



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.9.2009
KOM(2009) 464 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

**Statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed og direktiverne
om interoperabilitet i jernbanesystemet**

(EØS-relevant tekst)

{SEK(2009) 1157}

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA- PARLAMENTET

Statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed og direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Den foreliggende rapport redegør for, hvor langt man er nået med at gennemføre direktivet om jernbanesikkerhed og med at opnå interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem, siden Kommissionens første rapport i november 2006¹. Den er udarbejdet i medfør af artikel 31 i jernbanesikkerhedsdirektivet², artikel 24 i interoperabilitetsdirektivet for højhastighedstog³ og artikel 28 interoperabilitetsdirektivet for konventionelle tog⁴.

Til brug for denne rapport har Kommissionen fået udført en undersøgelse af, i hvilken udstrækning forskrifterne om jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed er gennemført, og hvilke fremskridt der er gjort på området⁵. Den har desuden gennemført en offentlig høring. Høringsresultaterne sammenfattes i bilaget til denne rapport⁶.

Hvad angår jernbanesikkerhed, bygger rapporten også på resultaterne af den første toårsrapport om jernbanesikkerhedens udvikling i EU, som Det Europæiske Jernbaneagentur udsendte i 2008⁷.

De seneste ændringer af forskrifterne om jernbanesikkerhed og -interoperabilitet⁸ er ikke behandlet i denne rapport, da gennemførelsen i national ret endnu ikke er afsluttet.

¹ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet: Redegørelse for gennemførelsen af interoperabilitetsdirektiverne. KOM(2006) 660 endelig.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU. EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

³ Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog. EFT L 110 af 20.4.2001, s. 6.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_interoperability_safety.pdf.

⁶ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der følger som ledsagedokument til Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet: Statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed og direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet. SEK(2009) XXX.

⁷ http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA_Rapport_final_2008-09-01.pdf.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU. EUT L 345 af 23.12.2008, s. 62.

2. GENNEMFØRELSEN AF JERNBANESIKKERHEDSDIREKTIVET

2.1. Gennemførelse i medlemsstaterne

Bortset fra Luxembourg, som der stadig føres traktatbrudssag mod, har alle medlemsstater givet Kommissionen meddelelse om deres nationale foranstaltninger til gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet. I flere tilfælde er gennemførelsen dog trukket ud og ikke sket inden den frist, der er anført i direktivet (30. april 2006).

Dernæst skal det kontrolleres, om alle direktivets bestemmelser er gennemført korrekt. Denne kontrol omfatter en gennemgang af de nationale bestemmelser for at se, om de svarer til direktivets, og desuden detaljerede analyser for eksempelvis at kontrollere, om de nationale organer har den fornødne kapacitet til at udføre de opgaver, direktiverne pålægger dem. Disse analyser pågår stadig, hvorfor der endnu ikke kan drages endelige konklusioner i dette spørgsmål. Der foreligger dog visse foreløbige resultater om underretningen om de nationale sikkerhedsregler og om oprettelsen af de nationale organer.

2.2. Nationale sikkerhedsforskrifter og orientering af Kommissionen

Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 8 skal medlemsstaterne indføre nationale sikkerhedsforskrifter og underrette Europa-Kommissionen om dem. Disse forskrifter indeholder sikkerhedskrav, som medlemsstaterne på deres niveau stiller til mere end én jernbanevirksomhed.

Der er kommet underretning om næsten 5 000 nationale sikkerhedsforskrifter. Efter anmodning fra Kommissionen har agenturet gennemgået forskrifterne og anbefalet, at de fleste medlemsstater anmodes om tydeliggørelse eller om fornyet underretning om de nationale sikkerhedsforskrifter.

Hvad angår offentliggørelse af de nationale sikkerhedsforskrifter, forventes agenturet i 2009 at stille forslag om, hvordan de kan gøres lettere tilgængelige.

2.3. Oprettelse af nationale myndigheder og organer

De nationale sikkerhedsmyndigheder har afgørende betydning både for opretholdelsen af sikkerheden og for at sikre, at den ikke bliver en hindring for åbningen af markedet i forbindelse med udviklingen af interoperabilitet. De fleste nationale sikkerhedsmyndigheder blev oprettet i 2006 og 2007. Ved udgangen af 2008 havde kun én medlemsstat endnu ikke oprettet sin nationale sikkerhedsmyndighed. De fleste af disse myndigheder henhører under landets transportministerium.

Desuden skal medlemsstaterne oprette uafhængige undersøgelsesorganer med den opgave at undersøge alvorlige jernbaneulykker. I april 2009 havde kun én medlemsstat endnu ikke oprettet sit nationale undersøgelsesorgan.

Agenturet har oprettet netværk, der skal lette samarbejdet og udvekslingen af synspunkter og erfaringer mellem disse nationale organer.

2.4. Udarbejdelse og gennemførelse af sekundære forskrifter på EU-plan

Jernbanesikkerhedsdirektivet foreskriver, at Kommissionen skal vedtage en lang række sekundære forskrifter, som agenturet skal udarbejde efter mandat fra Kommissionen (se bilaget⁶).

Den første af disse retsakter blev vedtaget i 2007: Kommissionens forordning (EF) nr. 653/2007 om anvendelse af et fælles europæisk format for sikkerhedscertifikater og ansøgningsdokumenter i henhold til artikel 10 i direktiv 2004/49/EF og om gyldigheden af sikkerhedscertifikater udstedt efter direktiv 2001/14/EF⁹.

Fælles sikkerhedsmetoder til risikovurdering og til vurdering af opfyldelsen af sikkerhedsmål blev vedtaget hhv. den 24. april 2009¹⁰ og den 5. juni 2009¹¹, og flere forskrifter er under udarbejdelse.

2.5. Sikkerhedscertificering

Jernbanesikkerhedsdirektivet gav jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne pligt til at erhverve et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. Både sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser består af to dele. Del A bekræfter, at jernbanevirksomhedens/infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem er godkendt, mens del B gælder for et bestemt jernbanenet.

Den 31. marts 2009 indeholdt det offentlige register over sikkerhedscertifikater, som agenturet forvalter, 277 gyldige certifikater af type A. De fleste af dem blev udstedt i 2007 og 2008.

I 2010 vil agenturet fremlægge flere oplysninger om, hvordan det står til med sikkerhedscertificeringen, og stille forslag til en strategi for overgangen til et fælles sikkerhedscertifikat på EU-plan på grundlag af en evaluering af medlemsstaternes procedurer for sikkerhedscertificering.

2.6. Sikkerhedsrapporter

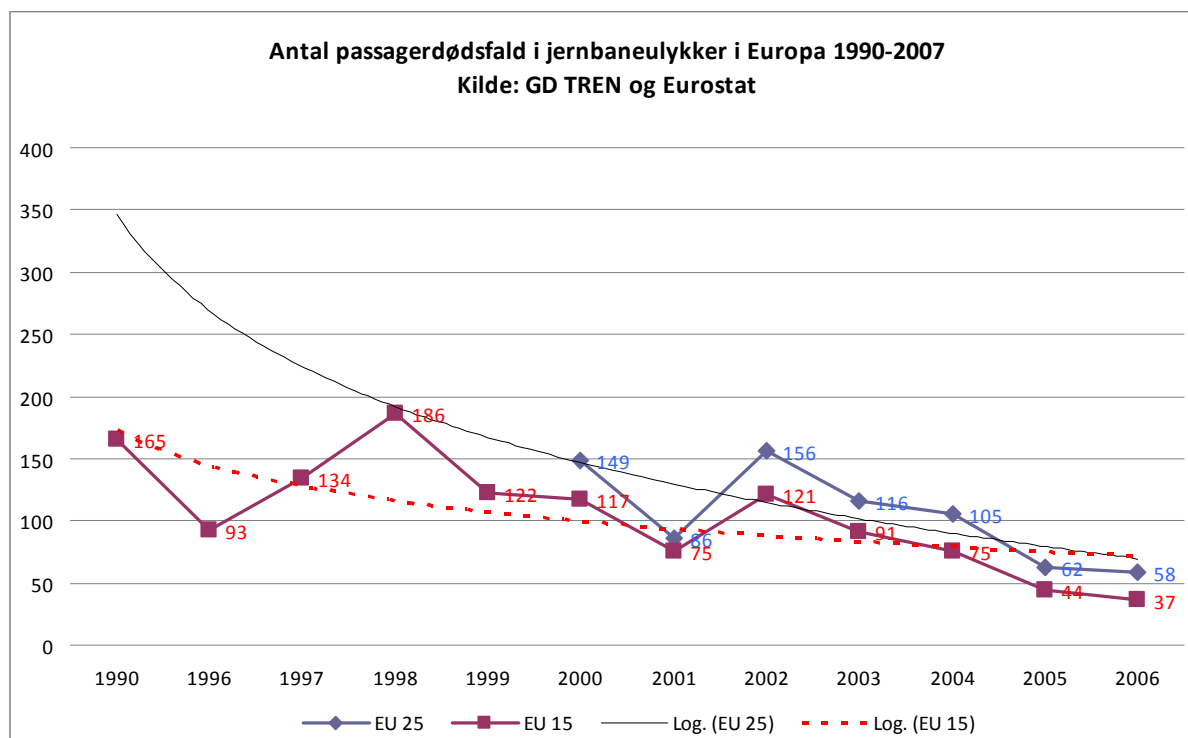
Jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 18 pålægger de nationale sikkerhedsmyndigheder at udsende årlige rapporter om sikkerhedssituationen på jernbanenettet. Agenturet benytter disse rapporter til løbende at overvåge jernbanesikkerhedens udvikling i EU (se toårsrapporten fra Det Europæiske Jernbaneagentur⁷).

Overordnet set bekræfter tallene, at jernbanerne er særdeles sikre for jernbanebrugerne, idet jernbaneulykker medfører mindre end 100 dødsfald om året, sammenlignet med omkring 40.000 dødsfald på vejene i EU. Udviklingen i jernbanesikkerheden i EU's medlemsstater kan desuden fremhæves som særdeles positiv, da antallet af dræbte passagerer er faldet fra omkring 400 i 1970 til kun 58 i 2006.

⁹ EUT L 153 af 14. juni 2007, s. 9.

¹⁰ EUT L 108 af 29. april 2009, s. 4-19.

¹¹ EUT L 150 af 13. juni 2009, s. 11-19.



Disse tal viser sammen med yderligere analyser land for land, at markedsåbningen og funktionsadskillelsen kan gennemføres, uden at sikkerheden blive ringere af den grund.

Tallene viser desuden, at tredjeparter er stærkt repræsenteret i togulykker, der medfører dødsfald. Som regel er der tale om uvedkommende (der ikke har lov at færdes på jernbanelinjen) eller brugere af jernbaneoverskæringer (i alt cirka 1.500 dræbte om året). Selvmord er et andet særtræk ved jernbaneulykker: disse dødsfald indberettes ikke som ulykker og omtales sjældent i pressen. Dem var der i 2006 cirka 2 300 af, over 60 % af alle dødsfaldene.

3. FREMSKRIDT MOD INTEROPERABILITET

3.1. Gennemførelse af interoperabilitetsdirektiverne

Alle medlemsstaterne har underrettet Kommissionen om nationale forskrifter til gennemførelse af interoperabilitetsdirektiverne: 96/48/EF (højhastighedstog), 2001/16/EF (konventionelle tog) og 2004/50 (justering af direktiverne for højhastighedstog og konventionelle tog efter hinanden og udvidelse af anvendelsesområdet).

Direktiverne om jernbaneinteroperabilitet trækker mange sekundære forskrifter med sig. Udover de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er, se punkt 3.2) har Kommissionen vedtaget beslutning 2007/756/EF om fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister¹². Direktiverne forskriver også andre registre (f.eks. et infrastrukturregister og et register over rullende materiel), som agenturet arbejder på.

¹² EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30.

3.2. Status for TSI'erne

TSI'erne er tekniske specifikationer, der viser, hvordan de væsentlige krav, som interoperabilitetsdirektiverne stiller til delsystemer og interoperabilitetskomponenter, kan opfyldes.

I 2002 begyndte vedtagelsen af en serie TSI'er for alle relevante delsystemer i højhastighedssystemet, og flere af disse blev revideret i 2008. Bilaget⁶ indeholder en liste over alle TSI'erne og de tilhørende ændringsbeslutninger.

Også for de konventionelle jernbaner har Kommissionen vedtaget en række TSI'er. De omfatter Trafiktelematik for godstrafikken, Støj, Togkontrol og signaler, Godsvogne samt Drift og trafikstyring. Dertil kommer to tværgående TSI'er, der gælder for både højhastighedstog og konventionelle tog, nemlig Sikkerhed i jernbanetunneler og Bevægelsehæmmede. Alle disse TSI'er er udformet af Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanenettet (AEIF), der er oprettet som fælles repræsentativt organ i henhold til direktiv 96/48/EF.

Siden 2006 har Det Europæiske Jernbaneagentur arbejdet med de resterende TSI'er for konventionelle tog, som omfatter Infrastruktur, Energi, Rullende materiel (lokomotiver, togsæt, personvogne) og Trafiktelematik for persontrafikken. Disse TSI'er forventes vedtaget i 2010.

Der er dog stadig behov for at arbejde videre med dette lovgrundlag, bl.a. for at rette fejl og træffe afgørelse om udestående punkter i TSI'erne og for at udvide deres geografiske anvendelsesområde (se punkt 3.5).

Derfor arbejder agenturet i denne tid på at revidere følgende TSI'er for konventionelle tog: Godsvogne, Drift og trafikstyring og Togkontrol og signaler. Disse reviderede TSI'er forventes vedtaget i 2010. For de andre TSI'er er der iværksat en proces for håndtering af ændringer.

3.3. Analyse af undtagelser

På visse betingelser, der er fastlagt i interoperabilitetsdirektiverne, kan medlemsstaterne undlade at anvende TSI'erne. Mellem vedtagelsen af de første TSI'er i 2002 og ikrafttrædelsen af direktiv 2008/57/EF den 19. juli 2008 har Kommissionen fået meddelelse om 43 undtagelser fra 9 medlemsstater. En liste over alle undtagelserne kan ses i bilaget⁶.

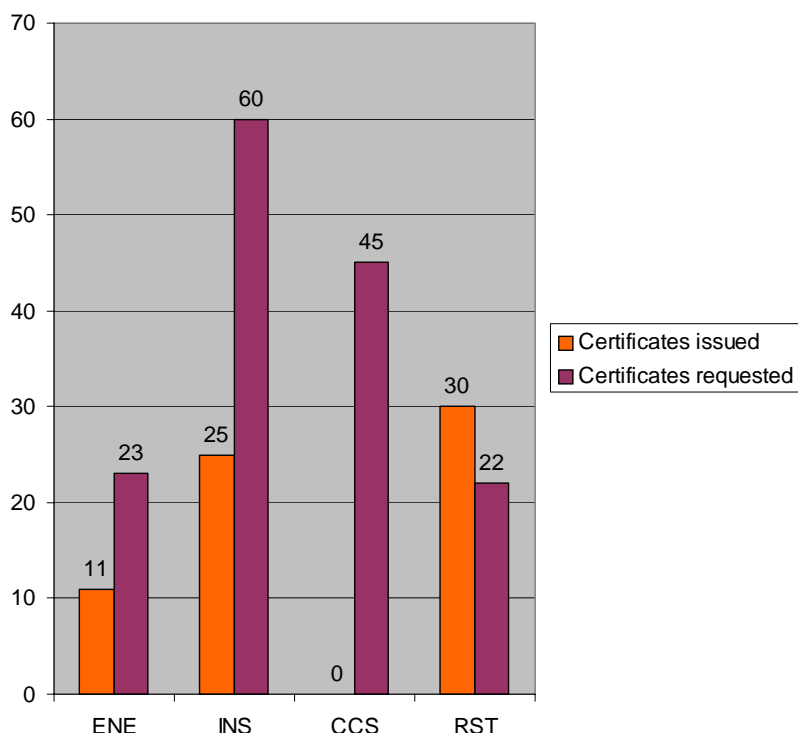
Der er undtagelser fra næsten alle gældende TSI'er. Flest undtagelser er modtaget for TSI'erne Støj (18 undtagelser), Godsvogne (11), Energi (højhastighed, 6), Togkontrol og signaler (højhastighed, 5) og Infrastruktur (højhastighed, 5).

Størstedelen af undtagelserne (34) har hjemmel i artikel 7, litra a), i de to direktiver, der giver mulighed for ikke at anvende TSI'erne på nye, renoverede eller opgraderede delsystemer, der befinder sig på et avanceret udviklingstrin på det tidspunkt, hvor TSI'en offentliggøres. Disse undtagelsers karakter betyder, at de kun kan indrømmes for en kort periode efter TSI'ens offentliggørelse, og antallet af nye undtagelser kan derfor forventes at falde væsentligt i de kommende år, når først alle TSI'erne vedtaget.

Alt i alt viser det beskedne antal og de typer af undtagelser, der er gjort, at indførelsen af TSI'erne kan anses for vellykket.

3.4. Interoperabiliteten i praksis

Antallet af overensstemmelsescertifikater, som de bemyndigede organer har udstedt for delsystemerne, kan bruges som en indikator for, hvordan TSI anvendes, og dermed for, hvilke fremskridt der gøres hen imod interoperabilitet mellem de europæiske jernbanesystemer. Endnu er TSI'erne for de konventionelle tog endnu ikke udarbejdet alle sammen, så hér anfører vi kun tallene for højhastighedstog. Nedenstående diagram viser for perioden frem til juli 2007, hvor mange certifikater der er udstedt, og hvor mange der er indgivet ansøgning om (kilde: NB Rail).



Disse tal viser, at der er stor aktivitet inden for certificering af delsystemer, som hver især bidrager til interoperabiliteten i de europæiske jernbaner.

Indførelsen af ERTMS på det banenet, hvor der hersker interoperabilitet på europæisk plan, er en anden vigtig indikator for fremskridtene med interoperabilitet. Ved udgangen af 2008 var cirka 2 000 km idriftværende banestrækning udstyret med ERTMS i forskellige europæiske lande, og der var især tale om højhastighedsstrækninger.

Vanskelighederne ved at fastlægge en enkelt fælles og kompatibel teknisk standard blev overvundet i 2008, da der blev undertegnet et aftalememorandum mellem Europa-Kommissionen og jernbanesektoren.

Nylig indgåede kontrakter og nationale udbygningsplaner, som medlemsstaterne har forelagt, viser en eksponentiel stigning i de kommende år: Ved udgangen af 2012 vil der være 11 500 km i drift, og ved udgangen af 2015 23 000.

Den 22. juli 2009 blev der vedtaget en bindende europæisk udbygningsplan¹³, der sigter mod en hurtig og samordnet udbygning af systemet. Mere konkret går den ud på at etablere de første hovedtræk i et net frem til 2015 (herunder nøglestrækninger som Rotterdam–Genova, München–Verona, Antwerpen–Basel, Valencia–Lyon–Budapest, Dresden–Budapest–Constanta og Berlin–Terespol). I 2020 skal de vigtigste europæiske godsterminaler være forbundet ved hjælp af ERTMS-udstyrede banestrækninger, og det vil skabe nye forretningsmuligheder for banegodsoperatører.

Begge analyserne viser, at det går stabilt fremad med interoperabiliteten i de europæiske jernbaner.

3.5. Hindringer for interoperabilitet

Jernbanedriften har i over hundrede år været styret nationalt uden nogen samordning på europæisk plan. Derfor er det stadig indviklet og dyrt at drive international banetransport i Europa. Opsplitningen er stadig en hindring for en samlet europæisk jernbanesektor, selvom der er investeret store økonomiske, politiske og menneskelige ressourcer i at integrere jernbanesystemerne.

Jernbanesektorens investeringsgoder har meget lange levetider: fra 30-40 år for rullende materiel til omkring hundrede for infrastrukturanlæg. Iværksættelsen af den tekniske harmonisering og overgangen til et interoperabelt jernbanesystem består således i hovedsagen i at anvende interoperabilitetskravene på nye, renoverede og opgraderede delsystemer. Det kræver tid, og derfor kan der først forventes fremskridt på mellemlangt til langt sigt. I nogle tilfælde, og det gælder f.eks. ERTMS, kan udbyttet af interoperabiliteten først høstes, når systemet er indført på en samordnet måde over en hel transportkorridor. Det betyder, at det er nødvendigt at opgradere bestående strækningsafsnit, før delsystemet er udtjent.

En anden hindring for interoperabiliteten ligger i videreførelsen af afvigende nationale arbejdsmåder på områder, hvor den europæiske harmonisering allerede er påbegyndt. Det kan enten skyldes ufuldstændige europæiske rammeforskrifter eller smuthuller, der giver mulighed for forskellige fortolkninger. På højhastighedsområdet foreligger der allerede et komplet sæt lovregler, men for den konventionelle banedrift er lovrammerne stadig under udarbejdelse, idet TSI'erne for delsystemerne infrastruktur og energi og for trækraftenheder og personvogne stadig ikke er færdiggjort og vedtaget. Denne hindring vil være overvundet i 2010.

Det, at der er såkaldte "udestående punkter" i TSI'erne, kan give huller i interoperabiliteten, idet der her anvendes nationale krav med andre grænsefladeløsninger. Ved udgangen af 2008 var der over 100 forskellige udestående punkter i gældende TSI'er. Dette problem kunne klares ved at finde løsninger på de udestående punkter, når TSI'erne revideres.

Hertil kommer, at de eksisterende TSI'er kun dækker en del af jernbanesystemet, eftersom de to interoperabilitetsdirektivers anvendelsesområde kun omfatter det transeuropæiske jernbanenet, der er defineret i beslutning 1692/96/EF¹⁴. I direktiv 2004/50/EF blev der givet hjemmel til gradvis at udvide anvendelsesområdet til hele banenettet og alle køretøjer, efterhånden som der vedtages nye TSI'er og de eksisterende revideres. For at gennemføre denne bestemmelse på en afbalanceret måde gav Kommissionen i 2007 agenturet mandat til at

¹³ EUT L 194 af 25. juli 2009.

¹⁴ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

analysere mulighederne for at udvide det geografiske anvendelsesområde for TSI'er, der er revideret for nylig. Denne analyse forventes afsluttet i 2009.

Der ligger også en potentiel hindring på det tidspunkt, hvor der skal gennemføres en ibrugtagningssprocedure som specificeret i interoperabilitetsdirektiverne for at integrere et delsystem i jernbanesystemet. Inden en national sikkerhedsmyndighed kan give ibrugtagningstilladelse, skal det eftervises, at delsystemet er foreneligt med jernbanesystemet som helhed. TSI'erne kan ikke formulere alle de krav, som denne vurdering skal bygge på. Derfor er der risiko for, at der vil blive indført særlige driftsprocedurer, som vil forringe interoperabiliteten. Dette aspekt af "integrationen" er blevet forbedret i det nye interoperabilitetsdirektiv og vil også blive taget op i Kommissionens forordning om fælles sikkerhedsmetoder vedrørende risikoanalyse, som forventes vedtaget i første halvdel af 2009.

4. KONKLUSIONER

Fællesskabets rammeforskrifter for jernbanesikkerhed og interoperabilitet har resulteret i fremskridt, som burde kunne tilskynde til yderligere udvikling af det indre marked for jernbaneydelser ved at fremhjælpe nye virksomheder, gøre det billigere at komme ind på markedet og i sidste ende øge jernbanernes evne til at konkurrere med andre transportformer.

Analyserne i denne rapport viser, at resultaterne foreløbig har været blandede.

Hvad angår jernbanernes sikkerhed, viser statistikken, at jernbanesystemet i Fællesskabet er sikkert, og at de organisatoriske ændringer, Fællesskabets rammelovgivning har medført, ikke blot ikke har forringet sikkerheden, men forventes at hæve sikkerhedsniveauet på kort og mellemlangt sigt.

Set fra markedets synspunkt udgør sikkerhedskravene stadig væsentlige barrierer for markedsadgangen. Det skyldes navnlig omkostningerne ved og varigheden af de procedurer, der skal gennemføres på nationalt plan, forskellene mellem dem i de forskellige lande og manglende gennemskuelighed/forudsigelighed. Det forventes, at der kommer store fremskridt på dette område, dels i kraft af harmoniseringen af sikkerhedscertifikaterne til jernbanevirksomheder og indførelsen af fælles sikkerhedsmetoder, og dels i kraft af den gensidige accept af nationale forskrifter, når der udstedes ibrugtagningstilladelser til jernbanekøretøjer.

To forudsætninger skal opfyldes, for at disse tiltag kan krones med held:

- De nye organer skal oprettes i fuld udstrækning, ikke mindst de nationale sikkerhedsmyndigheder, og de skal fungere med ensartede niveauer af kompetence og effektivitet. Det er nødvendigt, hvis der skal skabes tillid mellem disse myndigheder. Kommissionen vil derfor fortsat kontrollere, at fællesskabsforskrifterne er gennemført korrekt, for så vidt angår de nye strukturer og værktøjer.
- Det Europæiske Jernbaneagentur skal indtage sin plads som ledende kraft i den gradvise harmonisering af sikkerhedsregler og -procedurer, og sikre, at de efterhånden afløses af fælles metoder. Denne opgave kan tænkes videreudviklet i fremtiden, således at agenturet kommer til at komplettere eller supplere de nationale sikkerhedsmyndigheders aktiviteter inden for udstedelse af certifikater og tilladelser.

De sekundære forskrifter om interoperabilitet forventes færdiggjort i 2010 for TEN-T-nettets vedkommende. Det er en højt prioriteret opgave for Kommissionen, da der ikke kan opstå nogen reel interoperabilitet uden TSI'er for alle delsystemer. En anden af Kommissionens hovedopgaver er at forvalte overgangen fra det gamle system (hvor RIV-overenskomsten (Regolamento Internazionale Veicoli) var branchens hovedaftale med regler for international og national trafik) til det nye, der etableres med TSI'erne og registrene for infrastruktur og rullende materiel.

Det stigende antal udstedte overensstemmelsescertifikater for delsystemer og det relativt lille antal undtagelser tyder på, at de TSI'er, der allerede findes, anvendes med godt resultat. Det viser også, hvor vigtige de bemyndigede organer er, og understreger deres betydning for højnelse af kompetencen og den gensidige tillid. Imidlertid kan de sidste udestående punkter i TSI'erne og disses begrænsede geografiske anvendelsesområde hæmme den fremtidige integrering af det europæiske jernbanesystem, fordi de er en hindring for interoperabiliteten. Derfor bliver det vigtigt at finde løsninger på de udestående punkter og at udvide TSI'ernes anvendelsesområde inden for en rimeligt kort tidsfrist.

Det går kun langsomt fremad på vejen mod interoperabilitet. Den lange levetid, der karakteriserer jernbanernes infrastruktur og rullende materiel, og nødvendigheden af at holde investeringsudgifterne på et niveau, som sektoren kan bære, betyder, at radikale skridt frem mod harmoniserede løsninger ikke er mulige. Derfor vil Kommissionen koncentrere sin indsats om at gennemføre de tekniske specifikationer, der vil give stort udbytte på kort og mellemlangt sigt, nemlig TSI'erne Togkontrol og signaler, Trafiktelematik for godstrafikken, Trafiktelematik for persontrafikken og Drift og trafikstyring.

I forbindelse med de kommende TSI-revisioner bliver der også behov for at være mere opmærksom på principperne for forenkling af regelværket og sikre, at jernbanelovgivningen forbliver relevant, effektiv og forholdsmæssig. Det vil eksempelvis blive overvejet at benytte frivillige europæisk standarder i højere grad. Denne rapport har givet Kommissionen lejlighed til at sætte fokus på disse spørgsmål. Kommissionen vil fortsat holde øje med, hvordan de juridiske rammer for jernbanesektoren og interoperabiliteten gennemføres i praksis, og sikre, at alle de sekundære forskrifter indføres (hovedsagelig TSI'er for konventionelle tog og fælles sikkerhedsmetoder), og at de nye direktiver gennemføres. Det er Kommissionens hensigt at udarbejde en meddelelse, hvor politikken for interoperabilitet og sikkerhed i Fællesskabets jernbanesystem gennemgås på ny.