



Brussel, 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN
DE REGIO'S**

betreffende de voortgang naar een interoperabel spoorwegsysteem

(Voor de EER relevante tekst)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

betreffende de voortgang naar een interoperabel spoorwegsysteem

(Voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

Dit verslag geeft een overzicht van de stappen die sinds het in 2009¹ door de Commissie aangenomen verslag zijn genomen om het spoorwegsysteem interoperabel te maken. Het wordt opgesteld overeenkomstig artikel 39 van Richtlijn 2008/57/EG².

Dit verslag bouwt verder op de conclusies van het tweejaarlijks verslag van het Europees Spoorwegbureau van 1 maart 2012 betreffende de voortgang op het gebied van de interoperabiliteit van spoorwegen in de EU³.

2. ONTWIKKELING VAN DE INTEROPERABILITEITSINSTRUMENTEN

2.1. De interoperabiliteitsrichtlijnen

2.1.1. Overzicht

Richtlijn 2008/57/EG is op 19 juli 2008 in werking getreden. De Richtlijnen 96/48/EG⁴ en 2001/16/EG⁵ werden ingetrokken met ingang van 19 juli 2010.

Richtlijn 2008/57/EG is gewijzigd bij de volgende besluiten:

- Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap⁶;
- Richtlijn 2011/18/EU van de Commissie van 1 maart 2011 tot wijziging van de bijlagen II, V en VI bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap⁷.

2.1.2. Omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijnen

De Richtlijnen 2008/57/EG en 2009/131/EG moesten tegen 19 juli 2010 in nationale wetgeving worden omgezet. Voor Richtlijn 2011/18/EU was de uiterste omzettingsdatum 31 december 2011.

¹ Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement betreffende het voortgangsverslag inzake de tenuitvoerlegging van de spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen. COM(2009) 464 definitief.

² Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

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

⁴ Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6).

⁵ Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1).

⁶ PB L 273 van 17.10.2009, blz. 12.

⁷ PB L 57 van 2.3.2011, blz. 21.

Op 20 november 2012 hadden op Duitsland na, alle lidstaten nationale wetgeving tot omzetting van Richtlijn 2008/57/EG aangemeld. De door Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk aangemelde maatregelen zijn onvolledig omdat ze nog niet van toepassing zijn op de Kanaaltunnel. Op diezelfde datum hadden alle lidstaten, behalve Duitsland, nationale wetgeving aangemeld tot omzetting van Richtlijn 2009/131/EG en hadden alle lidstaten, met uitzondering van Polen en Slovenië, dat eveneens gedaan voor Richtlijn 2011/18/EU.

De Commissie ziet nauwlettend toe op de omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijnen in de lidstaten. Indien de lidstaten geen nationale omzettingsmaatregelen aanmelden, verzoekt de Commissie de lidstaten die in gebreke blijven formeel om de richtlijnen om te zetten. Op 31 augustus 2012 heeft de Commissie tegen vijf lidstaten inbreukprocedures ingeleid omdat zij geen nationale omzettingsmaatregelen hebben aangemeld.

De diensten van de Commissie onderzoeken op dit moment in samenwerking met het Europees Spoorwegbureau of de aangemelde maatregelen in overeenstemming zijn met de richtlijnen. Indien dat niet het geval is, wordt de lidstaten om verduidelijking gevraagd. Indien na verder onderzoek wordt bevestigd dat de maatregelen niet-conform zijn, wordt tegen de betrokken lidstaten een formele inbreukprocedure ingeleid.

De interoperabiliteitsrichtlijnen worden aangevuld door een omvangrijk pakket afgeleide wetgeving. Naast de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's, zie 2.3) heeft de Commissie de volgende rechtshandelingen vastgesteld:

- Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG⁸;
- Besluit 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de EG-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit⁹;
- Besluit 2011/107/EU van de Commissie van 10 februari 2011 tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister¹⁰;
- Verordening (EU) nr. 201/2011 van de Commissie van 1 maart 2011 betreffende het model voor de verklaring van overeenstemming met een goedgekeurd type spoorvoertuig¹¹;
- Besluit 2011/155/EU van de Commissie van 9 maart 2011 betreffende de publicatie en het beheer van het referentiedocument als bedoeld in artikel 27, lid 4, van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap¹²;
- Aanbeveling 2011/217/EU van de Commissie van 29 maart 2011 betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en

⁸ PB L 305 van 23.11.2007, blz. 30.

⁹ PB L 319 van 4.12.2010, blz. 1.

¹⁰ PB L 43 van 17.2.2011, blz. 33.

¹¹ PB L 57 van 2.3.2011, blz. 8.

¹² PB L 63 van 10.3.2011, blz. 22.

voertuigen op grond van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³;

- Uitvoeringsbesluit 2011/633/EU van de Commissie van 15 september 2011 inzake de gemeenschappelijke specificaties van het register van de spoorweginfrastructuur¹⁴;
- Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie van 4 oktober 2011 inzake het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen¹⁵.

2.2. Technische specificaties inzake interoperabiliteit

2.2.1. Stand van zaken

TSI's zijn de technische specificaties inzake interoperabiliteit die door het Europees Spoorwegbureau in opdracht van de Commissie worden opgesteld. Subsystemen en interoperabiliteitsonderdelen moeten in overeenstemming zijn met de toepasselijke TSI's om aan de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te waarborgen.

De eerste reeks TSI's voor het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (TSI HS) is vastgesteld in 2002. De meeste TSI's werden herzien in 2008.

De tweede reeks TSI's, die voornamelijk betrekking heeft op het conventionele trans-Europese spoornet (TSI's CR) en op transversale aspecten zoals veiligheid in spoorwegtunnels en de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, is tussen 2006 en 2011 gepubliceerd.

Bijlage I bevat een lijst van alle tot 31 december 2012 door de Commissie vastgestelde TSI's.

Overeenkomstig de reeds geldende interoperabiliteitsrichtlijnen wordt het regelgevingskader verder ontwikkeld door het wegwerken van fouten, de oplossing van open punten in de TSI's en de uitbreiding van hun werkingssfeer tot het hele spoorwegsysteem van de Europese Unie.

Op basis daarvan werkt het Bureau op dit moment aan de herziening van de volgende TSI's: exploitatie en verkeersleiding (OPE), goederenwagens (WAG), locomotieven en reizigerstreinen (LOC&PAS), besturing en seingeving (CCS), telematicatoepassingen ten dienste van passagiers (TAP) en het goederenvervoer (TAF), toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PRM), veiligheid in spoorwegtunnels (SRT), infrastructuur (INF) en energie (ENE).

Met betrekking tot de TSI CCS hebben alle belanghebbenden zich op 16 april 2012 door de ondertekening van het Memorandum van overeenstemming akkoord verklaard met de invoering van ERTMS (het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer) op basis van de door het Bureau op diezelfde datum aanbevolen "baseline 3". Met andere woorden, alle belanghebbenden erkennen dat de essentiële aspecten nu in de specificaties zijn opgenomen. Een herziening van de TSI CCS in die zin is aangenomen op 6 november 2012.

Voor de telematicatoepassingen heeft het Bureau, naar het voorbeeld van de TSI CCS, een veranderingsbeheerproces (CCM) opgezet voor de technische documenten die bij deze TSI's horen en ziet het toe op de toepassing daarvan. De uitvoering van de beide TSI's wordt begeleid door een stuurgroep en deskundigen uit de sector en gebeurt op basis van een masterplan.

¹³ PB L 95 van 8.4.2011, blz. 1.

¹⁴ PB L 256 van 1.10.2011, blz. 1.

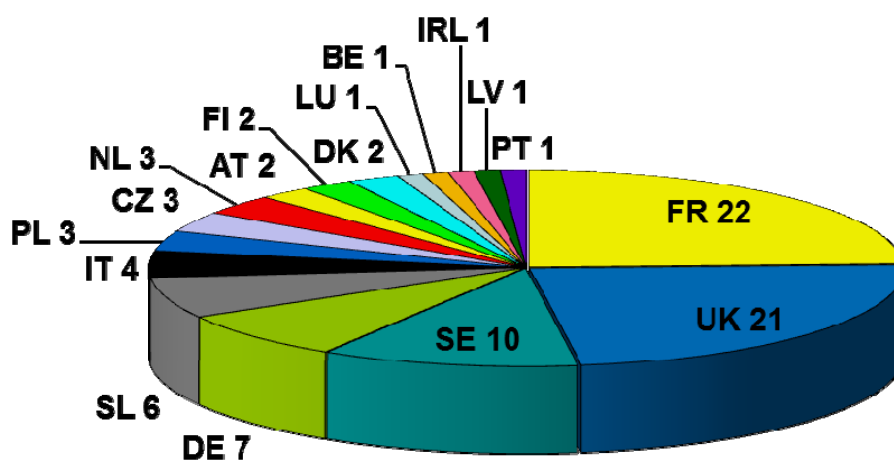
¹⁵ PB L 264 van 8.10.2011, blz. 32.

2.2.2. Analyse van afwijkingen op de TSI's

Onder de in de interoperabiliteitsrichtlijnen vastgestelde voorwaarden kunnen afwijkingen op de TSI's worden toegestaan. In de periode tussen 2007 en 31 augustus 2012 ontving de Commissie van 17 lidstaten in totaal 90 aanmeldingen van afwijkingen. Een overzicht daarvan is weergegeven in de volgende figuur:

Sinds 2007 gevraagde afwijkingen op grond van de interoperabiliteitsrichtlijnen 96/48/EG, 2001/16/EG en 2008/57/EG

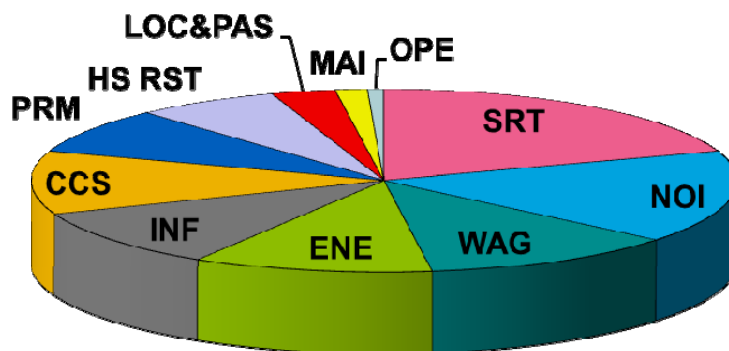
Verdeling per lidstaat (Situatie op 3.9.2012)



Zoals uit de volgende figuur blijkt, hebben die afwijkingen betrekking op nagenoeg alle geldende TSI's. Het grootste aantal afwijkingen is aangemeld voor de TSI's inzake veiligheid in spoorwegtunnels (27 afwijkingen), geluid (22) en goederenwagens (16).

Sinds 2007 gevraagde afwijkingen op grond van de interoperabiliteitsrichtlijnen 96/48/EG, 2001/16/EG en 2008/57/EG

Verdeling per TSI (Situatie op 3.9.2012)



Uit de door de lidstaten bij de Commissie aangemelde afwijkingen is gebleken dat het begrip "gevorderd stadium van ontwikkeling" (artikel 9, lid 1, onder a), van de interoperabiliteitsrichtlijn) als mogelijke reden voor een afwijking op de TSI's soms te ruim wordt geïnterpreteerd¹⁶. Hierdoor kunnen de afwijkingsverzoeken een bredere draagwijdte krijgen dan in de EU-regelgeving oorspronkelijk is bedoeld.

Uit een analyse van de inhoud van deze afwijkingen blijkt dat artikel 9 van Richtlijn 2008/57/EG kan worden vereenvoudigd en verbeterd door te verduidelijken in welke gevallen een afwijking op de TSI kan worden aangevraagd, de aanvraagprocedure te stroomlijnen en, in sommige gevallen, het aanvraagdossier inhoudelijk te vereenvoudigen.

2.3. De registers

2.3.1. Nationaal voertuigenregister (NVR — artikel 33 van de interoperabiliteitsrichtlijn)

De specificaties van het NVR zijn vastgesteld bij Beschikking 2007/756/EG als gewijzigd bij Besluit 2011/107/EU van de Commissie. De NVR worden bijgehouden door registratieinstanties die door de lidstaten zijn aangesteld en ze moeten worden gekoppeld aan het virtuele voertuigenregister (VVR), die als centrale zoekmachine fungeert.

Het Bureau heeft de software ontwikkeld die als standaardtoepassing wordt gebruikt voor het NVR (sNVR) en het VVR. Die software wordt gratis ter beschikking gesteld van de registratieinstanties. De sNVR en het VVR zijn bijgewerkt in het licht van de bij Besluit 2011/107/EU van de Commissie ingevoerde wijzigingen. Het Bureau verleent de registratieinstanties op dit moment ondersteuning bij de koppeling van de NVR aan het VVR.

¹⁶ Bijvoorbeeld wanneer het mogelijk was om het project met een minimale impact op de planning en kosten in overeenstemming te brengen met de TSI's.

2.3.2. Europees register van goedgekeurde voertuigtypen (ERATV — artikel 34 van de interoperabiliteitsrichtlijn)

De specificaties van het ERATV zijn door de Commissie vastgesteld bij Besluit 2011/665/EU. Het ERATV wordt bijgehouden door het Bureau, dat de door de nationale veiligheidsinstanties meegedeelde informatie publiceert.

Het Bureau werkt aan een softwaretoepassing voor dit register. Volgens planning zou die eind 2012 in gebruik worden genomen.

2.3.3. Infrastructuurregister (RINF — artikel 35 van de interoperabiliteitsrichtlijn)

De specificaties voor het RINF zijn door de Commissie vastgesteld bij Besluit 2011/633/EU. Het RINF wordt bijgehouden door een daartoe door de lidstaten aangewezen instantie en moet worden gekoppeld aan de gemeenschappelijke gebruikersinterface (CUI).

Het Bureau voert een haalbaarheidsstudie uit om de gepaste technische oplossing voor de CUI te bepalen.

2.4. Standaardisering

Op 28 januari 2011 heeft de Commissie de Europese normalisatie-instellingen op grond van Richtlijn 2008/57/EG betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie mandaat nr. M 483 verleend met betrekking tot programmering en standaardisering. Dit mandaat vervangt mandaat nr. M 275 van 13 november 1998 voor spoorweguitrusting met betrekking de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en mandaat nr. M 334 van 22 mei 2003 inzake de interoperabiliteit van het Europese conventionele spoorwegsysteem.

De lijst van de op grond van Richtlijn 2008/57/EG geharmoniseerde normen is op 20 juli 2011 in het Publicatieblad verschenen.

3. VOORTGANG NAAR INTEROPERABILITEIT

3.1. Tot stand brengen van interoperabiliteit

In het door het Spoorwegbureau op 1 maart 2012 gepubliceerde tweejaarlijks verslag over de totstandbrenging van spoorweginteroperabiliteit in de EU wordt nadere informatie verschaft over de voortgang naar een interoperabel spoorwegsysteem. Om de voortgang te meten, heeft het Bureau drie grote groepen indicatoren opgesteld: institutionele aspecten (voornamelijk de nationale veiligheidsinstanties en de aangemelde instanties); juridische aspecten (voor de ontwikkeling van TSI's en de sluiting van de open punten); aspecten die aan subsystemen zijn gekoppeld (EG-verklaringen, vergunningen voor rollend materieel en vaste installaties, enz.).

3.2. Resterende interoperabiliteitsbelemmeringen

3.2.1. Werkingssfeer en toepassing van de TSI's

Resterende open punten in de TSI's en de beperkte werkingssfeer van de TSI's zijn interoperabiliteitsbelemmeringen die de toekomstige integratie van het Europese spoorwegsysteem in de weg kunnen staan. Het is derhalve essentieel om de open punten weg te werken en de werkingssfeer van de TSI's binnen een redelijk korte termijn uit te breiden tot het hele spoorwegsysteem in de Unie.

In 2011 heeft het Bureau in samenwerking met externe consultants een ex-postanalyse gemaakt van de toepassing van de TSI PRM in zeven lidstaten. Uit de evaluatie is gebleken dat de beslissing om de TSI PRM al dan niet toe te passen wordt bepaald door een aantal belangrijke beslissingsmomenten. Bij bestaand rollend materieel of bestaande infrastructuur is

er op grond van de interoperabiliteitsrichtlijn sprake van een vernieuwing of verbetering, naargelang het al dan niet om een belangrijke wijziging gaat. De term "belangrijk" wordt in de praktijk ruim geïnterpreteerd waardoor de toepassing van de TSI PRM in de praktijk sterk varieert. Dit heeft bijgedragen tot een beperkte toepassing van de TSI en heeft de totstandbrenging van een toegankelijker spoorwegsysteem vertraagd.

Sinds de TSI PRM in juli 2008 van kracht is geworden, hebben de lidstaten bij de verbetering of vernieuwing vaak artikel 20 ingeroepen om vrij te kunnen beslissen of de TSI al dan niet moest worden toegepast. De ruime toepassing van artikel 20 van de interoperabiliteitsrichtlijn ondermijnt het principe dat de TSI PRM moet worden toegepast bij vernieuwingen of verbeteringen die onder hoofdstuk 7 inzake de tenuitvoerlegging vallen en dat alleen mag worden beslist om de TSI niet toe te passen op grond van afwijkingen (artikel 9 van de richtlijn) of in specifieke gevallen (punt 7.4 van de TSI PRM). In het kader van het vierde spoorwegpakket heeft de Commissie voorstellen geformuleerd om dit probleem op te lossen, onder meer door een betere definitie van de aspecten die in de TSI's moeten worden opgenomen met betrekking tot vernieuwings- of verbeteringsprojecten.

3.2.2. *Indienststelling van spoorvoertuigen*

Richtlijn 2008/57/EG voorziet voor elke lidstaat in een afzonderlijke vergunning voor de indienststelling van spoorvoertuigen, behalve bij een volledige wederzijdse aanvaarding van de eerste vergunning in andere lidstaten. Deze regeling heeft voor de fabrikanten en spoorwegondernemingen tot buitensporig lange en dure goedkeuringsprocedures geleid.

Dankzij de in 2010 door de diensten van de Commissie en het Bureau uitgevoerde werkzaamheden hebben alle spelers overeenstemming bereikt over de interpretatie van de richtlijn met betrekking tot de indienststelling van spoorvoertuigen. Op basis hiervan heeft de Commissie op 29 maart 2011 een aanbeveling geformuleerd betreffende vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Tijdens de werkzaamheden zijn echter nieuwe problemen aan de oppervlakte gekomen, zoals problemen bij de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden inzake risicobeoordeling en de inventarisatie van veiligheidsrisico's in TSI's met het oog op het systematisch gebruik van TSI's in plaats van nationale voorschriften.

Om die reden hebben de diensten van de Commissie in september 2011 een taskforce met alle betrokkenen opgezet om de problemen te analyseren die de belanghebbenden tijdens de vergunningsprocedure ondervinden en op zoek te gaan naar mogelijke verbeteringen. De taskforce heeft vijf maal vergaderd en haar werkzaamheden in juni 2012¹⁷ afgerond.

De taskforce heeft drie soorten problemen geïnventariseerd:

- de spoorwegregelgeving van de Unie wordt niet altijd correct toegepast;
- de spoorwegregelgeving van de Unie wordt niet altijd correct geïnterpreteerd;
- de spoorwegregelgeving van de Unie biedt ruimte voor verbetering.

Derhalve is er naast een beter toezicht op de toepassing van de Europese spoorwegregelgeving en een betere bekendmaking en opleiding behoefte aan een herziening van de procedure voor de indienststelling van voertuigen. De Commissie heeft daartoe voorstellen opgenomen in het vierde spoorwegpakket.

¹⁷ Het eindrapport van de taskforce staat op:
http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

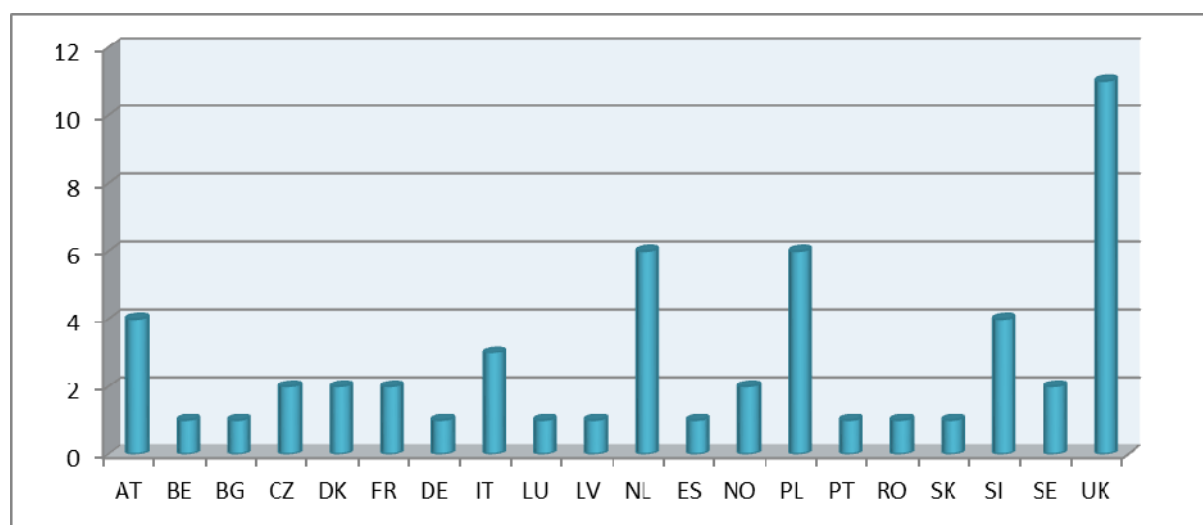
3.2.3. Nationale voorschriften

Andere knelpunten zijn het gebrek aan transparantie van de nationale regelgevingskaders voor de goedkeuring van voertuigen en het ontbreken van publiek beschikbare nationale voorschriften. Deze beide problemen worden aangepakt door de huidige werkzaamheden van het Europees Spoorwegbureau inzake de classificering en de onderlinge vergelijking van nationale voorschriften.

Ten slotte moet het voortbestaan van nationale voorschriften die overbodig of strijdig zijn met de TSI's verder worden aangepakt, in de eerste plaats door de lidstaten, daarna door het Bureau. Zolang de TSI's niet op het hele spoorwegsysteem van de Unie van toepassing zijn, blijft het aantal door de lidstaten aangemelde nationale voorschriften groot. Na de uitbreiding van de werkingssfeer van de TSI's tot het hele spoorwegsysteem van de Unie en de sluiting van de open punten in de TSI's dienen de lidstaten hun nationale voorschriften die overbodig zijn geworden of strijdig zijn met de TSI's te schrappen. Dit wordt verduidelijkt in het vierde spoorwegpakket van de Commissie. Voorts moet het Bureau ten opzichte van de lidstaten meer bevoegdheden krijgen om incoherente/discriminerende/buitensporige nationale voorschriften op te heffen. Daarom krijgt het Bureau in het kader van het vierde spoorwegpakket de mogelijkheid in een advies aan een lidstaat te motiveren waarom een nationaal voorschrift dat overbodig is, strijdig is met de TSI's, dan wel indruist tegen andere EU-regelgeving, niet mag worden ingevoerd of toegepast.

3.2.4. Aangemelde instanties

Op 20 november 2012 waren er in de EU en Noorwegen 53 aangemelde instanties actief overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG, als volgt verdeeld over de verschillende landen¹⁸:



De belangrijkste belemmering voor concurrentie tussen aangemelde instanties in de hele Unie is de taal van de opdrachtgever. In de praktijk zijn opdrachtgevers die in andere talen werken dan de werktalen van de aangemelde instantie minder geneigd extra middelen uit te trekken voor vertalingen. Derhalve concurreren de aangemelde instanties eerder met elkaar binnen de verschillende taalgebieden dan op EU-niveau.

Uit de ervaringen van de jongste jaren, die aantonen dat de bekwaamheden van de aangemelde instanties variëren, blijkt dat er behoefte is aan een betere monitoring en coördinatie van de door de aangemelde instanties uitgevoerde activiteiten. De herziening van

¹⁸ Bron: NANDO
(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30).

Richtlijn 2008/57/EG biedt de gelegenheid het nieuwe regelgevingskader inzake het in de handel brengen van producten toe te passen, met name de bepalingen van Besluit 768/2008/EG betreffende aangemelde instanties.

4. CONCLUSIES

De dankzij het EU-regelgevingskader inzake spoorweginteroperabiliteit geboekte vooruitgang zal de verdere ontwikkeling van de interne spoorwegmarkt aanmoedigen door bij te dragen tot de opkomst van nieuwe bedrijven te ondersteunen, de instapkosten voor nieuwe spelers te drukken en het spoor concurrerender te maken ten opzichte van andere vervoerswijzen.

Uit de in dit rapport gemaakte analyse blijkt het volgende:

De afgeleide wetgeving inzake interoperabiliteit (TSI's en andere rechtshandelingen) is voor het trans-Europese spoorwegsysteem inmiddels compleet. Zoals reeds in het huidige regelgevingskader voorzien, zal de werkingssfeer van de grote meerderheid van de TSI's tegen 2015 worden uitgebreid tot het hele spoorwegsysteem in de Europese Unie. Daarna zullen de TSI's regelmatig worden herzien in het licht van de technologische vooruitgang, marktontwikkelingen en maatschappelijke eisen.

Toekomstige herzieningen van TSI's moeten de regelgeving vereenvoudigen en de relevantie, doelmatigheid en evenredigheid van de spoorwegregelgeving waarborgen. Er zal bijvoorbeeld worden onderzocht of niet vaker met vrijwillige verbintenissen kan worden gewerkt.

Voorts zal de uitbreiding van de TSI's en de sluiting van de open punten in die TSI's het Bureau en de lidstaten in staat stellen na te gaan welke nationale voorschriften moeten worden ingetrokken omdat ze overbodig zijn geworden of in strijd zijn met de TSI's. Dit vereenvoudigingsproces is reeds mogelijk binnen het huidige regelgevingskader en wordt door de Commissie versterkt en verduidelijkt in het vierde spoorwegpakket.

Tegelijk brengt het door de Commissie voorgestelde vierde spoorwegpakket opheldering met betrekking tot de toepassing van de TSI's bij projecten voor de vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen.

In hetzelfde pakket legt de Commissie de nadruk op de rol en de correcte werking van de aangemelde instanties door de interoperabiliteitsregelgeving af te stemmen op het nieuwe regelgevingskader voor het in de handel brengen van producten.

Ten slotte biedt het vierde spoorwegpakket ook een antwoord op de moeilijkheden met de huidige vergunningsprocedure dankzij de invoering van een Europese vergunning om voertuigen in de handel te brengen, die in de hele Europese Unie geldig zal zijn. Daartoe moet de rol van het Bureau worden versterkt en moeten de nationale veiligheidsinstanties zich meer toespitsen op toezichtsactiviteiten.

Bijlage I

TSI	Nummer document	Publicatie PB	Van toepassing sinds
TSI's inzake structurele subsystemen (*): infrastructuur (INF), energie (ENE), besturing en seingeving (CCS), rollend materieel (RST, WAG, NOI)			
HS INF	Beschikking 2002/732/EG van de Commissie	L 245, blz. 143 (2002)	01/12/2002
HS INF Herziening	Beschikking 2008/217/EG van de Commissie	L 77, blz. 1. (2008)	01/07/2008
HS ENE	Beschikking 2002/733/EG van de Commissie	L 245, blz. 280 (2002)	01/12/2002
HS ENE Herziening	Beschikking 2008/284/EG van de Commissie	L 104, blz. 1 (2008)	01/10/2008
HS CCS	Beschikking 2002/731/EG van de Commissie	L 245, blz. 37 (2002)	01/12/2002
HS CCS Rectificatie	-	L 275, blz. 3 (2002)	01/12/2002
HS CCS Herziening	Beschikking 2004/447/EG van de Commissie	L 155, blz. 67 (2004)	31/04/2004
HS CCS Herziening	Beschikking 2006/860/EG van de Commissie	L 342, blz. 1 (2006)	07/11/2006
HS CCS Herziening	Beschikking 2007/153/EG van de Commissie	L 67, blz. 13 (2007)	06/03/2007
HS CCS Herziening	Beschikking 2008/386/EG van de Commissie	L 136, blz. 11 (2008)	01/06/2008
HS RST	Beschikking 2002/735/EG van de Commissie	L 245, blz. 402 (2002)	01/12/2002
HS RST Herziening	Beschikking 2008/232/EG van de Commissie	L 84, blz. 132 (2008)	01/09/2008
HS RST Rectificatie.	-	L 104, blz. 80 (2008)	01/09/2008
CR RST LOC&PAS	Besluit 2011/291/EU van de Commissie	L 139, blz. 1 (2011)	01/06/2011

TSI	Nummer document	Publicatie PB	Van toepassing sinds
CR CCS	Beschikking 2006/679/EG van de Commissie	L 284, blz. 1 (2006)	28/09/2006
CR CCS Herziening	Beschikking 2006/860/EG van de Commissie	L 342, blz. 1 (2006)	07/11/2006
CR CCS Herziening	Beschikking 2007/153/EG van de Commissie	L 67, blz. 13 (2007)	06/03/2007
CR CCS Herziening	Beschikking 2008/386/EG van de Commissie	L 136, blz. 11 (2008)	01/06/2008
CR CCS Herziening	Beschikking 2010/79/EG van de Commissie	L 37, blz. 74 (2010)	01/04/2010
CR CCS	Beschikking 2009/561/EG van de Commissie	L 194, blz. 60 (2009)	22/07/2009
CR NOI	Beschikking 2006/66/EG van de Commissie	L 37, blz. 1 (2006)	23/06/2006
CR NOI Herziening	Besluit 2011/229/EU van de Commissie	L 99, blz. 1 (2011)	05/04/2011
CR WAG	Beschikking 2006/861/EG van de Commissie	L 344, blz. 1 (2006)	31/01/2007
CR WAG Herziening	Beschikking 2009/107/EG van de Commissie	L 45, blz. 1 (2009)	01/07/2009
CR INF	Besluit 2011/275/EU van de Commissie	L 126 (2011)	01/06/2011
CR ENE	Besluit 2011/274/EU van de Commissie	L 126 (2011)	01/06/2011
HS & CR CCS Herziening	Besluit 2012/88/EU van de Commissie	L 51 (2012)	26/07/2012
HS & CR CCS Herziening	Besluit 2012/696/EU van de Commissie	L 311 (2012)	01/01/2013
TSI's inzake functionele subsystemen: exploitatie en verkeersleiding (OPE), telematicatoepassingen ten dienste van passagiers en goederen (TAP, TAF), onderhoud (MAI)			

TSI	Nummer document	Publicatie PB	Van toepassing sinds
HS OPE	Beschikking 2002/734/EG van de Commissie	L 245, blz. 370 (2002)	01/12/2002
HS OPE Herziening	Beschikking 2008/231/EG van de Commissie	L 84, blz. 1 (2008)	01/09/2008
CR&HS OPE Herziening	Besluit 2010/640/EU van de Commissie	L 280, blz. 29 (2010)	25/10/2010
CR OPE Herziening	Besluit 2011/314/EU van de Commissie	L 144, blz. 1 (2011)	01/01/2012
HS MAI	Beschikking 2002/730/EG van de Commissie	L 245, blz. 1 (2002)	01/12/2002
HS MAI Rectificatie	-	L 275, blz. 5 (2002)	01/12/2002
CR OPE	Beschikking 2006/920/EG van de Commissie	L 359, blz. 1 (2006)	11/02/2007
CR OPE Herziening	Beschikking 2008/231/EG van de Commissie	L 84, blz. 1 (2008)	01/09/2008
CR OPE Herziening	Beschikking 2009/107/EG van de Commissie	L 45, blz. 1 (2009)	01/07/2009
CR&HS OPE Herziening	Besluit 2012/757/EU van de Commissie	L 345, blz. 1 (2012)	01/01/2014
CR TAF	Verordening (EG) Nr. 62/2006 van de Commissie	L 13, blz. 1 (2006)	19/01/2006
CR TAF Herziening	Verordening (EU) nr. 328/2012 van de Commissie	L 106, blz. 14 (2012)	20/05/2012
HS&CR TAP	Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie	L 123, blz. 11 (2012)	13/05/2011
HS&CR TAP Herziening	Verordening (EU) nr. 665/2012 van de Commissie	L 194, blz. 1 (2012)	22/07/2012
Horizontale TSI's: toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PRM), veiligheid in spoorwegtunnels (SRT), wijzigingen van verschillende TSI's (Omnibus)			
SRT	Beschikking 2008/163/EG van de Commissie	L 64, blz. 1 (2008)	01/07/2008

TSI	Nummer document	Publicatie PB	Van toepassing sinds
PRM	Beschikking 2008/164/EG van de Commissie	L 64, blz. 72 (2008)	01/07/2008
Omnibus 1	Besluit 2012/462/EU van de Commissie	L 217, blz. 1 (2012)	24/01/2013
Omnibus 2	Besluit 2012/463/EU van de Commissie	L 217, blz. 11 (2012)	24/01/2013
Omnibus 3	Besluit 2012/464/EU van de Commissie	L 217, blz. 20 (2012)	24/01/2013

(*) In de TSI's voor structurele subsystemen (bv. wagons, infrastructuur) kunnen ook functionele eisen worden opgenomen (bv. inzake onderhoud).