system” med möjlighet att minska de övergripande kostnaderna och öka fördelarna. En sammanslagning av de båda

driftskompatibilitetsdirektiven övervägs också inom ramen för en enklare och bättre lagstiftning.

Övervakningen av de avvikelser från TSD som beviljats är en viktig uppgift för kommittén eftersom avvikelsernas omfattning och antal har direkt inverkan på driftskompatibilitetens utveckling.

Ytterligare information om driftskompatibilitetens utveckling kommer att tillhandahållas av Europeiska järnvägsbyrån, med beaktande av uppgifterna i de nationella registren över infrastrukturerna och rullande materiel, och den första av byråns rapporter kommer att läggas fram under 2007.