



Bruxelles, den 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

om fremskridt i arbejdet med at opnå interoperabilitet i jernbanesystemet

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

om fremskridt i arbejdet med at opnå interoperabilitet i jernbanesystemet

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Denne rapport beskriver det stadie, som interoperabiliteten i det europæiske jernbanesystem er nået til siden rapporten, der blev vedtaget af Kommissionen i september 2009¹. Den er i overensstemmelse med artikel 39 i direktiv 2008/57/EF².

Rapporten bygger på resultaterne fra den rapport om fremskridt i jernbaneinteroperabiliteten i EU, som udgives hvert andet år af Det Europæiske Jernbaneagentur, senest den 1. marts 2012³.

2. UDVIKLING AF INTEROPERABILITETSINSTRUMENTERNE

2.1. Direktiverne om interoperabilitet

2.1.1. Oversigt

Det omarbejdede direktiv 2008/57/EF trådte i kraft den 19. juli 2008. Direktiv 96/48/EF⁴ og direktiv 2001/16/EF⁵ blev ophævet med virkning fra den 19. juli 2010.

Direktiv 2008/57/EF er blevet ændret ved følgende retsakter:

- Kommissionens direktiv 2009/131/EF af 16. oktober 2009 om ændring af bilag VII i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet⁶
- Kommissionens direktiv 2011/18/EU af 1. marts 2011 om ændring af bilag II, V og VI i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet⁷

2.1.2. Gennemførelse af direktiverne om interoperabilitet

Fristen for omsætning af direktiverne 2008/57/EF og 2009/131/EF til national ret var den 19. juli 2010. Fristen for omsætning af direktiv 2011/18/EU til national ret var den 31. december 2011.

¹ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om en situationsrapport vedrørende gennemførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet og direktiverne om jernbaneinteroperabilitet. KOM(2009) 464 endelig udg.

² 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.

³ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

⁴ Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, EUT L 235 af 17.9.1996, s. 6–24.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1-27.

⁶ EUT L 273 af 17.10.2009, s. 12–13.

⁷ EUT L 57 af 2.3.2011, s. 21–28.

Den 20. november 2012 havde alle medlemsstater med undtagelse af Tyskland meddelt nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 2008/57/EF. De foranstaltninger, der er meddelt af Det Forenede Kongerige og Frankrig, anses dog for delvise, da de endnu ikke gælder for Kanaltunnelen. På samme dato havde alle medlemsstater med undtagelse af Tyskland meddelt nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 2009/131/EF, og alle medlemsstater med undtagelse af Polen og Slovenien havde meddelt nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 2011/18/EU.

Kommissionen overvåger nøje gennemførelsen af disse direktiver om interoperabilitet i medlemsstaterne. Hvis medlemsstaterne ikke meddeler nationale gennemførelsesforanstaltninger, anmoder Kommissionen formelt de forsømmelige medlemsstater om at gennemføre de pågældende direktiver. Den 31. august 2012 havde Kommissionen indledt traktatbrudsprocedurer mod fem medlemsstater for manglende meddelelse om nationale gennemførelsesforanstaltninger.

Med støtte fra Det Europæiske Jernbaneagentur er Kommissionens tjenestegrene ved at kontrollere, om de nationale gennemførelsesretsakter er i overensstemmelse med disse direktiver. I tilfælde af manglende overensstemmelse bliver medlemsstaterne anmodet om at sørge for yderligere afklaring. Hvis den manglende overensstemmelse bekræftes ved yderligere undersøgelse, bliver der indledt en formel traktatbrudsprocedure mod den pågældende medlemsstat.

Direktiverne om jernbaneinteroperabilitet involverer mange sekundære forskrifter. Ud over de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er, se 2.3), har Kommissionen vedtaget følgende retsakter:

- Kommissionens beslutning 2007/756/EF af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF⁸
- Kommissionens afgørelse 2010/713/EU af 9. november 2010 om de moduler til procedurer for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed og for EF-verifikation, der skal benyttes i tekniske specifikationer for interoperabilitet, som er vedtaget i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF⁹;
- Kommissionens afgørelse 2011/107/EU af 10. februar 2011 om ændring af beslutning 2007/756/EF om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister¹⁰
- Kommissionens forordning (EU) nr. 201/2011 af 1. marts 2011 om en model for erklæring af overensstemmelse med en godkendt jernbanekøretøjstype¹¹;
- Kommissionens afgørelse 2011/155/EU af 9. marts 2011 om offentliggørelse og forvaltning af det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet¹²
- Kommissionens henstilling 2011/217/EU af 29. marts 2011 om udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF¹³

⁸ EUT L 305 af 23.11.2007, s. 30–51.

⁹ EUT L 319 af 4.12.2010, s. 1-52.

¹⁰ EUT L 43 af 17.2.2011, s. 33–54.

¹¹ EUT L 57 af 2.3.2011, s. 8–9.

¹² EUT L 63 af 10.3.2011, s. 22–25.

¹³ EUT L 95 af 8.4.2011, s. 1–29.

- Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU af 15. september 2011 om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner¹⁴
- Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer¹⁵

2.2. Tekniske specifikationer for Interoperabilitet

2.2.1. Aktuel situation

TSI'er er de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der er udarbejdet af Det Europæiske Jernbaneagentur efter bemyndigelse fra Kommissionen. Delsystemer og interoperabilitetskomponenter bør overholde de relevante TSI'er for at opfylde de væsentlige krav, som er fastlagt i direktiv 2008/57/EF, og for at sikre jernbanesystemets interoperabilitet.

Den første række TSI'er om det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (HS TSI'er) blev udstedt i 2002. De fleste af dem blev efterfølgende revideret i 2008.

Den anden række TSI'er, der hovedsageligt omfatter det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (CR TSI'er) og tværgående emner som sikkerhed i jernbanetunneler og adgangsmuligheder for bevægelseshæmmede, blev offentliggjort mellem 2006 og 2011.

I bilag I findes en liste over alle de TSI'er, der pr. 31. december 2012 er vedtaget af Kommissionen.

Som det allerede er forudset i de direktiver om interoperabilitet, der er gældende nu, er dette regelsæt ved at blive yderligere udviklet gennem afhjælpning af fejl og lukning af udestående punkter i TSI'erne, og gennem en udvidelse af TSI'ernes geografiske anvendelsesområde til at omfatte hele EU's jernbanesystem.

På dette grundlag er agenturet i gang med at revidere følgende TSI'er: drift og trafikstyring (OPE), godsvogne (WAG), lokomotiver og passagervogne (LOC&PAS), togkontrol og kommunikation (CCS), trafiktelematik for persontrafikken (TAP) og for godstrafikken (TAF), adgangsmuligheder for bevægelseshæmmede (PRM), sikkerhed i jernbanetunneler (SRT), infrastruktur (INF) og energi (ENE).

Med hensyn til CCS TSI markerer underskrivningen af hensigtserklæringen den 16. april 2012 enighed blandt alle berørte parter om at implementere ERTMS (European Rail Traffic Management System) på grundlag af specifikationerne i "Baseline 3", som blev anbefalet af agenturet på samme dato. Med andre ord anerkender alle berørte parter, at de væsentlige elementer nu findes i specifikationerne. Den dertil hørende revision af CCS TSI blev vedtaget den 6. november 2012.

Med hensyn til telematikanvendelser og ud fra CCS TSI's eksempel har agenturet etableret og administrerer ændringsstyringen (CCM) for tekniske dokumenter, der er tilknyttet begge telematikanvendelses-TSI'er, og overvåger gennemførelsen af dem. Desuden understøttes gennemførelsen af begge TSI'er af en styregruppe samt sektoreksperter og er genstand for opfølgning efter en helhedsplan.

¹⁴ EUT L 256 af 1.10.2011, s. 1-25.

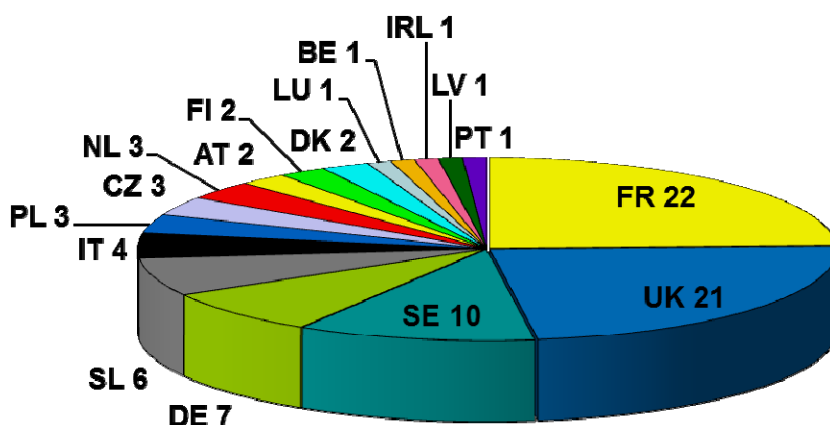
¹⁵ EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32-54.

2.2.2. Analyse af TSI-undtagelser

Undtagelser giver mulighed for fravigelse fra anvendelse af TSI'er under visse omstændigheder, der er fastlagt i de gældende direktiver om interoperabilitet. Mellem år 2007 og den 31. august 2012 modtog Kommissionen 90 undtagelsesmeddelelser fra 17 medlemsstater, som er opsummeret i følgende diagram:

Undtagelsesansøgninger siden 2007 i henhold til direktiverne 96/48/EF, 2001/16/EF og 2008/57/EF om interoperabilitet

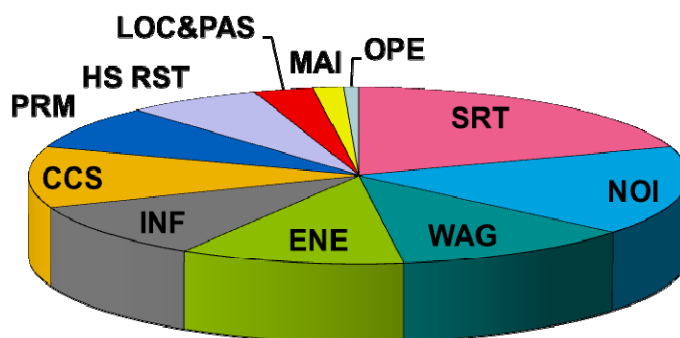
Fordeling efter medlemsstat (den 3. september 2012)



Disse undtagelser vedrører næsten alle gældende TSI'er, som følgende diagram viser. Det højeste antal undtagelser vedrørte TSI'er om sikkerhed i jernbanetunneler (27 undtagelser), støj (22) og godsvogne (16).

Undtagelsesansøgninger siden 2007 i henhold til direktiverne 96/48/EF, 2001/16/EF og 2008/57/EF om interoperabilitet

Fordeling efter TSI (den 3. september 2012)



De undtagelser, som medlemsstaterne har fremsendt til Kommissionen, har vist, at begrebet “avanceret udviklingstrin” (artikel 9, stk. 1, litra a), i direktivet om interoperabilitet), der er en grund til eventuel undtagelse fra TSI, sommetider anvendes for bredt¹⁶. Dette kan føre til ansøgninger om bredere undtagelser end dem, der strengt taget er tilsigtet i EU-lovgivningens forstand.

En analyse af indholdet af disse undtagelser viser, at artikel 9 i direktiv 2008/57/EF muligvis kan forenkles og forbedres via en tydeliggørelse af de tilfælde, hvor det er muligt at ansøge om en TSI-undtagelse, og dermed en strømlining af ansøgningsproceduren og i nogle tilfælde en forenkling af ansøgningens indhold.

2.3. Registrene

2.3.1. Nationalt køretøjsregister (NVR — artikel 33 i direktivet om interoperabilitet)

NVR-specifikationen blev vedtaget ved Kommissionens beslutning 2007/756/EF og ændret ved Kommissionens afgørelse 2011/107/EU. De nationale køretøjsregistre hostes af registreringsenheder, der udpeges af medlemsstaterne, og som skal være tilsluttet det virtuelle køretøjsregister (VVR), der er en central søgemaskine.

Det Europæiske Jernbaneagentur har udviklet den software, der bruges i et standard-it-program til NVR (sNVR) og VVR. Denne software stilles gratis til rådighed for registreringsenhederne. Registrene sNVR og VVR er blevet opdateret, således at de tager hensyn til de ændringer, der blev indført med Kommissionens afgørelse 2011/107/EU. Det Europæiske Jernbaneagentur støtter nu registreringsenhederne ved etablering af forbindelse mellem deres NVR'er og VVR.

¹⁶ For eksempel når det burde være muligt at bringe projektet i overensstemmelse med TSI med ringe eller ingen indvirkning på projektets tidsplan og omkostninger.

2.3.2. *Det europæiske register over godkendte køretøjstyper (ERATV — artikel 34 i direktivet om interoperabilitet)*

ERATV-specifikationen blev vedtaget ved Kommissionens afgørelse 2011/665/EU. ERATV vil blive hostet af Det Europæiske Jernbaneagentur, og agenturet vil offentliggøre oplysninger fra de nationale sikkerhedsmyndigheder.

Det Europæiske Jernbaneagentur er ved at udvikle et it-program til dette register. Programmet skal efter planen sættes i drift ved udgangen af 2012.

2.3.3. *Infrastrukturregister (RINF — artikel 35 i direktivet om interoperabilitet)*

RINF-specifikationen blev vedtaget ved Kommissionens afgørelse 2011/633/EU. Infrastrukturregistret vil blive hostet af enheder, der udpeges af medlemsstaterne, og som skal være tilsluttet den fælles brugergrænseflade (CUI).

Det Europæiske Jernbaneagentur er i gang med en forundersøgelse med henblik på at fastlægge den egnede tekniske løsning til CUI.

2.4. Standardisering

Den 28. januar 2011 udstedte Kommissionen mandat M 483 vedrørende programmering og standardisering henvendt til de europæiske standardiseringsorganer i henhold til direktiv 2008/57/EF på området for interoperabilitet i jernbanesystemet i EU. Dette mandat erstatter mandat M 275 af 13. november 1998 med hensyn til jernbaneudstyr om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og mandat M 334 af 22. maj 2003 med hensyn til interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

Listen over harmoniserede normer i henhold til direktiv 2008/57/EF blev offentliggjort i EU-Tidende den 20. juli 2011.

3. FREMSKRIDT MOD INTEROPERABILITET

3.1. Gennemførelse af interoperabilitet

Rapporten om fremskridt i jernbaneinteroperabiliteten i EU, som udgives hvert andet år af Det Europæiske Jernbaneagentur og senest den 1. marts 2012, indeholder detaljerede oplysninger om fremskridtet inden for jernbaneinteroperabilitet. Med henblik på måling af fremskridtet har agenturet etableret tre hovedgrupper af indikatorer: institutionelle (især for nationale sikkerhedsmyndigheder og bemyndigede organer), juridiske (til udviklingen af TSI'er og lukning af udestående punkter) og delsystemrelaterede (EF-certifikater, godkendelse af rullende materiel og faste installationer mv.).

3.2. Resterende hindringer for interoperabilitet

3.2.1. TSI'ers dækning og anvendelsesområde

De sidste udestående punkter i TSI'erne og disses begrænsede geografiske anvendelsesområde kan hæmme den fremtidige integrering af det europæiske jernbanesystem, fordi de udgør en hindring for interoperabiliteten. Det er derfor væsentligt at lukke de udestående punkter og udvide anvendelsesområdet for TSI'erne til at omfatte hele EU's jernbanesystem inden for rimelig kort tid.

I 2011 gennemførte agenturet med hjælp fra eksterne konsulenter en ex post-analyse af gennemførelsen af PRM TSI i syv medlemsstater. Evalueringen afslørede flere større beslutningspunkter med hensyn til anvendelse eller ikke-anvendelse af PRM TSI. Når det drejer sig om eksisterende infrastruktur og rullende materiel, klassificeres et projekt som en fornyelse eller en opgradering (i henhold til direktivet om interoperabilitet), afhængig af om en ændring er "større" eller ej. Der er observeret en lang række fortolkninger af termen "større", og det har betydet store forskelle i anvendelsen af PRM TSI. Dette har bidraget til begrænset anvendelse af TSI'en og har forsinket processen med tilvejebringelse af et mere tilgængeligt jernbanesystem.

Siden PRM TSI trådte i kraft i juli 2008, er artikel 20 i direktivet om interoperabilitet ofte blevet gjort gældende af medlemsstaterne i tilfælde af opgradering eller fornyelse for vilkårligt at beslutte, om en TSI er anvendt fuldt ud eller ej. Mens PRM TSI således bør gælde i tilfælde af fornyelse eller opgradering i henhold til bestemmelserne i kapitel 7 om gennemførelse, og de eneste muligheder for ikke-anvendelse bør være ved undtagelser (direktivets artikel 9) eller i særlige tilfælde (afsnit 7.4 i PRM TSI), er den bredere anvendelse af artikel 20 i direktivet om interoperabilitet til skade herfor. For at afhjælpe denne situation behandler Kommissionen denne problemstilling i sine forslag til en fjerde jernbanepakke, herunder med en bedre definition af de elementer, der skal omfattes af TSI'erne ved opgradering eller fornyelse.

3.2.2. *Ibrugtagning af jernbanekøretøjer*

Direktiv 2008/57/EF indeholder bestemmelser om godkendelse af jernbanekøretøjer til ibrugtagning for de enkelte medlemsstater, undtagen når der kan opnås fuld gensidig accept i andre medlemsstater. Under denne ordning har producenter og jernbanevirksomheder oplevet, at godkendelsesprocessen har været urimeligt langvarig og forbundet med urimeligt store omkostninger.

Det arbejde, der blev udført af Kommissionens tjenestegrene og Det Europæiske Jernbaneagentur i 2010, gjorde det muligt for alle aktører at opnå et klart overblik over bestemmelserne i dette direktiv med hensyn til ibrugtagning af jernbanekøretøjer. Dette førte til Kommissionens henstilling af 29. marts 2011 om udstedelse af ibrugtagningstilladelser til strukturelt definerede delsystemer og køretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF.

Under dette arbejde fremkom der imidlertid nye problemstillinger, såsom vanskeligheder med gennemførelsen af fælles sikkerhedsmetoder vedrørende risikovurdering og kortlægning af sikkerhedsrisici i TSI'er med henblik på at muliggøre systematisk anvendelse af TSI'er i stedet for nationale forskrifter.

Derfor etablerede Kommissionens tjenestegrene i september 2011 en taskforce, der bringer alle berørte parter sammen for at analysere de problemer, som parterne har mødt under godkendelsesprocessen, og for at identificere områder, hvor der er brug for yderligere forbedring. Taskforcen mødtes fem gange og afsluttede arbejdet i juni 2012¹⁷.

Taskforcen identificerede tre typer problemer:

- EU's jernbanelovgivning anvendes ikke altid korrekt.
- EU's jernbanelovgivning forstås ikke altid korrekt.
- EU's jernbanelovgivning kan forbedres.

Ud over en tættere overvågning af gennemførelsen af EU's jernbanelovgivning samt større udbredelse og uddannelsesaktiviteter, er der derfor behov for en revidering af EU-processen for ibrugtagning af køretøjer. Denne problemstilling behandles af Kommissionen i forslagene til den fjerde jernbanepakke.

¹⁷ Taskforcens endelige rapport findes på:
http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

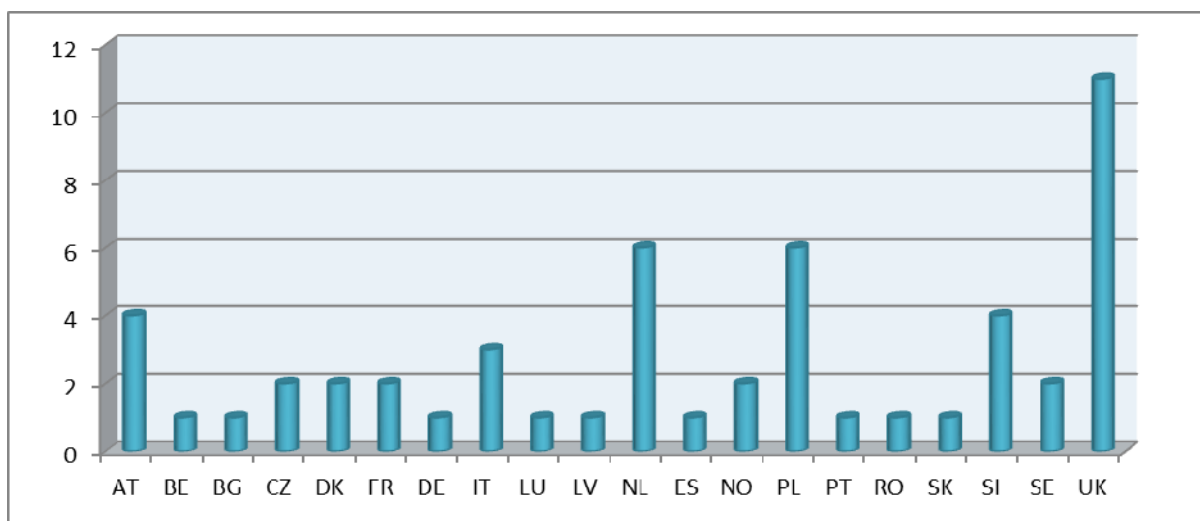
3.2.3. Nationale forskrifter

Andre hindringer er manglende gennemsigtighed i de nationale regelsæt for godkendelse af køretøjer og manglende offentlig adgang til nationale forskrifter. Begge disse aspekter behandles i Det Europæiske Jernbaneagents igangværende arbejde vedrørende klassificering af og udarbejdelse af krydshenvisninger for nationale forskrifter.

Endelig bør den fortsatte eksistens af nationale forskrifter, der er overflødige eller i modstrid med TSI'erne, også behandles yderligere, i første omgang af medlemsstaterne, og derpå af Det Europæiske Jernbaneagentur. Så længe TSI'erne ikke anvendes fuldt ud på hele EU's jernbanesystem, meddeles et stort antal nationale forskrifter fortsat af medlemsstaterne. Efter udvidelsen af TSI'erne til at omfatte hele EU's jernbanesystem og lukningen af udestående punkter i TSI'erne bør medlemsstaterne fjerne nationale forskrifter, der er overflødige eller i modstrid med TSI'erne. Kommissionens fjerde pakke tydeliggør dette. Ydermere bør agenturet gives flere beføjelser over for medlemsstaterne med henblik på fjernelse af inkonsistente/diskriminerende/unødigt omfattende nationale forskrifter. Den fjerde pakke vil derfor sætte agenturet i stand til at vedtage udtalelser henvendt til en medlemsstat og angive grundene til, at en national forskrift, der er overflødig eller i modstrid med TSI'erne eller anden EU-lovgivning, ikke bør træde i kraft eller anvendes.

3.2.4. Bemyndigede organer

Den 20. november 2012 var der 53 bemyndigede organer i medfør af direktiv 2008/57/EF i EU og Norge, fordelt som vist i følgende diagram¹⁸:



Den vigtigste barriere for konkurrence i hele EU mellem bemyndigede organer er ansøgerens sprog. Faktisk bruger ansøgere fra lande, der anvender andre sprog end det bemyndigede organs arbejdssprog, ikke så ofte ekstra penge på oversættelse. Derfor er ægte konkurrence mellem bemyndigede organer snarere på det sproglige område end på EU-plan.

De erfaringer, der er opnået de seneste år, viser blandt andet et uensartet kompetenceniveau for bemyndigede organer, og der synes derfor at være behov for at forbedre overvågningen og samordningen af bemyndigede organers aktiviteter. Revideringen af direktiv 2008/57/EF vil give mulighed for at anvende det nye regelsæt for markedsføring af produkter, særligt bestemmelserne om bemyndigede organer i afgørelse 768/2008/EF.

¹⁸

Kilde: NANDO

(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).

4. KONKLUSIONER

De fremskridt, der er sket takket være EU's regelsæt for jernbaneinteroperabilitet, vil give yderligere udvikling i det interne jernbanemarked, hjælpe nye virksomheder frem, reducere adgangskostninger og i sidste ende forbedre jernbaners konkurrenceevne i forhold til andre typer transport.

De analyser, der er foretaget i denne rapport, viser følgende:

Sekundære forskrifter vedrørende interoperabilitet (TSI'er og andre juridiske foranstaltninger) er nu komplette, for så vidt angår det transeuropæiske jernbanesystem. Som det allerede er forudset i det eksisterende regelsæt, ventes langt størstedelen af TSI'erne at blive udvidet til at omfatte hele jernbanesystemet i EU i 2015. Efter denne dato vil TSI'erne blive revideret regelmæssigt i overensstemmelse med tekniske fremskridt, markedstendenser og samfundsmæssige krav.

Fremtidige revideringer af TSI'er bør også forenkle de lovgivningsmæssige rammer, så der sikres relevans, effektivitet og proportionalitet i jernbanelovgivningen. For eksempel vil det blive overvejet at gøre mere brug af frivillige europæiske normer.

Desuden vil udbredelsen af TSI'erne og lukningen af de udestående punkter sætte agenturet og medlemsstaterne i stand til at identificere og ophæve nationale forskrifter, der er overflødige eller uforenelige med TSI'erne. Denne forenklingsproces, der allerede er mulig i henhold til det nuværende regelsæt, forbedres og tydeliggøres yderligere af Kommissionen i forslagene til den fjerde pakke.

Kommissionen foreslår ligeledes i den fjerde pakke tydeliggørelse med hensyn til anvendelsen af TSI'er, når eksisterende delsystemer skal fornys eller opgraderes.

I samme pakke understreger Kommissionen vigtigheden af bemyndigede organers rolle og korrekte funktion ved at afstemme lovgivningen om interoperabilitet med det nye regelsæt for markedsføring af produkter.

Endelig behandler den fjerde pakke også de vanskeligheder, der opleves i den nuværende godkendelsesproces, ved at indføre ideen om en ibrugtagningstilladelse til ét enkelt køretøj, som vil være gyldig i hele EU. Dette vil indebære en forstærket rolle for agenturet og et øget fokus hos de nationale sikkerhedsmyndigheder på overvågningsopgaver.

Bilag I

TSI	Dokumentnr.	Offentliggørelse EUT	Gældende fra
TSI'er om strukturelle delsystemer (*): Infrastruktur (INF), Energi (ENE), Togkontrol og kommunikation (CCS), Rullende materiel (RST, WAG, NOI)			
HS INF	Kommissionens beslutning 2002/732/EF	L 245/143 (2002)	01/12/2002
HS INF revision	Kommissionens beslutning 2008/217/EF	L 77/1 (2008)	01/07/2008
HS ENE	Kommissionens beslutning 2002/733/EF	L 245/280 (2002)	01/12/2002
HS ENE revision	Kommissionens beslutning 2008/284/EF	L 104/1 (2008)	01/10/2008
HS CCS	Kommissionens beslutning 2002/731/EF	L 245/37 (2002)	01/12/2002
HS CCS berigtigelse	-	L 275/3 (2002)	01/12/2002
HS CCS revision	Kommissionens beslutning 2004/447/EF	L 155/67 (2004)	31/04/2004
HS CCS revision	Kommissionens beslutning 2006/860/EF	L 342/1 (2006)	07/11/2006
HS CCS revision	Kommissionens beslutning 2007/153/EF	L 67/13 (2007)	06/03/2007
HS CCS revision	Kommissionens beslutning 2008/386/EF	L 136/11 (2008)	01/06/2008
HS RST	Kommissionens beslutning 2002/735/EF	L 245/402 (2002)	01/12/2002
HS RST revision	Kommissionens beslutning 2008/232/EF	L 84/132 (2008)	01/09/2008
HS RST berigtigelse	-	L 104/80 (2008)	01/09/2008
CR RST LOC&PAS	Kommissionens afgørelse 2011/291/EU	L 139/1 (2011)	01/06/2011
CR CCS	Kommissionens beslutning 2006/679/EF	L 284/1 (2006)	28/09/2006
CR CCS revision	Kommissionens beslutning 2006/860/EF	L 342/1 (2006)	07/11/2006
CR CCS revision	Kommissionens beslutning 2007/153/EF	L 67/13 (2007)	06/03/2007
CR CCS revision	Kommissionens beslutning 2008/386/EF	L 136/11 (2008)	01/06/2008
CR CCS revision	Kommissionens beslutning 2010/79/EF	L 37/74 (2010)	01/04/2010
CR CCS	Kommissionens beslutning 2009/561/EF	L 194/60 (2009)	22/07/2009
CR NOI	Kommissionens beslutning 2006/66/EF	L 37/1 (2006)	23/06/2006
CR NOI revision	Kommissionens afgørelse 2011/229/EU	L 99/1 (2011)	05/04/2011

TSI	Dokumentnr.	Offentliggørelse EUT	Gældende fra
CR WAG	Kommissionens beslutning 2006/861/EF	L 344/1 (2006)	31/01/2007
CR WAG revision	Kommissionens beslutning 2009/107/EF	L 45/1 (2009)	01/07/2009
CR INF	Kommissionens afgørelse 2011/275/EU	L 126 (2011)	01/06/2011
CR ENE	Kommissionens afgørelse 2011/274/EU	L 126 (2011)	01/06/2011
HS & CR CCS revision	Kommissionens afgørelse 2012/88/EU	L 51 (2012)	26/07/2012
HS & CR CCS revision	Kommissionens afgørelse 2012/696/EU	L 311 (2012)	01/01/2013
TSI'er om funktionelle delsystemer: Drift og trafikstyring (OPE), Trafiktelematik for person- og godstrafikken (TAP, TAF), Vedligeholdelse (MAI).			
HS OPE	Kommissionens beslutning 2002/734/EF	L 245/370 (2002)	01/12/2002
HS OPE revision	Kommissionens beslutning 2008/231/EF	L 84/1 (2008)	01/09/2008
CR & HS OPE revision	Kommissionens afgørelse 2010/640/EF	L 280/29 (2010)	25/10/2010
CR OPE revision	Kommissionens afgørelse 2011/314/EU	L 144/1 (2011)	01/01/2012
HS MAI	Kommissionens beslutning 2002/730/EF	L 245/1 (2002)	01/12/2002
HS MAI berigtigelse	-	L 275/5 (2002)	01/12/2002
CR OPE	Kommissionens beslutning 2006/920/EF	L 359/1 (2006)	11/02/2007
CR OPE revision	Kommissionens beslutning 2008/231/EF	L 84/1 (2008)	01/09/2008
CR OPE revision	Kommissionens beslutning 2009/107/EF	L 45/1 (2009)	01/07/2009
CR & HS OPE revision	Kommissionens afgørelse 2012/757/EU	L 345/1 (2012)	01/01/2014
CR TAF	Kommissionens forordning 62/2006/EF	L 13/1 (2006)	19/01/2006
CR TAF revision	Kommissionens forordning (EU) 328/2012	L 106/14 (2012)	20/05/2012
HS & CR TAP	Kommissionens forordning (EU) 454/2011	L 123/11 (2012)	13/05/2011

TSI	Dokumentnr.	Offentliggørelse EUT	Gældende fra
HS & CR TAP revision	Kommissionens forordning (EU) 665/2012	L 194/1 (2012)	22/07/2012
Tværgående TSI'er: Adgangsmulighed for bevægelseshæmmede (PRM), Sikkerhed i jernbanetunneler (SRT), ændringer til flere TSI'er (opsamling)			
SRT	Kommissionens beslutning 2008/163/EF	L 64/1 (2008)	01/07/2008
PRM	Kommissionens beslutning 2008/164/EF	L 64/72 (2008)	01/07/2008
Opsamling 1	Kommissionens afgørelse 2012/462/EU	L 217/1 (2012)	24/01/2013
Opsamling 2	Kommissionens afgørelse 2012/463/EU	L 217/11 (2012)	24/01/2013
Opsamling 3	Kommissionens afgørelse 2012/464/EU	L 217/20 (2012)	24/01/2013

(*) TSI'er om strukturelle delsystemer (f.eks. vogne, infrastruktur) kan også indeholde funktionelle krav (f.eks. om vedligeholdelse).