EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 07 14
COM(2025) 384 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl pažangos, padarytos siekiant Sąjungos geležinkelių sistemos sąveikos, ir dėl su tuo susijusios Europos Sąjungos geležinkelių agentūros veiklos

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl pažangos, padarytos siekiant Sąjungos geležinkelių sistemos sąveikos, ir dėl su tuo susijusios Europos Sąjungos geležinkelių agentūros veiklos

Įvadas

2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje[1] 53 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija pateiktų ataskaitą dėl pažangos, padarytos siekiant Sąjungos geležinkelių sistemos sąveikos, ir su tuo susijusios Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – Agentūra) veiklos nuo tada, kai įsigaliojo ši direktyva.

Ši pirmoji tokio pobūdžio ataskaita apima laikotarpį nuo 2016 m. birželio 16 d. iki 2024 m. birželio 30 d.

Be to, 53 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad ataskaitoje taip pat bus pateiktas VII skyriuje numatytų registrų, t. y. Europos transporto priemonių registro (ETPR), Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registro (EPTPTR) ir Infrastruktūros registro (INFR), įgyvendinimo ir naudojimo įvertinimas bei 7 straipsnyje nustatytų atvejų (t. y. techninių sąveikos specifikacijų (TSS), susijusių su atskirais projektais, netaikymo atvejų) analizė.

Galiausiai Komisijai nurodoma atlikti V skyriaus taikymo, t. y. leidimus išduodančių subjektų, Agentūros ir (arba) nacionalinių saugos institucijų (NSI) sprendimų dėl geležinkelių transporto priemonių pateikimo rinkai ir pradėjimo eksploatuoti stacionarius geležinkelio įrenginius, taip pat dėl Agentūros atliekamo Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) kelio projektų patvirtinimo, analizę. Visų pirma vertinimuose daugiausia dėmesio skiriama Agentūros ir NSI sudarytų bendradarbiavimo susitarimų, kuriais siekiama palengvinti bendrą sprendimų priėmimą, veikimui.

Išsami informacija apie Agentūros veiklą ir pažangą, padarytą geležinkelių saugos ir sąveikos srityje, pateikiama saugos ir sąveikos ataskaitose, kurias Agentūra turi skelbti kas dvejus metus pagal 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004[2], 35 straipsnio 4 dalį.

Šia ataskaita siekiama išvengti dubliavimosi su vertinimu ir ataskaitų teikimu, kurių reikalaujama pagal Reglamento (ES) 2016/796 82 straipsnį, pagal kurį Komisija įvertins Agentūros veikimą ir dvigubą sistemą, pagal kurią nacionalinės saugos institucijos ir Agentūra išduoda leidimus, sertifikatus ir patvirtinimus.

Valstybės narės Direktyvą (ES) 2016/797 į nacionalinę teisę perkėlė trimis etapais. Pagal direktyvos 57 straipsnio 1 dalį, tame straipsnyje nurodytų pareigų vykdymo priemonės turėjo būti priimtos ne vėliau kaip 2019 m. birželio 16 d. Tačiau 57 straipsnio 2 dalyje valstybėms

[1] OL L 138, 2016 5 26, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] OL L 138, 2016 5 26, p. 1., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

narėms buvo suteikta galimybė, pranešus Komisijai ir Agentūrai, pratęsti šį terminą iki 2020 m. birželio 16 d. Imantis neatidėliotinų reagavimo į COVID-19 pandemiją priemonių, nustatytas papildomas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas – 2020 m. spalio 31 d. Komisija patikrino, ar valstybių narių pranešimai apie tai, kaip jos perkėlė Direktyvą (ES) 2016/797 į nacionalinę teisę, yra išsamūs. Remiantis išsamumo patikrų rezultatais, pradėta 13 pažeidimų dėl nepranešimo nagrinėjimo procedūrų. Po to, kai dauguma valstybių narių pranešė apie papildomus teisinius tekstus, Komisija iki 2025 m. gegužės mėn. užbaigė 12 iš 13 procedūrų.

Buvo užbaigtos šešių valstybių narių atitikties patikros, susijusios su Direktyvos (ES) 2016/797 perkėlimu į nacionalinę teisę, ir Komisija šiuo metu vertina atsakymus į užpildytus „EU Pilot“ klausimynus. Likusiose valstybėse narėse tebevykdomos teisės aktų atitikties patikros, siekiant įvertinti atitiktį ir poreikį prašyti užpildyti „EU Pilot“ klausimynus arba pradėti pažeidimų nagrinėjimo procedūras.

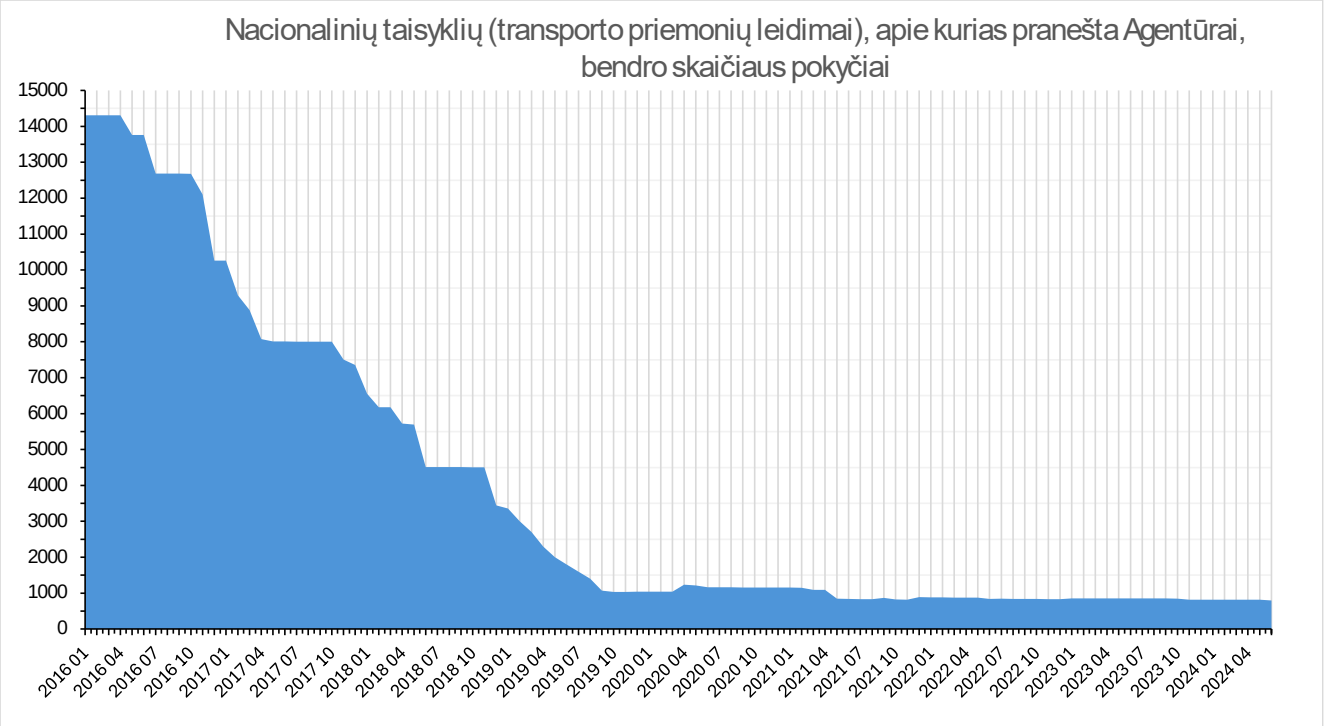
Vykdydama kitų krypčių veiklą, Komisija, rengdama šią pirmąją ataskaitą, iki pereinamojo laikotarpio pabaigos (2020 m. spalio 31 d.) surengė išsamias konsultacijas su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.

1. Nacionalinių taisyklių panaikinimas

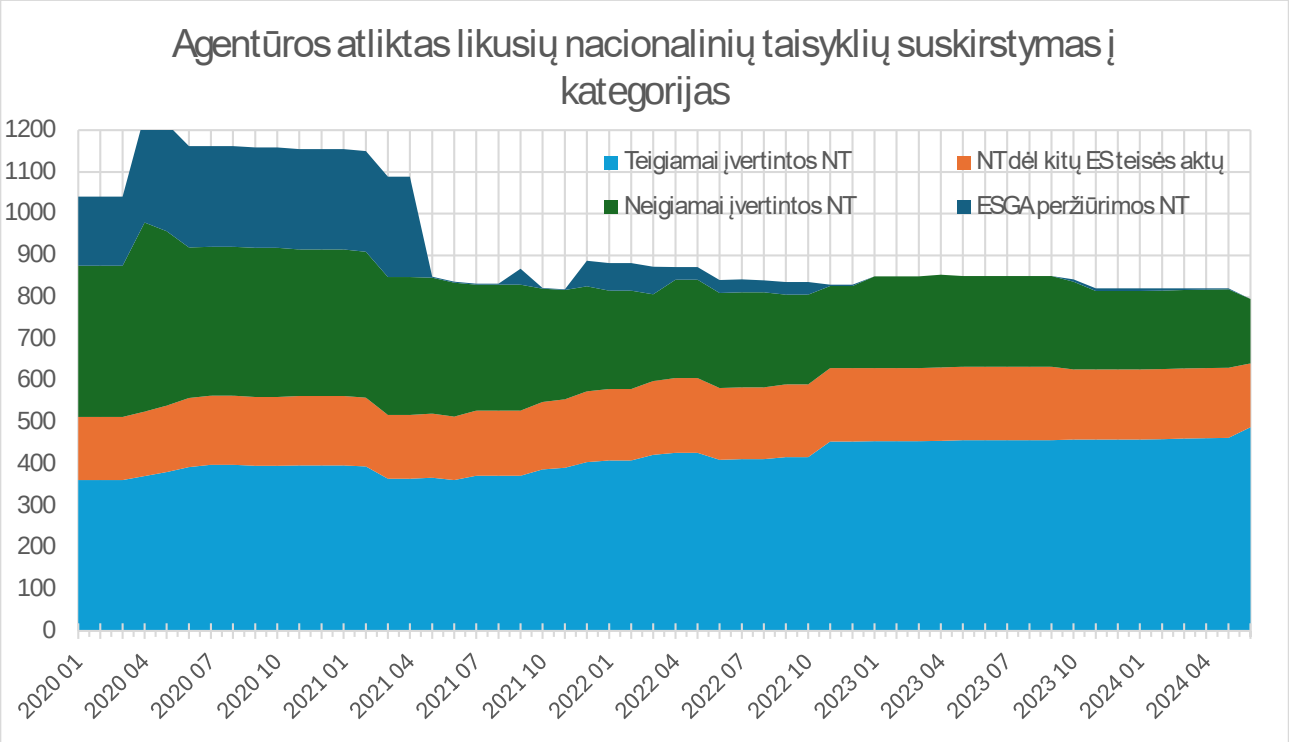
2024 m. birželio mėn. Agentūra apskaičiavo, kad pagal Direktyvos (ES) 2016/797 14 straipsnį valstybėse narėse vis dar taikomos 796 nacionalinės taisyklės, t. y. taisyklės, susijusios su transporto priemonių leidimų išdavimu ir stacionariaisiais įrenginiais (anksčiau kartu vadintos nacionalinėmis techninėmis taisyklėmis) ES valstybėse narėse, palyginti su 13 459 taisyklėmis 2016 m. sausio mėn. 1 pav. parodyta pažanga, padaryta nuo 2016 m., panaikinant nacionalines transporto priemonių leidimų išdavimo taisykles, o 2 pav. pateikta išsami informacija apie pažangą, padarytą nuo 2020 m. Reikėtų pažymėti, kad nacionalinių taisyklių tvarkymo procesas dar tik prasidėjo. Tai reiškia, kad kai kuriose šalyse Agentūra vis dar vertina pirmąjį taisyklių rinkinį, apie kurį pranešta pagal Direktyvos (ES) 2016/797 14 straipsnio 1 dalies a punktą.

Apie nacionalines saugos taisykles, į kurias atsižvelgiama, kai Agentūra išduoda bendrus saugos sertifikatus, Komisijai ir Agentūrai pranešama pagal Direktyvos (ES) 2016/798[3] 8 straipsnį, todėl jos nepatenka į šios sąveikos ataskaitos taikymo sritį.

[3] 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos, OL L 138, 2016 5 26, p. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/.



1 pav. Pažanga, padaryta nuo 2016 m. sausio mėn. iki 2024 m. birželio mėn., panaikinant nacionalines transporto priemonių leidimų išdavimo taisykles (ES 28, įskaitant Jungtinę Karalystę iki 2019 m. pabaigos; šaltinis – ESGA)



2 pav. Nacionalinių taisyklių, susijusių su transporto priemonių leidimais, tvarkymas, paliekant likusias taisykles, nuo 2020 m. sausio mėn. iki 2024 m. birželio mėn., ES 27 (šaltinis – ESGA)

2. 2023 m. TSS peržiūra

Šiuo metu Komisijos reglamentais ir Komisijos įgyvendinimo reglamentais priimta ir peržiūrėta 11 TSS. Šios trys funkcinės ir aštuonios struktūrinės TSS sudaro geležinkelių posistemių techninę reguliavimo sistemą. Funkcinės TSS apima traukinių eismo organizavimą ir valdymą (OPE[4]), telematikos priemones (t. y. kompiuterines / kompiuterizuotas) keleivių vežimo paslaugoms (TAP[5]) ir telematikos priemones krovinių vežimo paslaugoms (TAF[6]). Struktūrinės TSS apima infrastruktūrą (INF[7]), energiją (ENE[8]), geležinkelių tunelių saugą (SRT[9]), prieinamumą neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims (PRM[10]), lokomotyvus ir

keleivinius riedmenis (LOC ir PAS[11]), prekinius vagonus (WAG[12]), riedmenų triukšmą (NOI[13]) ir kontrolę, valdymą ir signalizaciją (CCS[14]).

---

4 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/773 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinimas Sprendimas 2012/757/ES, OL L 139 I, 2019 5 27, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/.

5 2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos, OL L 123, 2011 5 12, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/.

6 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1305/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 62/2006, OL L 356, 2014 12 12, p. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/.

7 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1299/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninės sąveikos specifikacijos, OL L 356, 2014 12 12, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/.

8 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1301/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos energijos posistemio techninės sąveikos specifikacijos, OL L 356, 2014 12 12, p. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/.

9 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1303/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos geležinkelių tunelių saugos techninės sąveikos specifikacijos, OL L 356, 2014 12 12, p. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/.

10 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1300/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų, OL L 356, 2014 12 12, p. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/.

11 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ techninės sąveikos specifikacijos, OL L 356, 2014 12 12, p. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/.

12 2013 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 321/2013 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Riedmenys. Prekiniai vagonai“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2006/861/EB, OL L 104, 2013 4 12, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/.

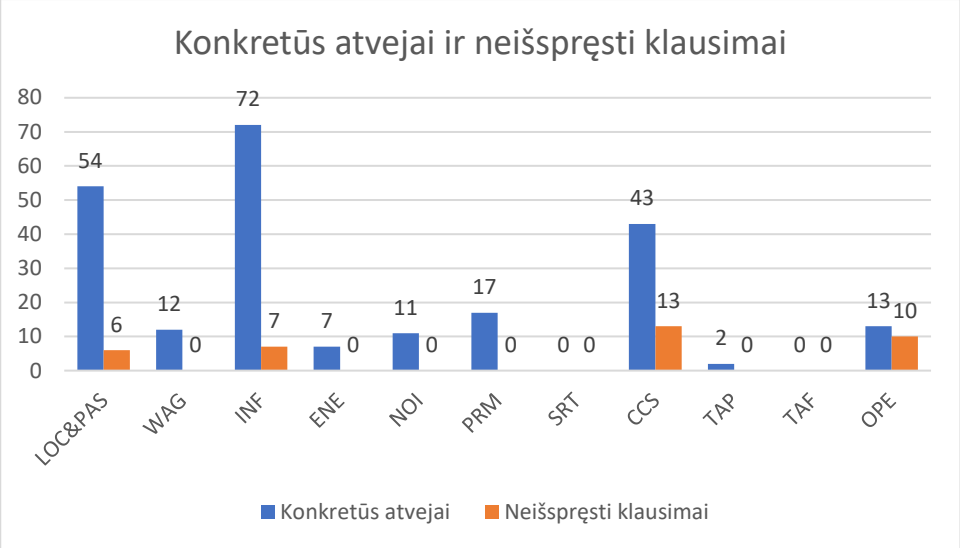
13 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1304/2014 dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2008/232/EB ir panaikinamas Sprendimas 2011/229/ES, OL L 356, 2014 12 12, p. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/.

14 2023 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1695 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo

Nuo 2016 m. birželio mėn. buvo du dideli TSS peržiūros ciklai. Be to, po išsamių konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais 2024 m. rugpjūčio mėn. Agentūros buvo paprašyta pateikti rekomendacijas dėl būsimų TSS peržiūrų (numatant daugiametį būsimų TSS peržiūros ciklų iki 2030 m. planą, kad būtų parengtos naujoms technologijoms skirtos TSS), išspręsti vis dar neišspręstus klausimus tais atvejais, kai tebetaikomos nacionalinės taisyklės, ir (arba) įtraukti sritis, kurios nepakankamai įtrauktos į ankstesnes TSS versijas.

2019 m. visos TSS buvo peržiūrėtos[15] siekiant jas suderinti su ketvirtuoju geležinkelių dokumentų rinkiniu. Tik OPE TSS buvo peržiūrėta nuodugniau.

2023 m., siekiant aukštesnio sąveikos lygio, peržiūrėtos aštuonios TSS. Be to, Komisijos reglamentas dėl CCS TSS buvo išdėstytas nauja redakcija ir buvo iš dalies pakeisti Komisijos reglamentai dėl LOC ir PAS, WAG, OPE, INF, ENE ir PRM TSS. 3 pav. apibendrinami konkretūs atvejai ir klausimai, kurie po šių peržiūrų liko neišspręsti.



3 pav. Konkretūs atvejai ir neišspręsti klausimai pagal TSS nuo 2024 m. birželio 30 d.

a. LOC ir PAS, WAG, NOI ir CCS TSS

- Atskiras leidimas keleiviniams vagonams

2023 m. taip pat buvo priimtos nuostatos dėl keleivinių vagonų, panašios į esamą visoje Europoje galiojantį bendrąjį leidimą prekiniams vagonams. Jose nustatyti TSS reikalavimai, pagal kuriuos Agentūra gali išduoti transporto priemonių leidimus nebendradarbiaudama su NSI, jei nėra papildomų nacionalinių taisyklių reikalavimų, kuriuos reikia įvertinti. Į Komisijos reglamentą dėl LOC ir PAS TSS buvo įtraukti elektromagnetinio suderinamumo reikalavimai. Siekiant dar labiau suderinti elektromagnetinio suderinamumo reikalavimus ir dar labiau supaprastinti leidimų išdavimą, Komisijos reglamentu dėl CCS TSS valstybės narės taip pat

panaikinamas Reglamentas (ES) 2016/919, OL L 222, 2023 9 8, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/.

[15] Visų TSS chronologinę lentelę galima rasti adresu https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Joje pateikiama išsami informacija apie Komisijos įgyvendinimo reglamentus, kuriais atnaujinta viena ar kelios TSS.

įgaliojamos pranešti Agentūrai apie visų esamų sumontuotų geležinkelio kelio traukinio aptikimo įtaisų specifikacijas.

- Prekinių vagonų nuriedėjimo nuo bėgių aptikimas ir prevencija

Komisijos reglamentuose dėl LOC ir WAG TSS nustatyti papildomi reikalavimai dėl transporto priemonių, kuriose įdiegta tokia technologija, funkcijų, susijusių su traukinio nuriedėjimo nuo bėgių aptikimu ir prevencija. Tai padės padidinti geležinkelių saugą, užkertant kelią transporto priemonių nuriedėjimo nuo bėgių padariniams arba juos sušvelninant.

- Triukšmo ribos ir kompozitinių stabdžių trinkelių vertinimas sąveikos sudedamosios dalies lygmeniu

Komisijos reglamentu dėl NOI TSS nustatomos stovinčio, iš vietos pajudančio ir pravažiuojančio traukinio eksploatavimo ir mašinisto kabinoje skleidžiamo triukšmo ribos. Siekiant dar labiau sumažinti skleidžiamą triukšmą, kaip nustatyta Direktyvoje 2002/49/EB[16], taip pat buvo nustatytos kompozitinių stabdžių trinkelių akustinių savybių vertinimo metodikos.

- CCS TSS specifikacijų pakeitimų valdymo sistema (klaidų ištaisymas, vieno specifikacijų rinkinio pateikimas, visiško įgyvendinimo užtikrinimas)

Siekiant toliau didinti derinimą ir sąveiką per Europos kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemą, Komisijos reglamente dėl CCS TSS nustatytos specialios pereinamojo laikotarpio priemonės, skirtos klaidoms ištaisyti. Kartu su versijų tvarkymu buvo nustatytas vieno specifikacijų rinkinio pateikimo principas, įskaitant pritaikymą prie esamų naujesnių versijų. Be to, galimybė tik iš dalies įgyvendinti CCS TSS buvo panaikinta ir pakeista specialiomis pereinamojo laikotarpio priemonėmis.

- CCS TSS patobulinimai (ATO, FRMCS ir DAC parengtis) ir sistemos versijos

Siekiant dar labiau skaitmenizuoti geležinkelius, į Komisijos reglamentą dėl CCS TSS buvo įtrauktos esamos automatinio traukinių eksploatavimo (ATO) specifikacijos ir būsimos geležinkelių judriojo ryšio sistemos (FRMCS) sąsajos specifikacijos. Taip pat nustatyti papildomi reikalavimai siekiant užtikrinti atitiktį pereinamuoju laikotarpiu, kad būtų sudarytos sąlygos greičiau integruoti būsimas turimas specifikacijas (visas FRMCS specifikacijų rinkinys, skaitmeninio automatinio sukabinimo (DAC) specifikacijos).

b. OPE TSS

- Ryšių skaitmenizavimas

Buvo nurodytos skaitmeninės infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių ryšio priemonės, t. y. suderinamumo su maršrutu patikrinimai, maršruto vadovai ir taisyklių sąvadai. Komisijos reglamente dėl OPE TSS taip pat nustatyti susiję įgyvendinimo terminai.

---

[16] 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo, OL L 189, 2002 7 18, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj.

2024 m. rugpjūčio mėn. Agentūros buvo paprašyta patikslinti kitų ryšių skaitmenines priemones. Tuo tarpu 2025 m. planuojamoje TAP ir TAF TSS peržiūroje taip pat bus nustatytos skaitmeninės ryšio priemonės, susijusios su pajėgumo valdymu, eismo valdymu ir traukinių paranga.

- Europos traukinių kontrolės sistemos (ETCS) naudojimo taisyklės, įspėjamieji skydai ir Europos nurodymai

Buvo toliau suderintos naudojimo taisyklės, susijusios su ETCS 2 lygio ir ETCS 3 lygio naudojimu radijo ryšiu, neapimant B klasės ir geležinkelio kelio įrangos signalizacijos. Pakeitimais nustatytos naujos naudojimo taisyklės ir kitos taisyklės, kuriomis siekiama papildyti galiojančias taisykles.

Buvo užmegztas glaudus bendradarbiavimas su atitinkamomis standartizavimo grupėmis dėl suderintų įspėjamųjų skydų (optimizuoti esami ir nauji papildomi). Papildomi suderinti įspėjamieji skydai buvo įtraukti į atitinkamas OPE TSS naudojimo taisykles, nurodant, kur įspėjamieji skydai dar nėra apibrėžti.

Atsižvelgiant į sektoriaus poreikius, iš dalies pakeisti Europos nurodymai.

c. INF ir ENE TSS

- Infrastruktūra

Išplėsta stacionariųjų įrenginių TSS (visų pirma ENE ir INF) taikymo sritis. Jei vykdomi patobulinimai, kuriems taikomas nustatytas veiksmingumo kriterijus, dabar būtina visapusiškai laikytis šių TSS geografinėje modernizavimo schemos teritorijoje. Taip nebuvo kalbant apie ankstesnę atitikties pareigą, kuri buvo tik dalinė. Šia priemone siekiama paspartinti geležinkelių infrastruktūros atitiktį TSS ir padėti gerinti geležinkelių tinklų sąveiką, taip išvengiant bet kokių papildomų traukinių eksploatavimo apribojimų.

Į ENE TSS įtrauktos kitos nuostatos, kuriomis sudaromos sąlygos įkrauti traukos baterijas ir naudoti kelis pantografus.

d. PRM TSS

Kad būtų užtikrintas tinkamas PRM TSS vykdymas, 2023 m. buvo atnaujintas reikalavimas notifikuotosioms įstaigoms atlikti patikrinimus vietoje, siekiant patikrinti infrastruktūros posistemius.

Taip pat buvo padaryti Komisijos reglamente dėl PRM TSS nustatytų veiklos taisyklių pakeitimai, pvz., jei paslauga teikiama tik toje traukinio dalyje, kuri neprieinama neįgaliųjų vežimėliais besinaudojantiems asmenims, ji turi būti teikiama neįgaliųjų vežimėliams skirtoje vietoje be papildomo mokesčio, išskyrus atvejus, kai paslaugos toje vietoje teikti neįmanoma. Kaip alternatyva durų atidarymo signalui traukinio išorėje, riedmenų posistemiuose įdiegtas durų radimo signalas. Kita naujovė – galimybė atsisakyti durų uždarymo signalo, jei įrengtos alternatyvios priemonės (pvz., lengvos užuolaidos, jautrios briaunos), kuriomis mažinamas keleivių ir traukinio įgulos sužalojimo pavojus.

Taip pat įtraukta vežti traukiniu tinkamo sąveikiojo neįgaliųjų vežimėlio apibrėžtis. Ja aprašomos neįgaliųjų vežimėlio, kuris leidžia keleiviui visapusiškai naudotis visomis neįgaliųjų vežimėlio naudotojams skirtomis riedmenų funkcijomis, savybės.

e. Mišrusis vežimas

Iš dalies pakeistos įvairios su mišriuoju vežimu[17] susijusios TSS. Šiais pakeitimais, kuriais palengvinamas geležinkelio linijų kodifikavimas (INF TSS) pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/777[18], taip pat vagonų ir įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų kodifikavimas, nustatomos bendros suderintos mišriojo vežimo veiklos taisyklės.

Komisijos reglamente dėl WAG TSS nustatytas bendras reikalavimas, susijęs su įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų tvirtinamaisiais įtaisais, siekiant užtikrinti, kad vežant jie būtų tinkamai pritvirtinti, kad būtų išvengta praradimo ar sugadinimo.

Siekiant užtikrinti, kad mišriojo vežimo operacijos būtų vykdomos saugiai ir efektyviai, į Komisijos reglamentą dėl OPE TSS įtrauktos suderinamumo su maršrutu patikrinimų taisyklės ir susijusios veiklos taisyklės.

Apskritai pakeitimais siekiama palengvinti mišrųjį vežimą nustatant skaidrias taisykles ir reikalavimus, taikomus geležinkelio linijų, vagonų ir įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų kodifikavimui, taip pat vykdomam mišriajam vežimui. Tai padės pagerinti mišriojo vežimo veiklos efektyvumą ir saugą ir sumažinti veiklos vykdytojams tenkančią administracinę naštą.

3. TAP ir TAF TSS funkcijų įgyvendinimas

Geležinkelių telematikos priemonių įgyvendinimas yra labai svarbus siekiant bepopierio geležinkelių transporto.

TAF ir TAP TSS peržiūra turi būti užbaigta 2025 m. Taip bus užtikrintas tiek krovinių vežimo, tiek keleivių vežimo paslaugų bendrųjų aspektų nuoseklumas pagal vieną reglamentą dėl telematikos TSS, kuriuo bus remiamas dalijimasis duomenimis apie:

1) pajėgumo ir eismo valdymą bei traukinių parangą;
2) prekinių vagonų ir jų siuntų valdymą;
3) traukinio bilietų pardavimą ir keleivių informavimą.

Kitas tikslas – sustiprinti Agentūros, kaip telematikos sistemų institucijos, vaidmenį ir sudaryti sąlygas užtikrinti būsimo reglamento dėl telematikos TSS vykdymą taikant įgyvendinimo terminus ir Agentūros prižiūrimą stebėsenos ir atitikties vertinimo sistemą.

Kol nėra nustatytų teisiškai privalomų įgyvendinimo terminų, pagrindiniai planai sudaro pagrindą įgyvendinti telematikos funkcijas sektorių lygmeniu. 2013 m. paskelbtuose TAP

---

[17] 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, OL L 368, 1992 12 17, p. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/.

[18] 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/777 dėl geležinkelio infrastruktūros registro bendrųjų specifikacijų, kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas 2014/880/ES, OL L 139I, 2019 5 27, p. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

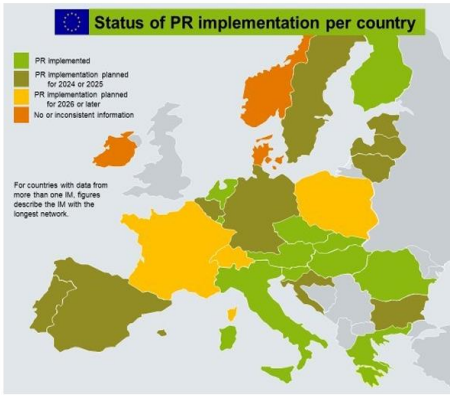
TSS[19] ir TAF TSS[20] pagrindiniuose planuose nurodyta, kad 3 punkto įgyvendinimas turėjo būti užbaigtas iki 2020 m., o 1 ir 2 punktų – iki 2021 m.

Reglamento (ES) 2016/796 23 straipsnyje reikalaujama, kad Agentūra padėtų Komisijai stebėti telematikos priemonių specifikacijų diegimą. Atitinkamai Agentūra rengia ir skelbia metinę pažangos ataskaitą dėl Komisijos reglamentuose dėl TAP ir TAF TSS nustatytų funkcijų įgyvendinimo. Šios ataskaitos 1 lentelėje pateikiama pagrindinių funkcijų, susijusių su pajėgumo ir eismo valdymu, įgyvendinimo stebėsena. Įgyvendinimo duomenys pateikiami atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojus, krovinių vežimo geležinkeliais įmones ir keleivių vežimo geležinkeliais įmones, remiantis Agentūros 2023 m. TAF ir TAP TSS įgyvendinimo padėties ataskaitomis[21]

Remiantis taikomais TAF ir TAP TSS pagrindiniais planais, infrastruktūros valdytojų ir krovinių vežimo geležinkeliais įmonių pajėgumo valdymo funkcijų tikslinis įgyvendinimo etapas buvo 2017 m., o keleivių vežimo geležinkeliais įmonių – 2018 m.

1 lentelė. Pagrindinių funkcijų, susijusių su pajėgumo ir eismo valdymu, įgyvendinimas

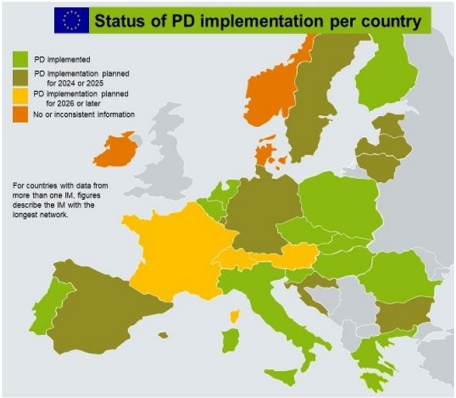
Visiems žemėlapiams, kuriuose nurodyta įgyvendinimo būsena pagal šalis, taikomi paaiškinimai: i) žalia spalva – įgyvendinta, ii) tamsiai žalia – planuojama įgyvendinti 2024 arba 2025 m., iii) geltona spalva – planuojama įgyvendinti 2026 m. arba vėliau, iv) raudona spalva – informacijos nėra arba ji nenuosekli. Šalių, kuriose yra daugiau nei vieno infrastruktūros valdytojo duomenys, skaičiais apibūdinamas infrastruktūros valdytojas, turintis ilgiausią tinklą.

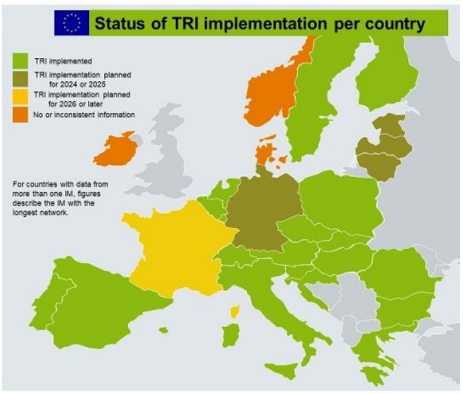
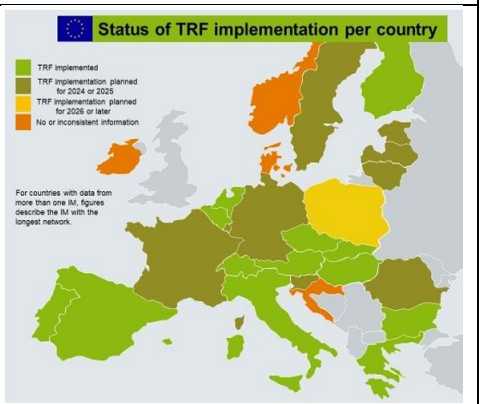
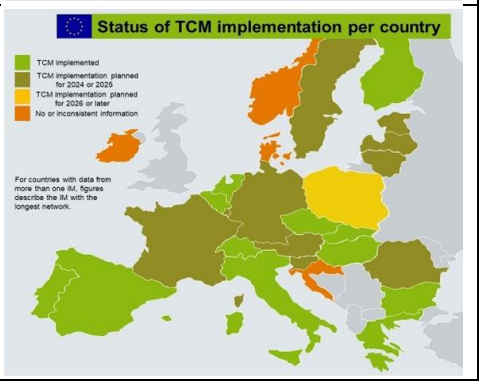
	Įgyvendinimo padėtis	**Infrastruktūros valdytojų vykdomo įgyvendinimo prognozė**
Pajėgumo valdymas		
Traukinio linijos užsakymas	Infrastruktūros valdytojai: įgyvendinta 43 proc. Krovinių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 35 proc. Keleivių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 41 proc.	

[19] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

[20] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

[21] Agentūros 2023 m. TAF ir TAP TSS įgyvendinimo padėties ataskaitos, https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

	Įgyvendinimo padėtis	Infrastruktūros valdytojų vykdomo įgyvendinimo prognozė
Pajėgumo valdymas		
Išsami traukinio linijos informacija	Infrastruktūros valdytojai: įgyvendinta 51 proc. Krovinių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 43 proc. Keleivių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 47 proc.	

	Įgyvendinimo padėtis	Įgyvendinimo prognozė
Eismo valdymas		
Traukinio važiavimo informacija	Infrastruktūros valdytojai: įgyvendinta 61 proc. Krovinių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 51 proc. Keleivių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 56 proc.	
Traukinio prognozės informacija	Infrastruktūros valdytojai: įgyvendinta 49 proc. Krovinių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 38 proc. Keleivių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 40 proc.	
Traukinio sudėtis	Infrastruktūros valdytojai: įgyvendinta 53 proc. Krovinių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 48 proc. Keleivių vežimo geležinkeliais įmonės: įgyvendinta 48 proc.	

Nors sisteminiai vėlavimai turėjo įtakos įgyvendinimui, reikėtų pabrėžti, kad 2022 m. Agentūros tyrime surinkti infrastruktūros valdytojų įsipareigojimai rodo, kad dauguma funkcijų, kuriomis remiamas pajėgumo ir eismo valdymas, turėjo būti įgyvendintos ir užbaigtos 2024 ir 2025 m., t. y. laiku iki 2026 m. tvarkaraščio laikotarpio.

4. Registrų (ETPR, EPTPTR, INFR) įgyvendinimas

a. ETPR

Siekiant užtikrinti, kad bendroje Europos geležinkelių erdvėje eksploatuojamas geležinkelių transporto priemones būtų galima atsekti ir registruoti jų istoriją, Direktyvos (ES) 2016/797 47 straipsnyje nustatyti specialūs transporto priemonių registrai. Direktyvoje reikalaujama, kad kiekviena valstybė narė tvarkytų nacionalinį transporto priemonių registrą ir užtikrintų, kad jis būtų prieinamas atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams, įskaitant Agentūrą. Komisijos įgyvendinimo sprendimu (ES) 2018/1614[22] nustatytos Europos transporto priemonių registro (ETPR), kuriuo pakeičiamas Europos centralizuotas virtualusis transporto priemonių registras (ECVTPR), specifikacijos. Tai reiškia, kad vietoj decentralizuotų nacionalinių transporto priemonių registrų, prieinamų per bendrą Agentūros paieškos ir vertimo sistemą, transporto priemonių registracijos duomenis dabar centralizuotai administruos Agentūra. Šis sprendimas turi keletą privalumų, nes juo sumažinamas techninis sudėtingumas ir administracinė našta. Be to, pašalinant pasikartojančius įrašus, gerėja duomenų prieinamumas ir kokybė.

2021 m. lapkričio mėn. ETPR pradėjo veikti visu pajėgumu. Iki 2024 m. birželio 25 d. 17[23] iš 25 atitinkamų valstybių narių ir Norvegija perėjo nuo ECVTPR prie centralizuotai administruojamos ETPR sistemos. Prancūzija naudoja ETPR, tačiau jo duomenys nėra saugomi centralizuotai. Atsižvelgiant į tai, siekiant užtikrinti veiklos tęstinumą, ECVTPR ir toliau bus reguliariai naudojamas tol, kol bus užbaigtas duomenų perkėlimas. Iš viso ECVTPR (ETPR) registruota daugiau kaip 1,2 mln. transporto priemonių (įskaitant transporto priemones, kurių registracija galioja, kurių registracijos galiojimas sustabdytas ir kurių registracijos galiojimas nutrauktas).

2 lentelėje apžvelgiamos transporto priemonės su galiojančia (aktyvia) registracija, užregistruotos ECVTPR (ETPR) pagal transporto priemonės tipą (duomenys gauti 2024 m. birželio mėn.). Tikimasi, kad į ECVTPR (ETPR) įtrauktos transporto priemonės sudarys 80 proc. ar daugiau visų transporto priemonių.

---

[22] 2018 m. spalio 25 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2018/1614, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 47 straipsnyje nurodytų transporto priemonių registrų specifikacijos ir iš dalies keičiamas ir panaikinamas Komisijos sprendimas 2007/756/EB, OL L 268, 2018 10 26, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/.

[23] Belgija, Bulgarija, Čekija, Graikija, Italija, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Nyderlandai, Austrija, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Slovėnija, Slovakija, Suomija ir Švedija.

2 lentelė. Transporto priemonės su galiojančia registracija, užregistruotos ECVTPR (ETPR) (2024 m. birželio mėn.)

Transporto priemonių kategorija	Transporto priemonių skaičius (galiojanti registracija)
Traukos riedmenys. Šilumvežis	11 287
Traukos riedmenys. Manevrinis šilumvežis	6 108
Traukos riedmenys. Elektrovežis	14 623
Traukos riedmenys. Manevrinis elektrovežis	602
Traukos riedmenys. Dyzelinių traukinių grupė	17 285
Traukos riedmenys. Elektrinių traukinių grupė (išskyrus didelio greičio)	58 982
Traukos riedmenys. Elektrinių traukinių grupė (didelio greičio)	13 487
Traukos riedmenys. Kita	6 895
Traukos riedmenys. Specialusis geležinkelių riedmuo	18 316
Traukos riedmenys. Specialios paskirties prikabinamasis vagonas	2 540
Vagonas	637 260
Traukiami keleiviniai vagonai. Vidaus eismui naudojami geležinkelių riedmenys	30 855
Traukiami keleiviniai vagonai. Geležinkelių riedmenys su oro kondicionavimo sistema, hermetiški geležinkelių riedmenys	4 834
Traukiami keleiviniai vagonai. Pagalbiniai geležinkelių riedmenys	10 371
Iš viso	**833 445**

Šaltinis – ECVTPR (ETPR)

Kaip ir kalbant apie kitus Agentūros registrus, duomenų patikimumas priklauso nuo to, kiek pateikta informacija yra tiksli, išsami ir naujausia. Tai ypač svarbu susiejant ir (arba) derinant kelių registrų informaciją.

b. EPTPTR

Pagal Direktyvos (ES) 2016/797 48 straipsnį, EPTPTR registre[24] saugomi duomenys apie patvirtintus transporto priemonių tipus. Jo bendrosios techninės specifikacijos nustatytos Komisijos įgyvendinimo sprendime 2011/665/ES[25] dėl Europos patvirtintų geležinkelio transporto priemonių tipų registro. Agentūros administruojamas EPTPTR veikia nuo 2013 m. sausio mėn. EPTPTR duomenys tampa viešai prieinami, kai juos pateikia leidimus išduodantis subjektas (NSI arba Agentūra).

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

[25] 2011 m. spalio 4 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas dėl Europos patvirtintų geležinkelio transporto priemonių tipų registro, OL L 264, 2011 10 8, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/.

EPTPTR skirtas naudoti kartu su kitais registrais ir duomenų bazėmis, visų pirma su ETPR (šios ataskaitos 4 skirsnio a punktas) ir INFR (šios ataskaitos 4 skirsnio c punktas). Kai transporto priemonė užregistruojama transporto priemonių registre, EPTPTR, kai įmanoma, turi būti nurodytas patvirtinto transporto priemonės tipo (arba versijos ar varianto), kurį ji atitinka, identifikatorius (tipo ID). Šis tipo ID leidžia iš EPTPTR gauti transporto priemonės techninės charakteristikas.

EPTPTR yra daugiau kaip 6 000 tipo patvirtinimų. Kaip ir kalbant apie kitus Agentūros registrus, duomenų patikimumas priklauso nuo to, kiek pateikta informacija yra naujausia ir išsami. Agentūra nėra atsakinga už EPTPTR pateiktą ir paskelbtą informaciją. Tikimasi, kad duomenų kokybė bus aukšta, nes pateikti duomenys tikrinami per transporto priemonių leidimų išdavimo procesus.

c. Infrastruktūros registras (INFR)

Pagrindinis INFR tikslas – užtikrinti, kad ES geležinkelių infrastruktūros tinklo charakteristikos būtų prieinamos kaip etaloninė duomenų bazė. Todėl INFR yra pagrindinė IT priemonė, skirta geležinkelių tinklų charakteristikoms ir pajėgumams visoje Europoje apibūdinti. Jis nustatytas Direktyvos (ES) 2016/797 49 straipsnyje ir reglamentuojamas Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/777[26]. Nuo 2015 m. kovo mėn., be šio registro, viešai prieinama kompiuterizuota bendroji naudotojo sąsaja, kuria supaprastinamos infrastruktūros duomenų užklausos[27].

Iki 2024 m. pradžios į duomenų bazę įtrauktas bent vienas techninis parametras, susijęs su maždaug 92 proc. valstybių narių[28] geležinkelių tinklų. Nuo 2021 m. sausio 1 d. tam tikri parametrai yra privalomi geležinkelio linijų ruožams ir veiklos punktams; dabar jie sudaro 78 proc. ir 83 proc.

Kaip ir kalbant apie kitas duomenų bazes, naudingumas grindžiamas duomenų bazėje esančių duomenų išsamumu.

INFR duomenų patikimumas priklauso nuo įvesties duomenų, už kuriuos atsako infrastruktūros valdytojai, tikslumo. Nustatyta, kad šis tikslumas nevienodas. Tikslumas yra labai svarbus tam, kad duomenų bazė būtų veiksminga (investicijų grąža) ir kad geležinkelio įmonės galėtų vykdyti savo pareigas, pvz., atlikti transporto priemonės ir maršruto suderinamumo patikrinimus ir apibendrinti maršruto vadovus.

---

[26] 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/777 dėl geležinkelio infrastruktūros registro bendrųjų specifikacijų, kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas 2014/880/ES, OL L 139I, 2019 5 27, p. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

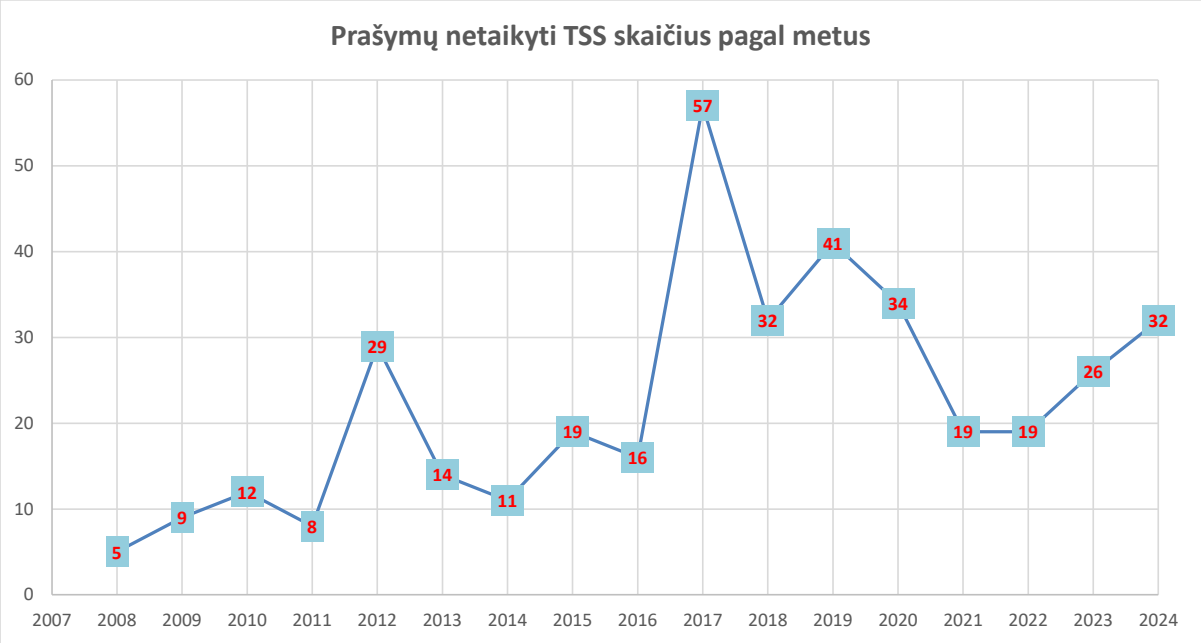
[27] https://data-interop.era.europa.eu.

[28] ES 27, išskyrus Airiją, Europos Sąjungos geležinkelių agentūra, *Report on railway safety and interoperability in the EU 2024* („Geležinkelių saugos ir sąveikos ES 2024 m. ataskaita“), Europos Sąjungos leidinių biuras, 2024 m., https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

5. TSS netaikymo atvejai

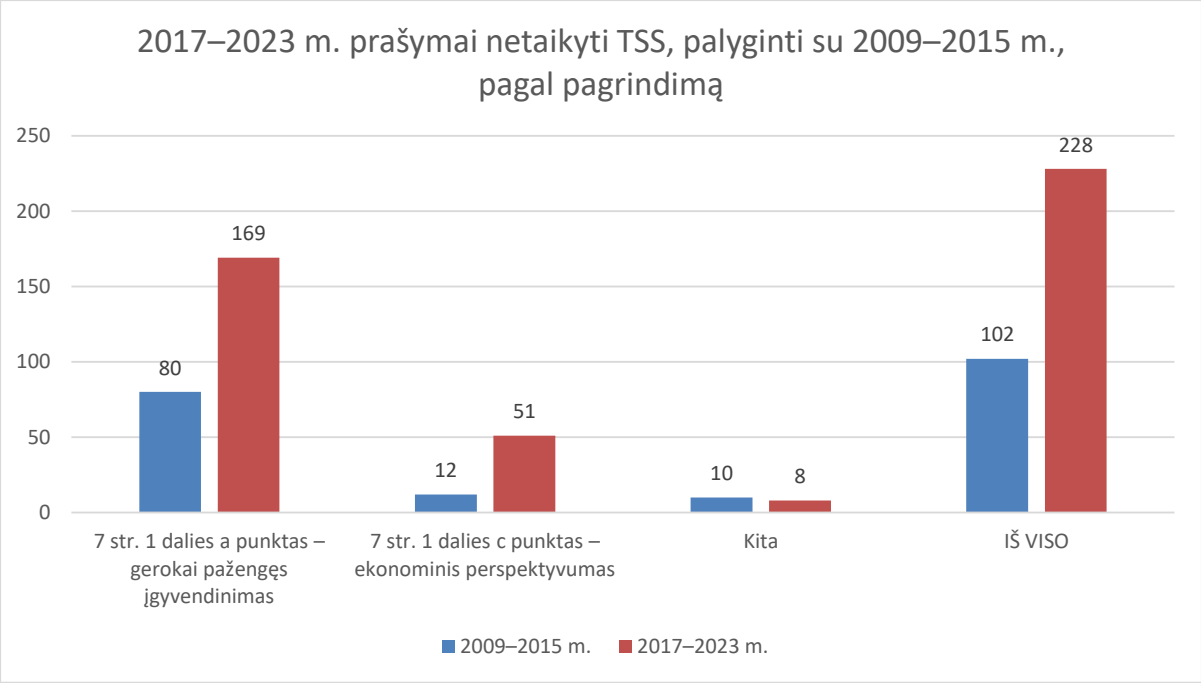
Nuo 2016 m. birželio 16 d. iki 2024 m. birželio 30 d. Komisija gavo 273 ES valstybių narių[29] ir Norvegijos prašymus netaikyti TSS nuostatų. 1 pav. pateiktas šių atvejų pasiskirstymas pagal metus. Per septynerius (visus kalendorinius) metus iki Direktyvos (ES) 2016/797 priėmimo, t. y. 2009–2015 m., buvo pateikti 102 prašymai netaikyti TSS. Per septynerius (visus kalendorinius) metus nuo priėmimo šis skaičius padidėjo daugiau nei dvigubai – 2017–2023 m. buvo pateikti 228 prašymai netaikyti TSS. Tuo pačiu laikotarpiu prašymų, kuriuose kaip pagrindimas nurodyta, kad projektai yra gerokai pažengę, skaičius taip pat padidėjo daugiau nei dvigubai (nuo 80 iki 169), o prašymų, pagrįstų ekonominiu perspektyvumu, skaičius padidėjo keturgubai (nuo 12 iki 51 – žr. 4 pav.). Be to, tuo pačiu laikotarpiu šešiskart padaugėjo prašymų, susijusių su CCS TSS (nuo 25 iki 163) (5 pav.). Dėl šio padidėjimo gerokai išaugo Komisijos tarnybų ir Agentūros darbo krūvis, susijęs su paraiškų ir prašymų, kuriuose nurodomas ekonominis perspektyvumas, nagrinėjimu, atsižvelgiant į Komisijos įgyvendinimo sprendimus.

Nuo tada, kai buvo priimta Direktyva (ES) 2016/797, dauguma atvejų buvo susiję su CCS TSS sudedamųjų dalių netaikymu (6 pav.). Bendras atvejų skaičius, su CCS susijusių prašymų ir prašymų, pateiktų remiantis tuo, kad projektai yra gerokai pažengę, skaičius (7 pav.) buvo didžiausias 2017, 2019 ir 2024 m. Tai sutampa su ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio priėmimu 2016 m. ir pagrindiniais TSS dokumentų rinkiniais 2019 ir 2023 m. Prašymų netaikyti TSS skaičius valstybėse narėse skiriasi (8 pav.), ir tai tik iš dalies susiję su skirtingu nacionalinių geležinkelių tinklų dydžiu.

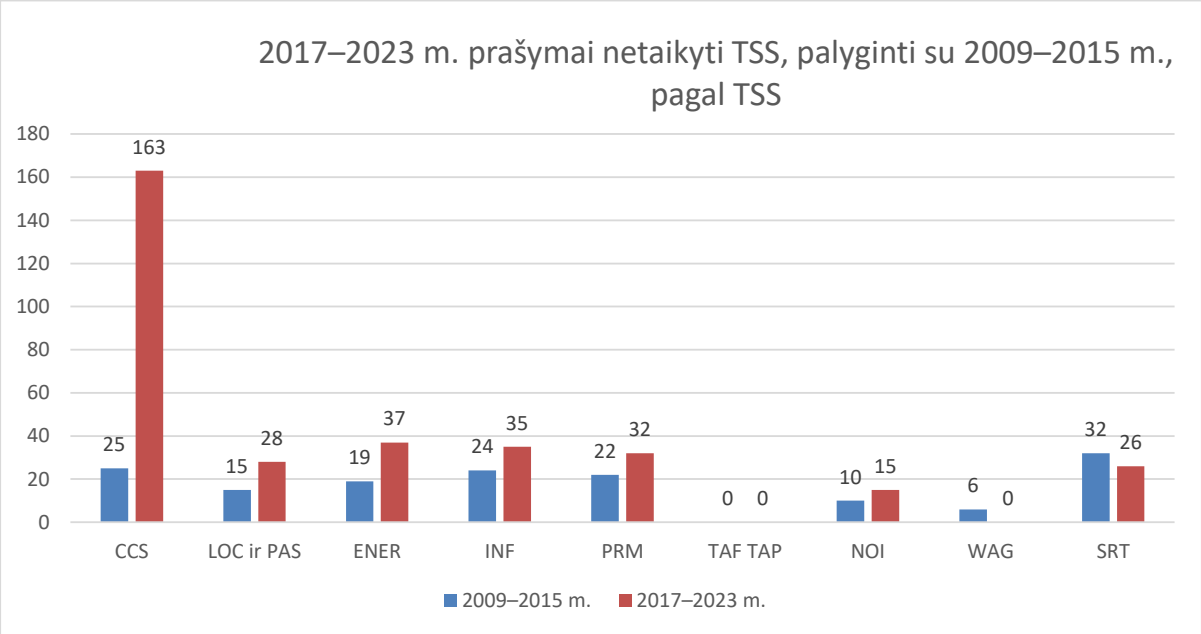


4 pav. Prašymų netaikyti TSS skaičius pagal metus (2016–2024 m., 2024 m. apima prašymus, pateiktus iki birželio 30 d.)

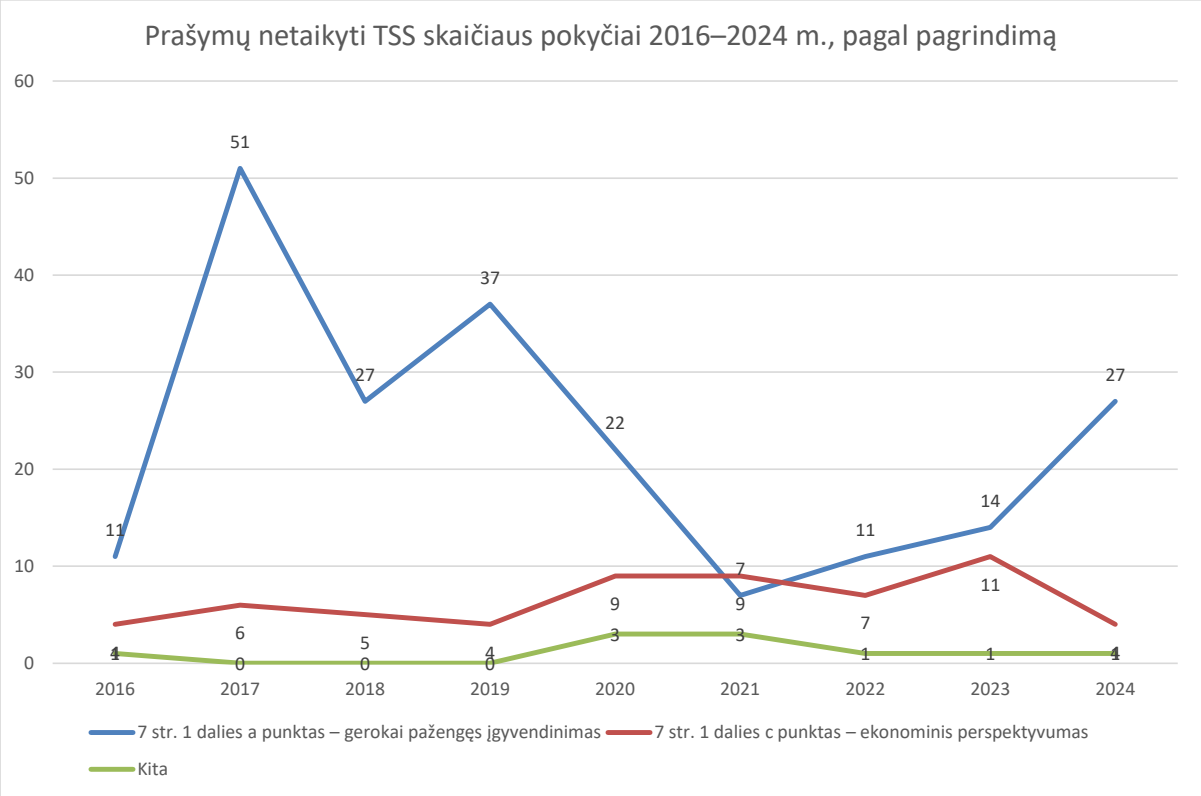
[29] Įskaitant Jungtinę Karalystę iki 2021 m. Skaičiai parodo visų 2016 m. duomenis; trys iš šių 16 prašymų netaikyti TSS buvo gauti prieš įsigaliojant ketvirtajam geležinkelių dokumentų rinkiniui.



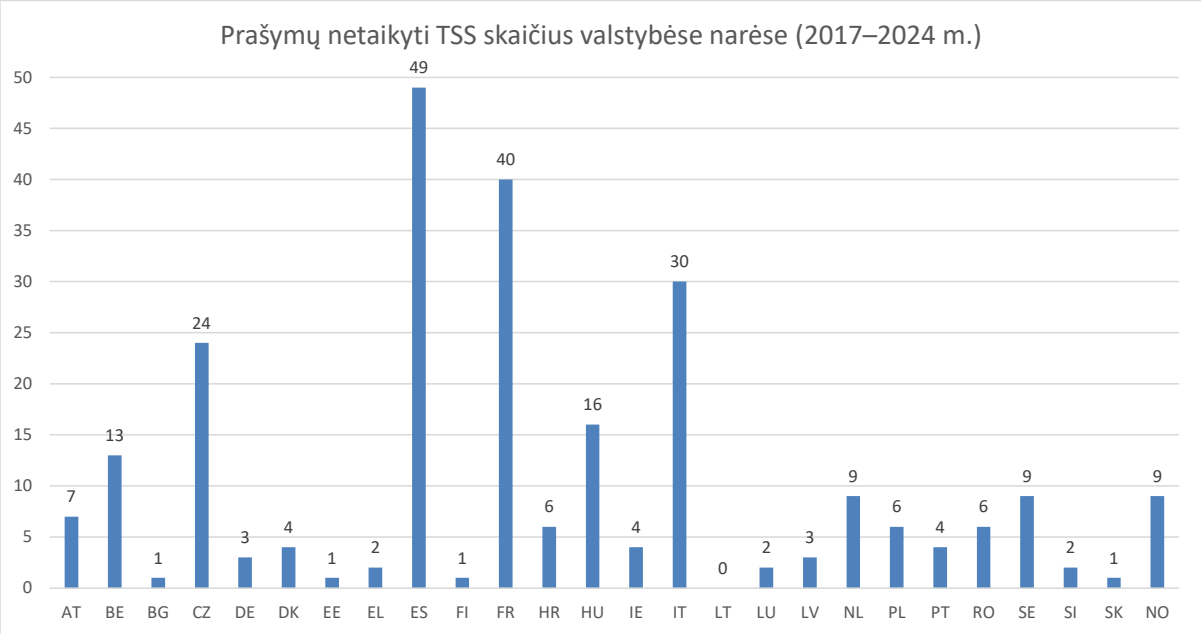
5 pav. 2017–2023 m. prašymai netaikyti TSS, palyginti su 2009–2015 m., pagal pagrindimą



6 pav. 2017–2023 m. prašymai netaikyti TSS, palyginti su 2009–2015 m., pagal TSS



7 pav. Prašymai netaikyti TSS pagal TSS ir metus (2016–2024 m., 2024 m. apima prašymus, pateiktus iki birželio 30 d.)



8 pav. Prašymai netaikyti TSS 27 ES valstybėse narėse ir Norvegijoje (2017–2024 m., 2024 m. apima prašymus, pateiktus iki birželio 30 d.).

6. Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (ESGA) sprendimai: leidimai pateikti rinkai transporto priemonių tipus ir transporto priemones, ERTMS kelio įrangos patvirtinimai

Įsigaliojus ketvirtajam geležinkelių dokumentų rinkiniui, Agentūra tapo atsakinga už leidimų pateikti rinkai geležinkelių transporto priemones išdavimą. Tai daugiausia susiję su lokomotyvais, keleiviniais vagonais ir vagonais. Dėl leidimų lokomotyvams ir keleiviniams traukiniams, kurių naudojimo vieta apima daugiau nei vieną valstybę narę, pareiškėjai turi kreiptis į Agentūrą. Jei transporto priemonė naudojama tik vienoje valstybėje narėje, pareiškėjai gali pasirinkti kreiptis į Agentūrą arba į atitinkamą nacionalinę geležinkelių instituciją.

Iki 2024 m. birželio 30 d. Agentūra gavo 7 825 paraiškas dėl transporto priemonių leidimų, įskaitant 872 paraiškas dėl tipo patvirtinimų ir 6 953 paraiškas dėl leidimų, susijusių su atitiktimi tipui (3 lentelė). Šie skaičiai apima 198 paraiškas dėl išankstinio užtikrinimo (11 – dėl leidimų, susijusių su atitiktimi tipui, ir 187 – dėl tipo patvirtinimų). Kalbant apie transporto priemones, naudojamas tik vienoje valstybėje narėje, dauguma pareiškėjų dėl leidimo vis dar nusprendžia kreiptis į nacionalinę instituciją, tačiau kai kurie pareiškėjai tiesiog kreipiasi į Agentūrą, taip visapusiškai pasinaudodami bendru kontaktiniu punktu dėl visų leidimų, neatsižvelgiant į naudojimo vietą.

3 lentelė. Nuo 2019 m. birželio mėn. iki 2024 m. birželio mėn. ESGA ir NSI nagrinėtų paraiškų dėl transporto priemonių leidimų skaičius (šaltinis – vieno langelio sistema)

	ESGA		NSI	
	Paraiškų dėl leidimų skaičius	**Paraiškų dėl išankstinio užtikrinimo skaičius**	**Paraiškų dėl leidimų skaičius**	**Paraiškų dėl išankstinio užtikrinimo skaičius**
Leidimai, susiję su atitiktimi tipui	6 942	11	4 383	13
Tipo patvirtinimai	685	187	1 174	235
Iš viso	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. NSI sprendimai: leidimas pradėti eksploatuoti stacionariuosius įrenginius, įskaitant ERTMS kelio įrangą

NSI yra atsakingos už leidimų pradėti eksploatuoti stacionariuosius įrenginius (infrastruktūros, energijos ir kelio kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemius) išdavimą. Tačiau prieš bet kokį konkursą, susijusį su ERTMS kelio įranga, Agentūra, vykdydama ERTMS kelio įrangos patvirtinimo procesą, patikrina, ar svarstomi techniniai sprendimai visiškai atitinka susijusias TSS ir todėl yra visiškai sąveikūs.

2024 m. birželio mėn. buvo nagrinėjamos 125 paraiškos. Nuo 2019 m. išduota 19 patvirtinimų. 65 proc. paraiškų susijusios su ETCS, 26 proc. – su pasaulinės geležinkelių judriojo ryšio sistemos (GSM-R) įranga, o likę 9 proc. – su visomis ERTMS prietaikomis, t. y. tiek ETCS, tiek GSM-R.

Atsižvelgdamos į skirtingus Direktyvos (ES) 2016/797, įskaitant atitinkamą 18 straipsnį, perkėlimo į nacionalinę teisę būdus ir vėlesnius skirtingus valstybių narių požiūrius į leidimų pradėti eksploatuoti išdavimo procesą, Komisija ir Agentūra šiuo metu nagrinėja, ar reikia paskelbti papildomas gaires, kad būtų užtikrintas labiau suderintas požiūris.

8. Agentūros ir NSI sudaryti bendradarbiavimo susitarimai

Bendradarbiavimo susitarimai yra Agentūros ir NSI sudaryti susitarimai. Jie padeda laiku ir išsamiai parengti sudėtingus Agentūros sprendimus, apimančius atitikties tiek Europos, tiek nacionalinėms saugos ir sąveikos taisyklėms vertinimus. Esama dviejų rūšių bendradarbiavimo susitarimų:

- privalomi bendradarbiavimo susitarimai su NSI;
- savanoriški bendradarbiavimo susitarimai (vadinamieji ekspertų rezervo susitarimai).

Privalomi susitarimai grindžiami Reglamento (ES) 2016/796 76 straipsniu. Jais reglamentuojama, kaip Agentūra ir NSI dalijasi užduotimis, susijusiomis su bendrų saugos sertifikatų ir transporto priemonių leidimų išdavimu. Jie apima išsamias nuostatas dėl to, kaip nacionalinės institucijos kasdien bendradarbiauja su Agentūra priimdamos sprendimus išduoti transporto priemonių leidimus ir bendrus saugos sertifikatus.

Be to, savanoriškais ekspertų rezervo bendradarbiavimo susitarimais sukuriama teisinė platforma dalytis ekspertinėmis žiniomis ir skirti ekspertus į NSI arba Agentūrą, kad būtų galima įvertinti konkrečias paraiškas dėl bendrų saugos sertifikatų ir transporto priemonių leidimų.

Agentūra pasirašė privalomus bendradarbiavimo susitarimus su visomis 25 ES NSI ir Norvegijos NSI. Ji taip pat sudarė susitarimą su Šiaurės Airijos NSI dėl transporto priemonių leidimų, kuris priklauso ES kompetencijai pagal ES ir Jungtinės Karalystės susitarimą dėl išstojimo. Be to, Agentūra pasirašė savanoriško bendradarbiavimo susitarimus su 18 ES NSI[30], taip pat susitarimus su Šveicarija ir Norvegija.

9. Išvada

Nuo tada, kai 2016 m. gegužės mėn. buvo priimta Direktyva (ES) 2016/797, padaryta didelė pažanga siekiant didesnės Europos geležinkelių sąveikos, kaip matyti iš 2019 ir 2023 m. TSS peržiūrų, ESGA valdomų bendrų Europos geležinkelių registrų ir Agentūros bei nacionalinių saugos institucijų bendradarbiavimo susitarimų. Tačiau vis dar yra kliūčių. Pavyzdžiui, didėjantis prašymų netaikyti TSS nuostatų, visų pirma susijusių su ERTMS, skaičius rodo, kad sunku visapusiškai įgyvendinti CCS TSS. Registrai praktiškai mažai suskaitmeninti. Padėtis, susijusi su Direktyvos (ES) 2016/797 perkėlimu į nacionalinę teisę ir likusiomis nepriklausomomis pareigomis, tenkančiomis NSI atliekant ES geležinkelių tinklo leidimų išdavimo užduotis, skirtingose valstybėse narėse skiriasi, todėl siekiant didesnio tinklo

[30] Belgija, Danija, Vokietija, Estija, Airija, Graikija, Ispanija, Prancūzija, Latvija, Liuksemburgas, Vengrija, Nyderlandai, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Slovakija, Suomija ir Švedija.

efektyvumo ir mažesnių veiklos sąnaudų – kurie būtų naudingi Europos geležinkelių naudotojams ir pramonei – reikėtų didesnio suderinimo.