EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.9.2018
COM(2018) 623 final

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om de fremskridt, der er gjort med hensyn til at forberede Den Europæiske Unions Jernbaneagenturs styrkede rolle i henhold til direktiv (EU) 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

om de fremskridt, der er gjort med hensyn til at forberede Den Europæiske Unions Jernbaneagenturs styrkede rolle i henhold til direktiv (EU) 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

I maj 2016 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke, som omfatter

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004[1] ("agenturforordningen")
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union[2] ("interoperabilitetsdirektivet")
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed[3] ("sikkerhedsdirektivet").

Med ikrafttrædelsen af den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke er den rolle, som Den Europæiske Unions Jernbaneagentur ("agenturet") spiller, blevet udvidet væsentligt. Fra og med den 16. juni 2019 vil agenturet være EU's myndighed med ansvar for at udstede tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning og EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder. Agenturet bliver desuden systemmyndighed for det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) og får bl.a. ansvaret for at godkende projekter vedrørende fast ERTMS.

Effektiv gennemførelse af den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke kræver på den ene side, at de lovgivningsmæssige rammer færdiggøres både med hensyn til medlemsstaternes gennemførelse af pakken i national lovgivning og Kommissionens vedtagelse af de nødvendige delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, og på anden side, at agenturet har de nødvendige menneskelige ressourcer, interne procedurer og aftaler med alle 26 nationale sikkerhedsmyndigheder på plads.

Alle fordelene ved den fjerde jernbanepakke kan kun opnås, hvis den gennemføres fuldt ud i hele EU. Det er afgørende, at alle involverede parter i jernbanesektoren forpligter sig til og samarbejder om at fjerne de resterende administrative og tekniske barrierer. Der bør navnlig fokuseres på at anlægge en fælles tilgang til bestemmelser om sikkerhed og interoperabilitet.

[1] EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1.

[2] EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

[3] EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102.

I denne rapport beskrives de fremskridt, der er gjort i forberedelserne til agenturets styrkede rolle som krævet i artikel 53, stk. 1, i interoperabilitetsdirektivet.

2. DE FREMSKRIDT, DER ER GJORT MED HENSYN TIL AT FORBEREDE DEN EUROPÆISKE UNIONS JERNBANEAGENTURS STYRKEDE ROLLE

2.1. Gennemførelse i EU-medlemsstaterne

I henhold til artikel 33 i sikkerhedsdirektivet og artikel 57 i interoperabilitetsdirektivet skal alle medlemsstaterne håndhæve de love, forskrifter og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at overholde bestemmelserne i den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke senest den 16. juni 2019. Den fjerde jernbanepakke åbner mulighed for, at medlemsstaterne i begrundede tilfælde kan forlænge gennemførelsesperioden med 1 år, dvs. frem til den 16. juni 2020. Medlemsstater, som ønsker en forlængelse, skal senest den 16. december 2018 underrette agenturet og Kommissionen og fremlægge begrundelserne for forlængelsen.

Kommissionen følger på tæt hold medlemsstaternes fremskridt i arbejdet med at udarbejde og vedtage national lovgivning, ligesom den løbende fører drøftelser med dem. Navnlig vejleder Kommissionen medlemsstaterne i, hvordan de kan tilrettelægge overgangsperioden mellem den gamle og den nye ordning. Selv om det tegner godt, er det dog for tidligt at bekræfte, at et stort antal medlemsstater vil gennemføre den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke senest den 16. juni 2019.

2.2. Udarbejdelse af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

Den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke pålægger Kommissionen at vedtage et betydeligt antal delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter for at færdiggøre den tekniske søjles lovgivningsmæssige rammer.

Desuden forventes det, at Udvalget for Interoperabilitet og Sikkerhed i Jernbanerne i januar 2019 vil afholde en afstemning om ændringer af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) i forhold til de nye krav, der er fastsat i den fjerde jernbanepakke, og af Kommissionens gennemførelsesafgørelse om det europæiske register over godkendte køretøjstyper. Kommissionen vil vedtage gennemførelsesafgørelser, hvori den fastsætter specifikationer for det europæiske køretøjsregister og infrastrukturregister, i løbet af henholdsvis 2018 og 2019.

I bilaget til denne rapport findes en fortegnelse over retsakter, der er vedtaget/vil blive vedtaget.

Overgangsbestemmelser sikrer, at der ikke forekommer overlappende procedurer eller fornyet vurdering af ansøgninger, der er indgivet til de nationale sikkerhedsmyndigheder, men som vil blive færdigbehandlet af agenturet efter 16. juni 2019.

2.3. Oprydning i nationale regler

Den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke vil forbedre interoperabiliteten og sikkerheden i Europa, ikke blot i kraft af agenturets styrkede rolle og yderligere harmonisering af tekniske specifikationer. En afgørende forudsætning for at gennemføre den fjerde jernbanepakke er at nedbringe det store antal overlappende og ugennemsigtige nationale regler. Jernbanevirksomheder og producenter af jernbaneprodukter har i flere år

lidt under manglende gennemsigtighed og alt for mange forskellige regler inden for det europæiske jernbaneområde.

For hurtigt at gøre det europæiske jernbaneområde mere velfungerende samarbejder agenturet med de nationale sikkerhedsmyndigheder om at fjerne mere end 14 000 forældede eller overflødige nationale regler. De er blandt andet i færd med at afskaffe unødvendige procedurer, som kan hæmme jernbanetjenesters adgang til infrastrukturen. Ifølge de seneste tal fra agenturet, er der sket betydelige fremskridt, og de nationale regler, navnlig vedrørende rullende jernbanemateriel, er reduceret til under 10 % af det oprindelige antal.

2.4. Udvikling af agenturets beredskab

I den nye agenturforordning er der foretaget mange vigtige ændringer, som giver agenturet en mere fremtrædende rolle og en række instrumenter, der er nødvendige for at nå dets mål. Disse ændringer vedrører forvaltningen af agenturet og dets ressourcer, kapaciteter og kompetencer samt IT-værktøjer og forskellige andre færdigheder.

a) Forvaltning

Den vigtigste ændring på forvaltningsområdet er, at der er indført en ordning med afgifter for udstedelse af certifikater, tilladelser og godkendelser og en klageprocedure, som gør det muligt for parter, der berøres af agenturets afgørelser, at søge de nødvendige retsmidler. Kommissionen har vedtaget gennemførelsesretsakter om reglerne for agenturets klagenævns arbejdsgange samt niveauet for og principperne bag de gebyrer og afgifter, som agenturet skal opkræve.

Agenturets klagenævn vil sikre en uafhængig og uvildig klageordning. Med henblik på at sikre et funktionsdygtigt klagenævn senest den 16. juni 2019 er der iværksat en proces med udvælgelse af bestyrelsesmedlemmer, hvor både Kommissionen og agenturets bestyrelse deltager, idet sidstnævnte har fået til opgave at udpege medlemmerne og formanden formelt.

For at sikre en uvildig og effektiv service vil agenturet afkræve ansøgerne afgifter, som dækker de fulde omkostninger ved de leverede ydelser, herunder en kompensation for de omkostninger, som genereres af de nationale sikkerhedsmyndigheder i forbindelse med deres bidrag til vurderingen af ansøgningerne ud fra de relevante nationale regler. På grund af den usikkerhed i forbindelse med overgangen, der beskrives i afsnit 3 i denne rapport, vil ordningen i første omgang blive baseret på variable satser, afhængigt af hvor lang tid der bruges på den enkelte ansøgning. En revisionsklausul giver dog mulighed for at evaluere systemet med det formål at indføre faste satser i fremtiden, i hvert fald for en del gebyrer og afgifter.

b) Ressourcer, kapacitet og kompetencer

Med henblik på at fastlægge agenturets arbejdsmetoder, ressourcer og planlægning er nærværende rapport baseret på den formodning, at de fleste EU-medlemsstater vil overholde tidsfristen for gennemførelse den 16. juni 2019.

Når tidsfristen for gennemførelse nås, kan der forventes en væsentlig stigning i arbejdsbyrden, som sandsynligvis vil øges yderligere med tiden. På baggrund af input fra andre organer i jernbanesektoren gør agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder sig store bestræbelser for at forudsige den fremtidige udvikling i agenturets arbejdsbyrde inden for deres respektive ansvarsområder. Som følge af de valgmuligheder, som

jernbanesektoren får under den fjerde jernbanepakke, må det dog accepteres, at det fortsat er vanskeligt at vurdere de reelle ændringer af arbejdsbyrden i forbindelse med udstedelse af tilladelser og certificering på forhånd, også for så vidt angår dens indvirkning og tidshorisont. Ud over varetagelsen af de nye godkendelses- og certificeringsopgaver skal agenturets kapacitet til at varetage andre vigtige lovbestemte opgaver, som f.eks. teknisk bistand og politiske anbefalinger til Kommissionen, opretholdes.

Der er nedsat en styregruppe, som agenturets bestyrelse har ansvaret for, og som skal kontrollere, at jernbanesektoren formår at efterleve kravene i den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke. Denne styregruppe består af ledende medarbejdere hos visse nationale sikkerhedsmyndigheder, repræsentanter fra de mest berørte sammenslutninger i sektoren, en repræsentant for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, agenturets administrerende direktør og en repræsentant for Kommissionen.

Endvidere vil indførelse af gebyrbaserede aktiviteter kræve, at der etableres et ressourcesystem og fastlægges interne procedurer inden for agenturet for at sikre, at lovbestemte og gebyrbaserede opgaver udpeges og spores, og at de nødvendige finansielle og menneskelige ressourcer er dækket.

Agenturet tilpasser sin organisationsstruktur for at sikre mere effektiv udnyttelse af dets interne ressourcer og en klar fordeling af de forskellige opgaver. Det er planlagt, at den nye struktur vil omfatte en opdeling mellem gebyrgenererende og rådgivende funktioner. Der vil blive sikret tilstrækkelig fleksibilitet til at tilpasse tildelingen af medarbejdere i forhold til den relevante interne og eksterne ekspertise, hvis arbejdsbyrden kræver det.

Ud af det samlede antal stillinger, der er planlagt i agenturets budget for 2018 og budgetforslaget for 2019, har agenturet udpeget omkring 24, der betragtes som nødvendige for, at det kan påtage sig sin nye rolle og det tilhørende ansvar. I betragtning af de risici, som agenturet oplever på grund af eksterne faktorer i tilknytning til overgangen, er det en afgørende forudsætning i tide at tiltrække de nødvendige menneskelige ressourcer med tilstrækkelige kvalifikationer i forhold til opgaverne. I 2018 gøres der store bestræbelser med hensyn til rekruttering for at få alle ledige stillinger besat.

c) IT-værktøjer og diverse færdigheder

Arbejdet med at udvikle et fælles IT-værktøj til indgivelse af ansøgninger til agenturet eller en national sikkerhedsmyndighed er nu påbegyndt. I det nye retsgrundlag kræves det, at der udvikles et informations- og kommunikationssystem med en virtuel kvikskranke, som skal hjælpe ansøgerne, agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder med at varetage deres opgaver vedrørende fælles sikkerhedscertificeringer, køretøjstilladelser og godkendelser af projekter vedrørende fast ERTMS. I september 2017 fastlagde agenturets bestyrelse kvikskrankens grundlæggende funktionelle og tekniske specifikationer. Den første version, som rummer alle de krævede funktioner, forventes lanceret i juli 2018 og vil blive brugt til den prøvekørsel, som agenturet har indgået aftale om med de nationale sikkerhedsmyndigheder. Kvikskranken skal efter planen være fuldt funktionsdygtig i februar 2019 og gøre det muligt for ansøgerne om køretøjstilladelser at indgive de første ansøgninger. Den endelige version vil blive baseret på tilbagemeldingerne fra prøvekørslen og læringsprocessen, og her vil alle de resterende sekundære funktioner blive implementeret. Den forventes at foreligge senest den 16. juni 2019.

Andre IT-værktøjer, som agenturet anvender i øjeblikket, skal opdateres gennem et samarbejde mellem Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne for at sikre bedre kommunikation og udveksling af vigtige oplysninger blandt alle de aktører, der har ansvaret for at opretholde forsvarlige og interoperable jernbaner. I fremtiden vil det være de enkelte jernbanevirksomheders ansvar at kontrollere, at køretøjer er blevet godkendt til at blive bragt i omsætning før ibrugtagning, og at de er forenelige med den rute, som de efter planen skal køre på. For at udføre den opgave vil jernbanevirksomheder søge oplysninger i køretøjs- og infrastrukturregistrene.

Specifikationerne for infrastrukturregistret vil senest i juni 2019 blive opdateret med en række forbedrede infrastrukturparametre, som gør det muligt at kontrollere et køretøjs tekniske forenelighed med en bestemt rute i overensstemmelse med artikel 23 i interoperabilitetsdirektivet og den gennemførelsesafgørelse fra Kommissionen, hvori der fastlægges specifikationer for infrastrukturregistret. Når infrastrukturregistret er opdateret, vil det være op til medlemsstaterne at indlæse de relevante oplysninger i det.

Desuden skal registrene over køretøjstilladelser og køretøjstyper også tilpasses. I december 2017 udsendte agenturet en anbefaling vedrørende specifikationerne for det europæiske køretøjsregister, der er omhandlet i artikel 47 i interoperabilitetsdirektivet. Senere i 2018 udsendes en anbefaling vedrørende revision af det europæiske register over godkendte køretøjstyper, der er omhandlet i artikel 48 i interoperabilitetsdirektivet.

For at sikre en problemfri overgang og erhverve den fornødne ekspertise har agenturet i juni 2017 indledt et samarbejde med en række nationale sikkerhedsmyndigheder om "læringsprocesser" på området for køretøjstilladelser og sikkerhedscertificering. Sidst i 2018 vil agenturet indføre prøvekørsler for at afprøve procedurer og systemer. På denne måde vil agenturet høste erfaringer og udvikle interne arbejdsmetoder, alt imens det bliver fortroligt med ansøgninger og projekter, som kan blive videreført efter den 16. juni 2019 og derfor vil ligge inden for agenturets ansvarsområde.

Fra midten af 2018 vil agenturet begynde at indgå forhåndsforpligtelser med ansøgere, hvis sikkerhedscertifikater udløber den 16. juni 2019, hvis ansøgerne og de nationale sikkerhedsmyndigheder indvilger i det.

For at hjælpe ansøgerne med at anvende de nye regler er agenturet i færd med at udarbejde vejledninger i anvendelse af køretøjstilladelser og sikkerhedscertificeringer. Forberedelserne herpå blev indledt i 2017. En første udgave af vejledningen i anvendelse af køretøjstilladelser vil være klar ved udgangen af juli 2018 og blive brugt i forbindelse med prøvekørsler. I vejledningen i anvendelse af EU-sikkerhedscertifikatet vil der blive taget hensyn til de fælles sikkerhedsmetoder og fremlagt eventuelle yderligere oplysninger, der betragtes som nødvendige, vedrørende bl.a. sikkerhedskultur og menneskelige og organisatoriske faktorer. I god tid før den 16. juni 2019 vil der blive udsendt opdaterede udgaver af vejledningerne i anvendelse, idet der tages hensyn til resultaterne af prøvekørslerne og læringsprocesserne.

Kommissionen og agenturet har indledt drøftelser med jernbanesektoren med henblik på at fastlægge procedurer for godkendelse af fast ERTMS-udstyr langs spor. I 2017 blev der gennemført fire læringsprocesser. På dette grundlag har Kommissionens vedtaget en henstilling vedrørende godkendelser af fast ERTMS-udstyr langs spor. I løbet af 2018 forventes flere EU-medlemsstater at blive inddraget i denne proces, som vil gøre det muligt for agenturet at udarbejde interne retningslinjer for proceduren ved godkendelse af fast ERTMS-udstyr langs spor. Den kendsgerning, at agenturet som led i den fjerde

jernbanepakke er blevet udpeget som systemansvarlig myndighed for overvågning af interoperabiliteten i ERTMS-løsninger til jernbaneinfrastruktur, vil sandsynligvis fremskynde harmoniseringen af udbredelsen af ERTMS væsentligt.

I 2016 enedes agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder om et oplæg vedrørende oprettelse af en pulje af eksperter. Senest medio 2018 skal de nationale sikkerhedsmyndigheder have udnævnt deres eksperter, så agenturet kan færdiggøre deres uddannelse i kravene for samarbejde før den 16. juni 2019. Hvis der konstateres huller inden for et ekspertiseområde, indledes proceduren med at udpege eksperter fra andre instanser end nationale sikkerhedsmyndigheder, som skal inddrages i puljen af eksperter. Samarbejdsmekanismerne i puljen af eksperter vil blive afprøvet yderligere under prøvekørslerne.

2.5. Fremskridt med hensyn til samarbejdsaftaler mellem agenturet og nationale sikkerhedsmyndigheder

I agenturforordningen pålægges agenturet og alle nationale sikkerhedsmyndigheder at indgå samarbejdsaftaler om varetagelsen af opgaver vedrørende sikkerhedscertificering og køretøjstilladelser på grundlag af en række retningslinjer og en liste over hovedelementer, som agenturets bestyrelse har fastlagt.

Agenturets bestyrelse vedtog retningslinjerne og listen over hovedelementer i juni 2018. Agenturet vil føre forhandlinger om samarbejdsaftaler med de enkelte nationale sikkerhedsmyndigheder med henblik på at indgå dem, før agenturet påtager sig sine nye ansvarsområder.

3. VURDERING AF USIKKERHEDSMOMENTERNE I FORBINDELSE MED OVERGANGEN

Overgangen fra et udelukkende rådgivende agentur med lovbestemte opgaver, der fremsætter tekniske anbefalinger til Kommissionen og medlemsstaterne, til en indtægtsskabende godkendelses-/certificeringsenhed i et meget uforudsigeligt miljø indebærer flere udfordringer, som agenturet og Kommissionen gør sig meget store bestræbelser for at overvinde. Et særligt usikkerhedsmoment er problemerne med at forudsige det antal ansøgninger, som agenturet forventes at modtage fra og med medio 2019 og derefter, og hvor store de dermed forbundne indtægter vil blive. For at foregribe disse risici er der behov for en omhyggelig analyse af agenturets budgetmæssige behov i forbindelse med overgangen.

Overgangsperioden i 2019-2020 præges af et andet usikkerhedsmoment, som vedrører spørgsmålet om, hvorvidt alle EU-medlemsstaterne vil gennemføre bestemmelserne i den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke senest den 16. juni 2019, da de har mulighed for at anmode om en forlængelse af fristen med et år. Dette gør det sværere at forudsige agenturets arbejdsbyrde. Der forventes umiddelbart kun et begrænset antal ansøgninger, som måske vil blive efterfulgt af et meget stort antal i de efterfølgende perioder på grund af den forlængelse af fristen for gennemførelse, der er indført under den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke. Medlemsstaterne har frem til den 16. december 2018 til at underrette Kommissionen og agenturet om en eventuel forlængelse af gennemførelsesperioden ud over den 16. juni 2019.

Rettidig indgåelse af samarbejdsaftalerne, herunder fordelingen af opgaver og indtægter, er bydende nødvendig, hvis agenturet skal kunne varetage sin nye vifte af opgaver fuldt ud som godkendende og certificerende enhed. Hvis disse aftaler forsinkes eller slet ikke

indgås, kan det forringe agenturets muligheder for at leve op til sine respektive forpligtelser. Agenturet bærer det fulde ansvar for dets eget bidrag og for hele godkendelses- og certificeringsprocessen, herunder vurderinger af nationale regler, som nationale sikkerhedsmyndigheder foretager. Agenturet indgår i et tæt samarbejde med netværket af nationale sikkerhedsmyndigheder for at mindske risikoen for, at samarbejdsaftaler indgås for sent.

I betragtning af agenturets aktiviteters art er der behov for rettidig omhu og tæt overvågning af udviklingen i medlemsstaterne og jernbanesektoren for at mindske usikkerheden i forbindelse med overgangen til et acceptabelt minimum.

4. KONKLUSIONER

Jernbanesektoren har behov for, at den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke gennemføres omgående, da der i pakken indføres et fuldt gennemsigtigt og upartisk sæt jernbaneforskrifter på EU-plan, idet unødvendige nationale hindringer fjernes.

Kommissionen og agenturet har truffet henholdsvis lovgivningsmæssige og organisatoriske foranstaltninger for at sikre, at agenturet får en styrket rolle fra og med den 16. juni 2019. Agenturet intensiverer sin indsats for at øge sin kapacitet til at opfylde de mål, der er opstillet som led i dets nye rolle fra og med den 16. juni 2019. Kommissionen fører aktivt tilsyn med agenturets beredskab i kraft af sit medlemskab af agenturets forretningsudvalg og bestyrelse og det tætte og løbende samarbejde mellem de to institutioner.

Hvorvidt den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke bliver en succes, afhænger dog af, om medlemsstaterne gennemfører søjlen fuldstændigt og i tide, og om de nationale sikkerhedsmyndigheder sikrer den fornødne ekspertise og de krævede resultater, som de bærer ansvaret for, både hvad angår kvalitet og kvantitet.

Agenturet skal fastholde sin evne til at varetage andre vigtige lovbestemte opgaver, samtidig med at det forbereder sig til de nye opgaver. Navnlig kræves der specialister med stor ekspertise og gode sproglige færdigheder. Personale, der ansættes i 2018/2019, vil fortsat skulle finansieres vha. tilskud, indtil der genereres gebyrer og afgifter fra certificerings- og godkendelsesaktiviteter senere i 2019 og derefter.

Hvis agenturet skal kunne påtage sig sin nye rolle og sine nye ansvarsområder, er det en nødvendig forudsætning, at de nationale sikkerhedsmyndigheder indgår i et åbent, effektivt, engageret og loyalt samarbejde i tråd med mandatet i den fjerde jernbanepakke. Alvorlige forsinkelser i indgåelsen af samarbejdsaftaler og i levering af input, som sætter agenturet i stand til at træffe afgørelser om godkendelser og certificering kan føre til, at der indledes formelle procedurer mod de enkelte medlemsstater for manglende anvendelse af EU-retten og for tilsidesættelse af princippet om loyalt samarbejde.

På grund af risikoen for, at der opstår en uforholdsmæssig stor arbejdsbyrde i forbindelse med godkendelser af projekter vedrørende fast ERTMS, kræves der et øget engagement hos medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne med hensyn til at planlægge indkøb af udstyr, for så vidt angår forpligtelser i både den europæiske udbygningsplan for ERTMS og andre ERTMS-infrastrukturprojekter. Kommissionen og den europæiske ERTMS-koordinator indgår i et gennemsigtigt og forudsigeligt samarbejde om at forbedrede udbredelsen af ERTMS.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og de nationale sikkerhedsmyndigheder til at konsolidere deres indsats for at gøre det fælles europæiske jernbaneområde til en realitet. Kommissionen håber, at der kun undtagelsesvist vil blive anmodet om forlængelse af tidsfristerne for gennemførelsen, og at dette sker på grundlag af en realistisk og objektiv begrundelse.