

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(25. april 2003)

Som allerede anført i Kommissionens svar på skriftlig forespørgsel E-0473/03 ⁽¹⁾ fra det ærede medlem blev første generation af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) inden for højhastighedsområdet vedtaget af Kommissionen den 30. maj 2002. Specifikationen vedrørende rullende materiel omfatter flere bestemmelser om brandsikkerhed, bl.a. den som det ærede medlem nævner, og som vedrører brandmodstandsdygtighed. Specifikationerne gælder for alt nyt materiel samt under visse betingelser ligeledes for moderniserings- og udskiftningsprojekter. Med disse TSI sikres der fremover ikke blot en øget standardisering af det rullende materiel og en bedre grænseoverskridende trafik, men også en reel konkurrence på markeder, som traditionelt set har været de facto-monopoler. Denne ændring vil dog ske gradvis over en årrække, og det er ganske normalt, at der kan konstateres anomalier som dem, det ærede medlem nævner.

For så vidt angår en medlemsstats vedtagelse af en sikkerhedsbestemmelse, som er strengere end den tilsvarende EU-bestemmelse, og den konkurrenceforvridning, der i givet fald kan blive resultatet heraf, er dette problem til drøftelse som led i den anden jernbanepakke ⁽²⁾, der blev forelagt af Kommissionen den 23. januar 2002, og om hvilken der blev indgået en politisk aftale i Rådet (transportministrene) den 28. marts 2003.

⁽¹⁾ Se side 134.

⁽²⁾ EFT C 126 af 28.5.2002.

(2003/C 242 E/156)

**SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0583/03
af Erik Meijer (GUE/NGL) til Kommissionen**

(28. februar 2003)

Om: Højhastighedsspor af forskellig konstruktion, hvilket forhindrer, at disse spor kan anvendes af flere typer højhastighedstog

1. Kan Kommissionen bekræfte, at der efter problemerne med forskellig sporvidde i jernbanernes barndomsår og de store forskelle i netspænding, som har gjort sig gældende efter indførelse af el-tog, nu opstår en tredje generation af forhindringer for gensidig anvendelse og grænseoverskridende kørsel af jernbanemateriel, da det viser sig, at det er vanskeligt at lade højhastighedstog af en bestemt type køre på spor, som er anlagt til tog med et andet design, også i de tilfælde, hvor disse tog er udstyret til at køre på strøm fra luftledninger med forskellig netspænding?
2. Er Kommissionen bekendt med, at dette problem navnlig manifesterer sig på de nye højhastighedstogforbindelser, som i 2002 blev taget i brug i Tyskland og Belgien, hvor der på den nye forbindelse mellem København og Frankfurt Lufthavn ikke kan køre andre tog end de tyske ICE-3, mens den samme ICE-3 på forbindelsen Frankfurt-Bruxelles indtil videre ikke kan anvende den nye linieføring mellem Liege og Louvain og derfor har en forlænget rejsetid på 14 minutter, skønt der på denne linie udover 7 Thalys-togstammer med en maksimumhastighed på 300 km/t også jævnligt kører indenlandske belgiske tog med en maksimumhastighed på 200 km/t?
3. Er dette tegn på, at de forskellige højhastighedstog, som i de sidste 25 år er udviklet i Europa, i teknisk henseende er så forskellige, at EU's hensigt om at opnå interoperabilitet foreløbigt reelt ikke kan blive virkeliggjort?
4. Hvordan agter Kommissionen, hvad angår personbefordring ad jernbane over lange distancer, at løse problemerne i overgangsperioden mellem den nuværende situation med alle dens mangler og den fase, hvor de nuværende divergenser og den begrænsede adgang til sporene som følge deraf er ophævet?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(8. april 2003)

Problemet med hensyn til interoperabilitet mellem jernbaneselskaberne, som det ærede medlem har bragt på bane, er ikke nyt. I Maastricht-traktaten kræves det, at Fællesskabet træffer de nødvendige foranstaltninger til at fremme interoperabilitet inden for det transeuropæiske transportnet. På grundlag

heraf er der indledt en proces for udarbejdelse af fællesskabsbestemmelser herom, først i form af Rådets direktiv 96/48/EØF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ⁽¹⁾, siden i form af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ⁽²⁾. Med disse direktiver etableres der en procedure for vedtagelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI). På højhastighedsområdet er den første TSI-generation vedtaget af Kommissionen den 30. maj 2002 og trådt i kraft med virkning fra den 1. december 2002 for alle nye projekter.

Eftersom jernbanernes udvikling i hele deres historie er forløbet rent nationalt, er dette arbejde med harmonisering af jernbanenet et arbejde af enormt omfang. Derfor har Fællesskabet valgt at gå gradvis frem i flere etaper og taget fat på de vigtigste opgaver først: fritrumsprofil, sporvidde, elforsynings, sikkerhed under driften, driftsforhold og vedligeholdelse.

Interoperabilitet opnås ifølge en migrationsstrategi, som er kompleks og specifik for de enkelte tekniske aspekter. Overgangsperioden vil blive så meget desto kortere, som TSI'erne hurtigt bliver til rådighed og deres anvendelse bliver fulgt op på fællesskabsplan.

⁽¹⁾ EFT L 235 af 17.9.1996.

⁽²⁾ EFT L 110 af 20.4.2001.

(2003/C 242 E/157)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-0584/03

af Erik Meijer (GUE/NGL) til Kommissionen

(28. februar 2003)

Om: Risikoen i forbindelse med strømførende skinner i snævre metrotunneler uden gangbro for passagerer, der flygter fra en brand

1. Er Kommissionen bekendt med, at de fleste metrosystemer til underjordisk offentlig transport i byerne fungerer ved strømtilførsel via en tredje skinne ved siden af selve togskinnerne og at disse højere placerede strømførende skinner i visse tilfælde nok har en afskærmning af træ (Hamburg) eller kunststof (i de fleste byer), men at der til enhver tid er risiko for, at mennesker kommer i kontakt med disse skinner med døden tilfølge?
2. Er Kommissionen endvidere bekendt med, at passagerer i tilfælde af brand i metrotunneler som følge af tekniske fejl eller bevidst forsøg på at fremkalde en katastrofe hurtigt må kunne forlade stedet, blandt andet fordi den sparsomme ilt i tunnelen hurtigt opbruges af ilden, men at der i næsten samtlige metrotunneler konstrueret inden 1980 mangler en separat gangbro for flygtende passagerer?
3. Er Kommissionen enig i, at der er tale om en uacceptabel stor risiko for passagerer, som skal flygte gennem snævre og gamle tunneler over skinnerne ved siden af den fortsat strømførende skinne, fordi de ikke blot skal skynde sig væk fra ilden, men også skal undgå enhver berøring med den strømførende skinne, som virker som et lavt hegn?
4. Deler Kommissionen den opfattelse, at der her ikke længere er tale om et rent lokalt problem, men om et fælles sikkerhedsproblem af stadig større betydning, som optræder i mange byer i Europa, og at vi ikke kan vente på lokale løsninger, som ofte først kommer, efter at den pågældende by har oplevet en katastrofe?
5. Er Kommissionen rede til at foranledige, at samtlige metrotunneler i Europa efter en nærmere fastlagt dato skal være udstyret med en sikker flugtvej, som ikke fører over selve skinnerne, og at der i de tilfælde, hvor tunnelen ikke er tilstrækkelig bred eller ikke kan udvides til at etablere en sådan flugtvej, kun kan gives tilladelse til strømtilførsel via en luftledning (i lighed med sporvogne og tog) eller via en strømførende skinne foroven (som den anvendes i Madrid)?