



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.12.2006  
KOM(2006) 782 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH  
EUROPAPARLAMENTET**

**”Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen”**

{SEK(2006) 1640}

{SEK(2006) 1641}

{SEK(2006) 1642}

# MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

## ”Att underlätta rörligheten för lokomotiv i gemenskapen”

### 1. INLEDNING

Inom ramen för revideringen av vitboken om den europeiska transportpolitiken<sup>1</sup> i september 2001 har kommissionen återigen bekräftat järnvägens fördelar för miljö och samhälle, samt den centrala roll som den kan spela för att säkerställa en hållbar rörlighet. Kommissionen tillkännagav vid detta tillfälle att den *med hjälp av järnvägssektorn och Europeiska järnvägsbyrån skulle ta fram initiativ som syftar till att avskaffa de tekniska och operativa hindren för den internationella järnvägstrafiken.*

Under artonhundratalet och första hälften av nittonhundratalet upplevde järnvägstransporten en popularitet utan motstycke men sedan dess har dess popularitet stadigt sjunkit i takt med bilens och det kommersiella flygets framgångar. För att bromsa denna nedgång har Europeiska gemenskapen antagit ett antal lagstiftningsåtgärder vars huvudsyfte är att förnya järnvägstransporten genom att gradvis skapa ett integrerat europeiskt järnvägsområde.

De första stegen togs genom antagandet av direktiven 91/440, 95/18 och 95/19 om särredovisning, avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och kapacitetstilldelning. Samtidigt med detta antogs de första åtgärderna för att undanröja de ”tekniska” barriärer som hindrar utvecklingen av järnvägstrafiken. **Direktiven om driftskompatibilitet på järnvägsområdet**<sup>2</sup> gjorde det möjligt att påbörja det nödvändiga tekniska arbetet för att fastställa de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), som är en förutsättning för att garantera en säker tågtrafik utan driftsavbrott på hela det transeuropeiska järnvägsnätet.

Genom det **första järnvägspaketet** som antogs i slutet av år 2000 blev det möjligt för varje järnvägsföretag som har fått tillstånd enligt gemenskapskriterierna, att på rättvisa och icke-diskriminerande villkor få tillträde till järnvägsinfrastrukturen för att erbjuda tjänster över hela Europa, till att börja med internationella godstjänster på det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. I vitboken från september 2001 om den europeiska transportpolitiken, som är baserad på besluten i det första järnvägspaketet, framgår det klart att det bör skapas ett europeiskt järnvägsområde.

Detta var grunden för antagandet av det **andra järnvägspaketet** den 30 april 2004 som omfattade en tydlig tidplan för ett mer fullständigt öppnande av godsmarknaden från och med den 1 januari 2007, ett direktiv om järnvägssäkerhet, en förordning om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå och en uppdatering av direktiven om driftskompatibilitet på järnvägsområdet.

---

1 Se KOM(2006) 314: Hållbara transporter för ett rörligt Europa - Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken.

2 Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, EGT L 235, 17.9.1996 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, EGT L 110, 20.4.2001.

I mars 2004 lade kommissionen fram ett **tredje järnvägspaket** med nya förslag som denna gången handlar om att öppna den internationella marknaden för persontransport omkring 2010, certifieringen av ombordpersonal och passagerarnas rättigheter. Den 24 juli 2006 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt om tredje paketet, som för närvarande genomgår andra behandlingen. När tredje paketet är antaget är det europeiska ramverket för järnvägssektorn komplett, vilket inte innebär att förbättringar inte kan göras.

Detta direktiv syftar till att införa sådana förbättringar i den tekniska delen av detta ramverk, nämligen direktiven om driftskompatibilitet på järnvägsområdet, direktivet om järnvägssäkerhet och förordningen om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (nedan kallad byrån).

För det första är **förfarandet för typgodkännande av lokomotiven en av de avgörande aspekter som fortfarande måste förbättras för att underlätta tågens fria rörelse** (se bilaga XIII till rapporten om genomförandet av det första paketet). Järnvägstillverkarna och -företagen anser att detta förfarande ofta är alldeles för långsamt och kostar för mycket och att vissa krav från de berörda myndigheterna knappast kan motiveras ur ett strikt tekniskt perspektiv. Det är detta problem som kommissionen vill lösa med sitt initiativ, dels genom att ändra de rättsliga ramarna, dels genom att uppmana medlemsstaternas behöriga myndigheter att från och med nu ändra sitt förhållningssätt.

För det andra föreslår kommissionen, inom ramen för **programmet för förenkling av lagstiftningen**<sup>3</sup>, att direktiven om driftskompatibilitet på järnvägsområdet (96/48, 2001/16, 2004/50) konsolideras och slås samman.

För det tredje avser kommissionen, mot bakgrund av **tio års erfarenhet** av genomförandet av driftskompatibilitetsdirektiven<sup>4</sup>, av medlemsstaternas bidrag till det arbete som kommittén som bistår kommissionen gör och av alla aktörers bidrag med utvecklingen av TSD, att föreslå ett antal förbättringar av den tekniska delen av regelverket.

## **2. ATT FÖRENKLA DE NATIONELLA FÖRFARANDENA FÖR TYPGODKÄNNANDE AV LOKOMOTIVEN**

### **2.1. Konstaterade svårigheter**

Rullande materiel som godkänts för att tas i bruk i en medlemsstat blir inte nödvändigtvis godkänd att tas i bruk i alla andra medlemsstater. Det ömsesidiga godkännandet av rullande materiel är beroende av olika nationella krav i medlemsstaterna för att tillåta att den rullande materielen tas i bruk. Internationella aktörer måste gå igenom upprepade godkännandeförfaranden för varje medlemsstat de avser att bedriva verksamhet i, vilket ofta kräver tillhandahållande av intyg som inte ömsesidigt erkänns av medlemsstaterna. Erfarenheten visar att detta leder till förseningar och kostnader både för järnvägsföretagen och -tillverkarna när den rullande materielen skall tas i bruk.

Situationen är olika beroende på vilken typ av rullande materiel det handlar om.

---

<sup>3</sup> Se KOM(2005) 535 och KOM(2006) 690: Om genomförande av gemenskapens Lissabonprogram - En strategi för förenkling av lagstiftningen.

<sup>4</sup> Se även kommissionens rapport om genomförandet av direktiven om driftskompatibilitet, antagen den 6 november 2006.

**Vad gäller lokomotiv och multipla enheter** måste man för att få tillstånd att bedriva trafik i en annan medlemsstat visa att lokomotiv som redan används uppfyller de nationella bestämmelserna i den medlemsstaten. Nationella bestämmelser omfattar specifikationer och standarder som avser driftskompatibilitet på infrastrukturområdet och även specifika nationella säkerhetskrav. Järnvägsinfrastrukturen i medlemsstaterna har olika egenskaper som spårvidd, egenskaper avseende elektromagnetisk störning, spänningsnivå för kraftförsörjning och trafikledningssystem. De specifika nationella säkerhetskraven är baserade på nationella tekniska egenskaper och speglar även historiska lärdomar från olyckor och tillbud som har ägt rum i de enskilda medlemsstaterna.

Nyligen genomförda studier<sup>5</sup> visar att liknande säkerhetsbestämmelser finns i alla medlemsstater, till exempel avseende signaler på tågets bakända, brandsäkring av rullande materiel, betjäning av passagerardörrar, nödbelysning etc. De detaljerade nationella kriterierna för att visa överensstämmelse med dessa bestämmelser varierar inte mycket mellan medlemsstaterna, vilket visar att inställningen till säkerhet är jämförbar hos alla nationella järnvägar.

I en del medlemsstater håller man fortfarande på att ta fram, fastställa, dokumentera och offentliggöra säkerhetsbestämmelser och tekniska bestämmelser såsom föreskrivs i direktiven om driftskompatibilitet och säkerhet inom järnvägssektorn. En preliminär utvärdering av dessa bestämmelser har emellertid visat att det finns betydande skillnader vad gäller tolkningen av vad en nationell säkerhetsbestämmelse är, och många bestämmelser har av olika anledningar inte blivit anmälda, till exempel då det anses att bestämmelserna omfattas av IPR. Det är därför fortfarande långt kvar till en fullständig synlighet vad gäller de nationella bestämmelser som används för att godkänna den rullande materielen i EU. Detta gör att tillverkare och järnvägsföretag får ytterligare problem när de ansöker om godkännande av ny rullande materiel eller sådan som redan används eftersom de riskerar att införliva specifika nationella krav vid en sen tidpunkt i formgivningen av fordonet, vilket leder till förseningar eller ökar kostnaderna för att ta den rullande materielen i bruk.

**För vagnar och passagerarvagnar** har befintliga avtal som RIC och RIV säkerställt ett ömsesidigt godkännande på grundval av ett antal villkor, bland annat avseende registreringen av vagnar och passagerarvagnar med UIC-medlemmar som i sin tur tar hand om förvaltningen av denna rullande materiel. När de europeiska direktiven om driftskompatibilitet och säkerhet inom järnvägssektorn har genomförts kommer bestämmelserna i RIV/RIC delvis att ersättas av EU-bestämmelser och delvis av det nya GCU-kontraktet. Fram till dess att alla TSD har antagits, register för infrastruktur och rullande materiel finns på plats, nationella säkerhetsmyndigheter som kan ta i bruk och registrera den rullande materielen har inrättats, och medlemsstaterna har genomfört direktiven om driftskompatibilitet och säkerhet fullt ut befinner vi oss i en övergångsperiod. Det är viktigt att alla aktörer känner till sina ansvarsområden och vilka bestämmelser de måste tillämpa under denna övergångsperiod. Kommissionen har därför, i samråd med alla aktörer och medlemsstater, utarbetat en ”övergångshandledning”. Principen för ömsesidigt godkännande av existerande vagnar som är märkta RIV/RIC har redan godtagits.

---

<sup>5</sup> NERA study on Safety Regulations and Standards for European Railways, februari 2000, och IVE study on the Safety Certification of Railway Undertakings, juni 2005.

## 2.2. Industrins perspektiv

Historiskt sett har nationella tillverkare av rullande materiel haft nära förbindelser med den nationaliserade järnvägsindustrin vad gäller formgivning och ibruktagande av rullande materiel. Kunskap om nationella egenskaper blev en ”intern” kompetens för tillverkare, vilket bidrog till en sluten tillverkningsmarknad. Den inre marknaden och gemenskapens järnvägsflagstiftning, tillsammans med en krympande marknad för rullande materiel, uppmuntrar tillverkare av rullande materiel till att konkurrera och gå in på andra marknader utanför sin egen medlemsstat. Tyvärr har skillnaderna mellan de (ofta osynliga) nationella reglerna och förfarandena försvårat deras ansträngningar eftersom dessa har inneburit en dyr utveckling av specifika nationella lösningar, omfattande godkännandeförfaranden och sena ändringar av fordonens formgivning.

## 2.3. Nuvarande lösningar: bilaterala/multilaterala överenskommelser

Internationellt godkänd rullande materiel har framgångsrikt introducerats som ett resultat av ett nära bilateralt samarbete mellan leverantörer, järnvägsföretag och nationella järnvägsförvaltningar. Samarbetet mellan dessa parter visar att där det finns en vilja finns det också en möjligheter att nå samförstånd och resultat. Exempel på sådant bilateralt samarbete är den överenskommelse som undertecknades 2006 mellan EBA och en avdelning på franska transportministeriet och överenskommelsen om Rotterdam-Genua-korridoren.

Dessa initiativ är emellertid inte helt problemfria och de har haft en benägenhet att bli dyra och ta mycket resurser i anspråk. Erfarenheten visar att andelen godkända bestämmelser faktiskt är mycket liten jämfört med alla de nationella bestämmelser som fortfarande finns. Dessutom är fördelarna för detta samarbete begränsade till de berörda medlemsstaterna och det ger inte de övriga medlemsstaterna någon möjlighet att lära sig av de andras erfarenheter. Det finns också en risk för att spridningen av sådana överenskommelser med ”variabel geometri” inte kommer att öppna upp marknaden utan i stället kommer att leda till ytterligare uppsplittring och komplikationer.

## 2.4. Avtalet och relevant gemenskapsflagstiftning

### 2.4.1. Direktiven om driftskompatibilitet

I direktiven om driftskompatibilitet (2001/16/EG om konventionella tåg och 96/48/EG om höghastighetståg) krävs det att järnvägarna rör sig mot en harmonisering av system och drift genom att successivt anta de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD).

I bilaga I beskrivs de principer som fastställs i direktiven om driftskompatibilitet och läget för processen för antagande av TSD. Dessutom beskrivs förfarandet för ibruktagande av rullande materiel.

När ett delsystem väl är certifierat för att överensstämja med en TSD måste intyget för detta godkännas av alla medlemsstater och bedömningen av överensstämmelse får inte upprepas, såsom visas i bilaga II. Bedömningen av överensstämmelse med TSD:erna skall utföras av anmälda organ.

Enligt artikel 14 i direktiven om driftskompatibilitet måste varje medlemsstat emellertid fortfarande ge sin tillåtelse för ibruktagande på de grunder som anges i bilaga I.

#### 2.4.2. *Direktivet om järnvägssäkerhet*

I infrastrukturdirektivet (2001/14/EG)<sup>6</sup> fastställdes principerna för harmoniserat utfärdande av säkerhetsintyg och tillståndsgivande för järnvägsföretag för att ett järnvägsföretag skall få bedriva järnvägstrafik, vilka godkänds av alla medlemsstater. I direktivet om säkerhet på gemenskapens järnvägar (2004/49/EG)<sup>7</sup> utvecklas principerna för utfärdande av säkerhetsintyg ytterligare och där skapas en gemensam ram för säkerhet och regleringen av denna. Såsom förklaras i bilaga III är de nationella säkerhetsmyndigheterna enligt artikel 14 ansvariga för att ge tillstånd för redan godkänd rullande materiel som ännu inte omfattas av en TSD.

#### 2.4.3. *Principen om ömsesidigt erkännande*

Under samrådsförfarandet blev det uppenbart att principen om ömsesidigt erkännande inte tillämpas i tillräckligt hög grad inom järnvägssektorn.

Det finns två typer av instrument för att avlägsna rättsliga, icke-skatterelaterade hinder för den fria rörligheten av varor inom EU, nämligen tillnärmning eller harmonisering av den nationella lagstiftningen och, i avsaknad av harmonisering, ömsesidigt erkännande i enlighet med artiklarna 28 och 30 i EG-fördraget.

Enligt principen om ömsesidigt erkännande kan bestämmelsemedlemsstaterna inte förbjuda saluförandet eller ibruktageandet på sina territorier av produkter som lagligen saluförs eller tas i bruk i en annan medlemsstat och som inte är föremål för en harmonisering inom gemenskapen, även om produkterna i fråga tillverkades enligt tekniska bestämmelser och kvalitetsbestämmelser som skiljer sig från dem som deras egna produkter måste uppfylla. Det enda undantaget från denna princip är de restriktioner som införts av bestämmelsestaten på de grunder som anges i artikel 30 i EG-fördraget eller på grundval av tvingande hänsyn som har erkänts i domstolens rättspraxis, under förutsättning att dessa är proportionerliga.

Principen om ömsesidigt erkännande och dess eventuella tillämpning på järnvägssektorn beskrivs ytterligare i bilaga IV. Slutsatsen är att principen om ömsesidigt erkännande delvis kan tillämpas på existerande rullande materiel. Detta är faktiskt vad den arbetsgrupp med företrädare från medlemsstaterna som kommissionen inrättade 2005 har föreslagit och det finns med i det bifogade förslaget från kommissionen om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet.

Användningen av principen om ömsesidigt erkännande lider emellertid också av grundläggande problem som bristande medvetenhet hos företag och nationella myndigheter om principens existens samt av rättslig osäkerhet om principens omfattning och om bevisbördan. Dessa problem beskrivs ytterligare i bilaga IV och de har beaktats tillsammans med alla alternativ för att underlätta det ömsesidiga godkännandet av rullande materiel.

---

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

<sup>7</sup> Ingår i det andra paketet som blev antaget 2004 och som skall vara genomfört i medlemsstaterna senast i april 2006.

## **2.5. Syften och alternativ**

Ett första samrådsdokument utarbetades under våren 2006 för att redogöra för problemen, syftena och alternativen. Det presenterades vid ett seminarium den 27 april 2006 för medlemmarna i ”driftskompatibilitetskommittén” (som är behörig i detta område) och de olika organisationer som företräder järnvägssektorn (UIC, CER, UNIFE, UIP, ...). Resultaten från detta seminarium har varit uppmuntrande och kommissionen har mottagit flera offentliga ståndpunkter fram till och med slutet av juni 2006. Kommissionens analys av dessa ståndpunkter har gjort det möjligt att ta fram en lösning som både omfattar icke-lagstiftningsåtgärder som omedelbart kan genomföras och ett lagstiftningsförslag.

## **2.6. Konsekvensanalys**

Alla alternativ har varit föremål för en konsekvensanalys i enlighet med kommissionens meddelande av den 16 mars 2005 till rådet och Europaparlamentet om bättre lagstiftning för tillväxt och arbetstillfällen i Europeiska unionen.

Resultaten av konsekvensanalysen finns i en rapport från kommissionen som är offentliggjord på Internet på följande adress: [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html). En sammanfattning av denna bedömning bifogas detta meddelande.

## **3. SLUTSATS: ANTAGNA LÖSNINGAR**

### **3.1. Rekommendation och lagstiftningsförslag**

Följande lösningar kan härledas från konsekvensanalysen:

- Dels att föreslå att medlemsstaterna skall tillämpa den handledning som arbetsgruppen tagit fram. Kommissionen har offentliggjort handledningen på följande Internetadress: [http://ec.europa.eu/transport/rail/safety/cross-acceptance\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/safety/cross-acceptance_en.htm) och i kapitel 3 nedan anges de viktigaste punkterna.
- Dels att ändra lagstiftningen för att förtydliga tillståndsförfarandet för att ta i bruk nytt materiel (jfr. artikel 14 i direktiven om driftskompatibilitet) och existerande materiel (jfr. artikel 14 i direktivet om järnvägssäkerhet).

Rekommendationen till medlemsstaterna om att omedelbart tillämpa handledningen motiveras av det faktum att de behöriga myndigheterna, genom att ändra sitt förhållningssätt, snabbt kan skapa förhållanden som gynnar uppkomsten av nya tjänster, särskilt inom godssektorn, vilket går hand i hand med det fullständiga öppnandet av marknaden för godstransport på järnväg den 1 januari 2007.

Ändringen av lagstiftningen är nödvändig, inte bara för att skapa rättigheter för tillverkare, fordonsinnehavare och järnvägsföretag samt för de behöriga myndigheterna, utan också för att skapa ett tydligt ramförfarande, vilket kan vara en värdefull hjälp för de nyligen skapade nationella säkerhetsmyndigheterna. Man bör komma ihåg att i flera medlemsstater har arbetet med att skapa nationella säkerhetsmyndigheter bara börjat och det verkar som att det är svårt att hitta personal med nödvändig kompetens.

### 3.2.Handledning för typgodkännande av existerande rullande materiel

Det rekommenderas att alla medlemsstater använder den gemensamma checklistan (bilaga V) för ömsesidigt godkännande av projekt.

Medlemsstaterna bör fylla i en tabell med krav som är baserad på den gemensamma checklistan och i överensstämmelse med de riktlinjer som anges i bilaga VI. Medlemsstaterna uppmuntras också att använda dessa riktlinjer tillsammans på en bilateral eller multilateral grund för konkreta projekt.

Det europeiska förfarandet för ömsesidigt godkännande bör kontinuerligt övervakas av byrån (ERA). Byrån bör utvidga och uppdatera detta verktyg för ömsesidigt godkännande på grundval av medlemsstaternas bidrag. Den kan göra detta i enlighet med dess mandat för utveckling av TSD, eftersom en analys av de tekniska reglerna i ett givet delsystem bör vara första steget i utvecklingen av en TSD. Dessutom skickas nationella bestämmelser som anmäls till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktivet om järnvägssäkerhet till byrån för bedömning och offentliggörande.

### 3.3. Kodifiering-sammanslagning-omarbetning av direktiven om driftskompatibilitet

Direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg<sup>8</sup> respektive det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg<sup>9</sup> ändrades väsentligt 2004<sup>10</sup>. I samband med kommissionens nya ändringsförslag i detta meddelande är det för tydlighetens skull lämpligt att omarbeta dem.

Skillnaderna mellan järnvägssystemet för höghastighetståg och järnvägssystemet för konventionella tåg motiverar dessutom inte förekomsten av två olika direktiv. Arbetet för att utveckla TSD:erna har visat att vissa delsystem kan använda sig av samma TSD. Det har därför visat sig önskvärt att integrera de två direktiven om ”driftskompatibilitet” i ett enda instrument, vilket är syftet med det bifogade förslaget.

Den ändring som är syftet med detta initiativ avser förfarandet för ibruktage av rullande materiel. Det föreslås därför att det framtida integrerade direktivet om ”driftskompatibilitet” skall ändras för att förenkla och förtydliga detta förfarande.

När dessa två direktiv har integrerats och ändrats är det dessutom lämpligt att göra en del förtydliganden och förbättringar på grundval av det stora tolkningsarbete som kommittén om ”driftskompatibilitet” har gjort.

---

<sup>8</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

<sup>9</sup> EGT L 110, 20.4.2001, s. 1

<sup>10</sup> Direktiv 2004/50/EG.

### **3.4. Ändring av direktivet om järnvägssäkerhet**

I kapitel 2 motiveras behovet av att ändra artikel 14 i direktiv 2004/49/EG. Den lösning som föreslås är att det inrättas ett gemenskapsförfarande som består av följande:

- Införande av principen om ömsesidigt erkännande av de tillstånd för att ta i bruk rullande materiel som en medlemsstat redan har givit. Enligt denna princip skall rullande materiel som redan har erhållit tillstånd för att tas i bruk i en medlemsstat inte behöva genomgå ett ytterligare tillståndsförfarande i en annan medlemsstat vad gäller ytterligare nationella krav som uppstår, till exempel beroende på egenskaper hos det lokala järnvägsnätet.
- Utvidgning av byråns befogenheter så att den kan registrera de olika nationella förfaranden och tekniska bestämmelser som är i kraft och inrätta och uppdatera (utvidga) listan över krav som endast skall uppfyllas en enda gång eftersom det antingen handlar om internationellt godkända bestämmelser eller bestämmelser som kan anses motsvara dessa.

Å andra sidan förde ikraftträdandet av den nya konventionen COTIF 1999 dessutom med sig nya bestämmelser vad gäller kontrakten för användning av fordon och ledde således till att det tidigare RIV-avtalet mellan järnvägsföretag upphörde att gälla. Det föreslås därför att begreppet fordonsinnehavare skall definieras och att förhållandet mellan företaget och fordonsinnehavaren skall fastställas, särskilt vad gäller underhåll.

Det är dessa två viktiga förändringar som det bifogade förslaget till ändring av säkerhetsdirektivet handlar om.

### **3.5. Ändring av förordningen om inrättande av en europeiska järnvägsbyrå**

Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av lokomotiv föreslås byrån få följande nya uppgifter:

- Att utarbeta ett referensdokument med alla medlemsstaters motsvarigheter till bestämmelserna för ibruktagande av rullande materiel.
- Att organisera de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete för att gradvis minska mängden nationella bestämmelser som varje stat inför och fastställa de bestämmelser som kan anses motsvara dem.
- Att ta fram tekniska utlåtanden på begäran av de nationella säkerhetsmyndigheterna eller kommissionen.

I samband med ändringen av förordningen har det dessutom visat sig lämpligt att förtydliga eller precisera flera aspekter baserade på de erfarenheter som gjorts efter inrättandet av byrån.