ODLUKE

DELEGIRANA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/1474

od 8. lipnja 2017.

o dopuni Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu posebnih ciljeva kad je riječ o izradi nacrta, donošenju i preispitivanju tehničkih specifikacija za interoperabilnost

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 3800)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji ([1]), a posebno njezin članak 5. stavak 1.,

budući da:

(1) Iako su člankom 4. Direktive (EU) 2016/797 utvrđeni sadržaj i neki opći ciljevi tehničkih specifikacija za interoperabilnost („TSI-jevi"), Direktivom nisu utvrđeni posebni ciljevi za svaki TSI, nego su Komisiji dane ovlasti da u tu svrhu donosi delegirane akte.

(2) Ovom se Odlukom utvrđuju usklađeni posebni ciljevi koje bi radi poboljšanja interoperabilnosti trebalo integrirati u TSI-jeve, a pritom omogućiti lakše obavljanje, poboljšanje i razvoj usluga željezničkog prijevoza u Uniji i s trećim zemljama te pridonijeti dovršenju jedinstvenog europskog željezničkog prostora i postupnom postizanju unutarnjeg tržišta.

(3) U skladu s člankom 5. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797 ti bi se posebni ciljevi TSI-jeva trebali ostvarivati upućivanjem zahtjevâ Agenciji Europske unije za željeznice („Agencija"). Ti bi se zahtjevi trebali temeljiti na prioritetima Komisije i resursima kojima Agencija raspolaže. Preporuke Agencije trebale bi u pogledu svakog posebnog cilja sadržavati analize troškova i koristi i procjene učinka razmotrenih tehničkih rješenja kako bi Komisija mogla odabrati najodrživija rješenja te uspostaviti TSI-jeve provedbenim aktima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 3. Direktive (EU) 2016/797.

(4) Kad je riječ o području primjene, postojeći TSI-jevi zadovoljavajuće obuhvaćaju sve podsustave definirane u Prilogu II. Direktivi (EU) 2016/797. Međutim, kako bi se u skladu s načelima „bolje regulative" smanjio broj zakonodavnih akata i dodatno uskladili TSI-jevi, područje primjene posebnih TSI-jeva trebalo bi preispitati te neke od njih restrukturirati ili spojiti kako bi se izbjeglo udvostručivanje i postigla jasnija veza između podsustava, osnovnih zahtjeva i TSI-jeva. Pri tome se u obzir treba uzeti potrebna stabilnost zakonodavstva o željeznicama.

(5) Da bi zakonodavstvo bilo usklađeno, u obzir bi se trebali uzeti mogući učinci i sučelja među TSI-jevima te između TSI-jeva i postojećih strategija, politika i zakonodavstva. Potrebno je i razmotriti trebaju li se predložena rješenja ili posebni elementi uključiti u same TSI-jeve ili u povezane dokumente i zakonodavstvo. Nadalje, u TSI-jevima bi se, kad god je to moguće, trebale sačuvati odredbe kojima se uklanjaju tehničke prepreke interoperabilnosti, posebno odredbe kojima se olakšava slobodno prometovanje vozila u Uniji.

(6) Pri reviziji TSI-jeva u obzir bi trebalo uzeti iskustvo željezničkog sektora u pogledu nejasnih zahtjeva ili drugih neželjenih učinaka te troškova nastalih zbog TSI-jeva, a to posebice treba uključivati iskustva sa željezničkim teretnim koridorima i iskustva iz primjene TSI-jeva na prugama sa slabijim prometom.

([1]) SL L 138, 26.5.2016., str. 44.

(7) Pri reviziji TSI-jeva u obzir bi se trebalo uzeti i to da je potrebno postići prikladnu ravnotežu između, s jedne strane, pristupa temeljenog na pravilima, kojim se olakšava tehnička kompatibilnost, posebno na sučeljima među sustavima, ali i među sastavnim dijelovima interoperabilnosti i podsustavima, te, s druge strane, pristupa temeljenog na riziku, kojim se olakšavaju tehnički napredak i uvođenje inovativnih rješenja, posebno pri specificiranju funkcija i radnih karakteristika.

(8) Pri reviziji bi se u obzir trebali uzeti razvoj željezničkog sustava i povezane aktivnosti u području istraživanja i inovacija, posebno one povezane s poduzećem Shift2Rail, ali i druge, uz zadržavanje prostora za inoviranje te integriranje inovacija kad Agencija procijeni da su dovoljno sazrele.

(9) Kad je riječ o tehničkoj usklađenosti željezničkih mreža širine kolosijeka od 1 520 mm u Uniji i vozila koja njima prometuju, u odgovarajućim TSI-jevima trebalo bi uzeti u obzir razvoj tehničkih zahtjeva primjenjivih na željezničke mreže širine kolosijeka od 1 520 mm u trećim zemljama.

(10) Kako bi se olakšalo promicanje TSI-jeva i njihovo moguće uvođenje izvan Unije te olakšalo povezivanje mreža trećih zemalja i Unije, TSI-jevi mogu sadržavati dobrovoljne odredbe kojima bi se u obzir uzeli zahtjevi koji su uobičajeni u drugim zemljopisnim područjima, npr. veća osovinska opterećenja kod teških vlakova.

(11) Kako bi TSI-jevi bili usklađeni s razvojem normi i drugih tehničkih dokumenata, na njih bi trebali sadržavati upućivanja koja je moguće pravodobno ažurirati, pri čemu bi se trebao omogućiti prijelaz s jedne norme na drugu normu ili na novu verziju norme.

(12) U skladu s člankom 4. stavkom 3. točkom (f) Direktive (EU) 2016/797 većina TSI-jeva uključuje odredbe kojima se utvrđuje strategija za njihovu primjenu kako bi se iz trenutačnog stanja postupno prešlo u stanje sukladnosti s TSI-jevima. Međutim, željezničkom sektoru nije posve jasno kako konkretno primijeniti te odredbe. Strategije primjene trebalo bi stoga preispitati te, koliko je to moguće i ovisno o prirodi svakog TSI-ja, pojednostavniti i uskladiti među različitim TSI-jevima, posebno kad je riječ od TSI-jevima koji se odnose na željeznička vozila. Trebalo bi razmotriti mogućnost da se u prijelaznom razdoblju dopusti mješovita primjena TSI-ja i njegove prethodne verzije. U TSI-jevima bi trebalo definirati i razdoblje valjanosti potvrda za sastavne dijelove interoperabilnosti i podsustave te bi ono trebalo biti usklađeno među TSI-jevima.

(13) Člankom 4. stavkom 3. točkom (h) Direktive (EU) 2016/797 omogućuje se da se u TSI-jeve uključe odredbe koje se primjenjuju na postojeće podsustave i vozila, posebno u slučaju njihove modernizacije i obnove. Te odredbe mogu uzrokovati pravnu nesigurnost u slučaju već izdanih odobrenja te je stoga potrebno posebno obratiti pozornost na preliminarnu analizu povezanih troškova i koristi te definiciju preinaka za čije je obavljanje potrebno podnijeti zahtjev za novo odobrenje.

(14) Kako bi stavljanje vozila na tržište i njihovo puštanje u uporabu bilo učinkovito, u TSI-jevima se mora jasno specificirati koje bi parametre vozila trebalo provjeriti u postupku odobrenja u skladu s člancima 21. i 24. Direktive (EU) 2016/797, a koje bi nakon što se stavljanje vozila na tržište odobri, a prije nego ih se prvi put upotrijebi trebali provjeriti željeznički prijevoznici kako bi se osiguralo da su vozila prikladna za trase na kojima će prometovati. U TSI-jevima bi trebalo pojasniti postupke koje željeznički prijevoznici trebaju slijediti kako bi se osigurala kompatibilnost cijelih vlakova, uključujući intermodalne prijevozne jedinice, i trasa na kojima će prometovati te, koliko je to moguće, informacija koje daju upravitelji infrastrukture i uvjeta pod kojima bi se željezničkim prijevoznicima trebao odobravati pristup mreži kako bi obavljali povezana ispitivanja.

(15) Osim zahtjeva iz članka 5. stavka 2. točke (a) Direktive (EU) 2016/797 o utvrđivanju osnovnih parametara i sučelja među podsustavima, trebalo bi ažurirati i tablice TSI-jeva u kojima su navedene veze između osnovnih parametara i osnovnih zahtjeva utvrđenih u Prilogu III. Direktivi (EU) 2016/797 kako bi se osiguralo da pristup svih TSI-jeva bude usklađen.

(16) Kako bi se olakšala zamjena tijekom održavanja, omogućila ekonomija razmjera, smanjili troškovi održavanja te usporilo zastarijevanje, trebalo bi poboljšati modularnost željezničkog sustava. U tu bi svrhu trebalo preispitati i prema potrebi povećati broj sastavnih dijelova interoperabilnosti te tako potaknuti upotrebu komercijalnih gotovih proizvoda i rezervnih dijelova i iskoristiti normizaciju.

(17) Prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti znatno administrativno opterećuje države članice i Komisiju. Kako bi se povećala učinkovitost i ubrzao proces, trebalo bi predložiti pojednostavnjen postupak za dodatne prijave ako se od tijela za ocjenjivanje sukladnosti koje je već bilo prijavljeno za prethodnu verziju TSI-ja ne zahtijeva

dodatna stručnost ili ako ju se zahtijeva u ograničenom obliku. Kako bi se izbjegla nesigurnost, u svakom bi se TSI-ju trebalo propisati je li potrebno slijediti cjelokupni postupak prijavljivanja ili se prijavu može automatski proširiti na revidirani TSI odnosno može li se i pod kojima uvjetima primijeniti pojednostavnjen postupak.

(18) Budući da opis uloga i odgovornosti podnositelja zahtjeva i prijavljenih tijela ponekad nisu dovoljno precizni, što uzrokuje nedoumice te različita tumačenja i provedbu postupaka ocjenjivanja sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i podsustava, te bi postupke trebalo preispitati, a Komisija bi usporedno s tim trebala donijeti provedbene akte kojima se revidiraju *ad hoc* moduli za ocjenjivanje sukladnosti, u skladu s člankom 24. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/797. Usto bi trebalo revidirati te, ako je to moguće, racionalizirati raspon modula koji su dopušteni za svaki sastavni dio interoperabilnosti i podsustav kako bi postupak bio učinkovitiji i kako bi se izbjegli nepotrebni troškovi.

(19) Pri razmatranju mogućih rješenja sigurnosnih pitanja trebali bi se zahvatiti svi njihovi mogući uzroci, među ostalim te koliko je to moguće i oni povezani sa sigurnosnim incidentima, npr. sigurnost putnika u slučaju eksplozije.

(20) Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS), telematske aplikacije za putnički promet (TAP) i telematske aplikacije za teretni promet (TAF) okosnica su digitalizacije željeznica. Stoga bi se prema potrebi trebali izmijeniti odgovarajući TSI-jevi kako bi se pružila potpora digitalizaciji željezničkog sektora.

(21) Kod nekih TSI-jeva još ima otvorenih pitanja. Ta su pitanja elementi koji odgovaraju osnovnim zahtjevima i koje stoga treba uskladiti, ali još nisu obuhvaćena predmetnim TSI-jevima. Stoga bi ta pitanja trebalo riješiti kako bi se smanjio broj nacionalnih pravila u cilju postizanja pune interoperabilnosti i pridonošenja funkcioniranju jedinstvenog tržišta.

(22) TSI-jeve treba u skladu s člankom 6. Direktive (EU) 2016/797 izmijeniti ako se pokaže da imaju nedostatke.

(23) Uredbu Komisije (EU) br. 1302/2014 ([1]) („TSI za lokomotive i putnička željeznička vozila”) i Uredbu Komisije (EU) br. 321/2013 ([2]) („TSI za teretne vagone”) trebalo bi dodatno razraditi kako bi se osigurala trajna interoperabilnost i kako bi željeznički sustav bio privlačniji i djelotvorniji. Glavne točke koje bi trebalo razraditi jesu uvođenje odredaba koje su posebno bitne za željezničke mreže širine kolosijeka od 1 520 mm, neobveznih odredaba o olakšavanju sastava putničkih vlakova, uključujući retroaktivnu usklađenost s Međunarodnim propisima o putničkim vagonima (Regolamento Internazionale delle Carrozze (RIC)), automatski sustavi za promjenu profila, olakšavanje pristupa putnicima putničkim vagonima te mjere za povećanje produktivnosti željezničkog prijevoza tereta poput automatskih sustava za priključivanje i usklađene identifikacije teretnih vagona. Trebalo bi razmotriti i mjere za povećanje sigurnosti vozača vlaka, među ostalim kontrolu njihova razdoblja vožnje i odmora, izvedbu vozačke kabine i odgovarajuće zahtjeve s posebnim naglaskom na zdravlju i sigurnosti na radu i operativnoj sigurnosti, uključujući problem buke u kabini.

(24) Propisi o međunarodnom željezničkom prijevozu opasnih tvari (RID) ([3]) na području su Europske unije uspostavljeni Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]). Odbor stručnjaka RID-a uveo je u propis RID-a iz 2013. odredbu kojom se dopušta dobrovoljna ugradba uređaja za detektiranje iskliznuća. Odbor RID-a uspostavio je radnu skupinu koja je na temelju brojnih studija o troškovima i koristima tih uređaja Komisiji preporučila reviziju svih odgovarajućih TSI-jeva kako bi se funkcija detektiranja iskliznuća uključila u pogledu tehničkih zahtjeva, operativnih aspekata i postupaka ocjenjivanja sukladnosti ([5]). Trebalo bi razmotriti i odredbe u pogledu željezničkih vozila i infrastrukture kako bi se u slučaju iskliznuća osigurala najveća moguća sigurnost za ljude i okoliš, uzimajući u obzir uloge i odgovornosti odgovarajućih aktera. Konkretno, na rubovima bi tračnica trebalo izbjegavati objekte koji strše, poput željezničkih oznaka koje bi u slučaju nesreće mogle probušiti spremnike u kojima se prevoze opasne tvari, ili donijeti druge mjere za smanjivanje opasnosti.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 1302/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „željezničkih vozila – lokomotiva i putničkih željezničkih vozila” željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 356, 12.12.2014., str. 228.).

([2]) Uredba Komisije (EU) br. 321/2013 od 13. ožujka 2013. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „željeznička vozila – teretni vagoni” željezničkog sustava u Europskoj uniji i o stavljanju izvan snage Odluke 2006/861/EZ (SL L 104, 12.4.2013., str. 1.).

([3]) Dodatak C Konvenciji o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) sklopljenoj u Vilniusu 3. lipnja 1999., kako je izmijenjena.

([4]) Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

([5]) Prilog II. Izvješću s petog sastanka radne skupine Odbora RID-a o detektiranju iskliznuća (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, 19. i 20. travnja 2016.).

(25) Kad je riječ o Uredbi Komisije (EU) br. 1304/2014 ([1]) („TSI za buku"), stručnjaci se općenito slažu da je jedan od najdjelotvornijih načina ublažavanja buke koju proizvode željeznice naknadno opremanje postojećih teretnih vagona kompozitnim kočnim blokovima. Tim se tehničkim rješenjem buka koju proizvode željeznice smanjuje za do 10 dB, što je smanjenje od 50 % buke koju ljudi mogu čuti. Stoga bi radi rješavanja problema buke koja nastaje zbog željezničkog prijevoza tereta postojeće teretne vagone trebalo naknadno opremiti kompozitnim kočnim blokovima ili donijeti druga odgovarajuća rješenja. Moglo bi se razmotriti postupno uvođenje tih rješenja, uzimajući u obzir njihove procijenjene troškove i koristi.

(26) Kako bi se prilagodilo za neusklađenost nastalu zbog revizije TSI-ja za teretne vagone, TSI za buku trebao bi sadržavati ispitivanje buke kompozitnih kočnih blokova radi rješavanja problema buke koja nastaje zbog željezničkog prijevoza tereta, uključujući prema potrebi mjerenjem buke praćenjem pružnom opremom ili, ako je to moguće, akustičkim ispitivanjem kompozitnih kočnih blokova na ispitnom stolu.

(27) Europski plan uvođenja ERTMS-a ([2]) donesen je 5. siječnja 2017. u skladu s člankom 47. smjernica za TEN-T i primjenjiv je na koridorima osnovne mreže. Uredbu Komisije (EU) 2016/919 ([3]) („TSI za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav") trebalo bi prilagoditi kako bi se ERTMS dosljedno uvodio diljem željezničke mreže u Uniji, uzimajući u obzir Europski plan uvođenja ERTMS-a.

(28) Agencija je 18. prosinca 2015. u suradnji sa sektorom donijela izvješće o dugoročnoj perspektivi ERTMS-a ([4]) i u njemu utvrdila tehnološke elemente koji su ključni za komercijalni razvoj ERTMS-a. Među tim su elementima automatsko upravljanje vlakovima, razina 3, optimizacija krivulje kočenja, nova generacija telekomunikacijskog sustava i satelitsko pozicioniranje. U specifikacijama ETCS-a i GSMR-a trebalo bi uzeti te elemente u obzir te bi ih trebalo primjereno izmijeniti vodeći računa o potrebnoj stabilnosti ERTMS-a. U obzir bi trebalo uzeti učinak na druge TSI-jeve.

(29) S obzirom na sve veću uporabu spojenih lokomotiva i motornih vlakova, Uredbu Komisije (EU) br. 1301/2014 ([5]) („TSI za energetski podsustav") trebalo bi preispitati u pogledu zahtjeva kad je riječ o istodobnom radu više pantografa koji su u doticaju s kontaktnom mrežom uslijed uporabe takvih vozila. Trebalo bi razmotriti i povezana operativna pitanja. TSI za energetski podsustav i drugi TSI-jevi trebali bi prema potrebi sadržavati i odredbe kojima se osigurava trajna interoperabilnost te istodobno povećava energetska učinkovitost odgovarajućih podsustava.

(30) Uredba Komisije (EU) br. 1299/2014 ([6]) („TSI za podsustav infrastrukture") trebala bi sadržavati odredbe kojima se osigurava trajna interoperabilnost, a istodobno omogućuje smanjenje troškova održavanja infrastrukture uporabom, među ostalim, unaprijed planiranog održavanja, senzora i tehnologija za praćenje stanja.

(31) Uredbu Komisije (EU) br. 1300/2014 ([7]) („TSI za osobe s ograničenom pokretljivošću") trebalo bi ažurirati kako bi se u obzir uzela najnovija saznanja u pogledu utvrđivanja i uklanjanja prepreka pristupačnosti i praćenja napretka kad je riječ o pristupačnosti, u skladu s člankom 7. stavkom 3. te Uredbe o inventaru imovine i člankom 8. stavcima 5. i 7. te Uredbe o nacionalnim planovima provedbe. Zajednički europski prioriteti za daljnju provedbu TSI-ja za osobe s ograničenom pokretljivošću mogu se utvrditi i na osnovi nacionalnih planova provedbe. Pritom bi trebalo preispitati trajna strukturna rješenja koja mogu biti potrebna u putničkim vagonima kako bi i osobe s ograničenom pokretljivošću imale jednak pristup dodatnim uslugama, posebno vagon-restoranima.

(32) Odluku Komisije 2012/757/EU ([8]) („TSI za podsustav odvijanje i upravljanje prometom") trebalo bi redovno pratiti i, ako je to opravdano, revidirati kako bi i dalje bila ažurirana i osiguravala optimalnu usklađenost

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 1304/2014 od 26. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka" kojom se izmjenjuje Odluka 2008/232/EZ i stavlja izvan snage Odluka 2011/229/EU (SL L 356, 12.12.2014., str. 421.).
([2]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 od 5. siječnja 2017. o Europskom planu uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (SL L 3, 6.1.2017., str. 6.).
([3]) Uredba Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim" podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 158, 15.6.2016., str. 1.).
([4]) Europska agencija za željeznice, ERA-REP-150 od 18. prosinca 2015.
([5]) Uredba Komisije (EU) br. 1301/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti „energetskog" podsustava željezničkog sustava u Uniji (SL L 356., 12.12.2014., str. 179.).
([6]) Uredba Komisije (EU) br. 1299/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti podsustava „infrastrukture" željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 356., 12.12.2014., str. 1.).
([7]) Uredba Komisije (EU) br. 1300/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću (SL L 356, 12.12.2014., str. 110.).
([8]) Odluka Komisije 2012/757/EU od 14. studenoga 2012. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „odvijanje i upravljanje prometom" željezničkog sustava u Europskoj uniji i o izmjeni Odluke 2007/756/EZ (SL L 345, 15.12.2012., str. 1.).

i sigurnost te interoperabilnost operativnih zahtjeva na razini sučelja između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture, posebice pri prekograničnim operacijama. Pritom bi trebalo u obzir uzeti i promjene povezane s i. tehnološkim elementima ERTMS-a ključnima za komercijalni razvoj ERTMS-a iz uvodne izjave 28.; ii. kulturu sigurnosti i ljudske čimbenike; iii. kompatibilnost vlaka i trase.

(33) Osim toga, Komisija u skladu s člankom 36. Uredbe (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) od Agencije može zatražiti da izda preporuke u vezi s definicijom vještina i kvalifikacija sveg osoblja kojem su povjerene sigurnosno ključne zadaće i uključenjem tih vještina i kvalifikacija u TSI za podsustav odvijanja i upravljanja prometom ili u drugo odgovarajuće zakonodavstvo. Te bi preporuke osim vozača vlakova trebale obuhvatiti i drugo osoblje na vlaku koje obavlja sigurnosne zadaće za koje može biti potrebno posebno osposobljavanje te osoblje koje sudjeluje u radu i održavanju željezničkog sustava.

(34) U skladu sa zahtjevima koji se odnose na protupožarne točke za upravljanje vrućim nezgodama iz Uredbe Komisije (EU) br. 1303/2014 ([2]) („TSI za sigurnost u željezničkim tunelima") i s obzirom na povezane povratne informacije iz sektora operativne bi zahtjeve TSI-ja za sigurnost u željezničkim tunelima trebalo revidirati u cilju usklađenog ocjenjivanja kapaciteta za evakuaciju, primjerice kad je riječ o udaljenosti između bočnih ili vertikalnih izlaza. Prema potrebi bi trebalo i ocijeniti jesu li potrebne odredbe kojima bi se osigurala komunikacija između osoblja na vlaku s jedne strane i upravitelja infrastrukture i službi za hitne slučajeve s druge strane te ih prema potrebi uvesti.

(35) Uredba Komisije (EU) br. 1305/2014 ([3]) („TSI za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet") trebala bi sadržavati informacije kojima se olakšavaju razmjena vagona, kombinirani ili multimodalni prijevoz, razvoj željezničkih teretnih koridora i izvješćivanje o događajima, uzimajući u obzir odnos s drugim povezanim alatima. U to bi trebalo uključiti pojednostavnjen postupak ažuriranja tehničkog temelja TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet u skladu s postupkom upravljanja izmjenama tog TSI-ja iz odjeljka 7.2. Priloga Uredbi (EU) br. 1305/2014. Trebalo bi provesti studiju o mogućnosti da se podaci iz TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet razmjenjuju s aplikacijama povezanima sa sigurnošću, na primjer kad je riječ o opasnom teretu ili izvanrednoj pošiljci. TSI bi trebalo izmijeniti i kako bi Agencija mogla ocijeniti jesu li IT alati koje je razvio europski željeznički sektor usklađeni sa zahtjevima TSI-ja. Nadalje, trebalo bi preispitati odjeljak 2.3.2. Priloga Uredbi (EU) br. 1305/2014, u kojem se od vodećih željezničkih prijevoznika zahtijeva da u skladu s ugovornim sporazumima pružaju informacije dionicima, jer bi mogao biti prepreka digitalizaciji.

(36) Uredbu Komisije (EU) br. 454/2011 ([4]) („TSI za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet") trebalo bi preispitati kako bi se dodatno olakšali digitalno izdavanje karata i obračun plaćanja između sudionika, posebice s obzirom na razvoj inicijative Full Service Model koju predvodi industrija. U TSI-ju za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet trebale bi se u obzir uzeti i revizije TSI-ja za osobe s ograničenom pokretljivošću te odgovarajući zahtjevi za promjenu putem postupka upravljanja izmjenama TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet. Udio zadaća povezanih s upravljanjem centraliziranim podatkovnim strukturama trebalo bi preispitati kako bi se u obzir uzele nove zadaće i odgovornosti Agencije, koja je nadležna za sustav, i upravljačkog tijela koje je uspostavio sektor definiranog u dokumentu o upravljanju podsustavom telematskih aplikacija za putnički promet ([5]) u cilju brže provedbe TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet. Trebalo bi raditi i na olakšavanju uvođenja sustava za izdavanje jedinstvenih karata i sustava za putne informacije za multimodalna putovanja, posebice omogućivanjem pristupa odgovarajućim informacijama o putovanju željeznicom i njihovom razmjenom s dionicima duž multimodalnog vrijednosnog lanca. Osim toga, TSI-jem za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet trebalo bi se olakšavati uvođenje integriranih usluga mobilnosti. TSI bi trebalo izmijeniti i kako bi Agencija mogla ocijeniti jesu li IT alati koje je razvio europski željeznički sektor usklađeni sa zahtjevima TSI-ja,

([1]) Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (SL L 138, 26.5.2016., str. 1.).

([2]) Uredba Komisije (EU) br. 1303/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost koja se odnosi na „sigurnost u željezničkim tunelima" željezničkog sustava Europske unije (SL L 356, 12.12.2014., str. 394.).

([3]) Uredba Komisije (EU) br. 1305/2014 od 11. prosinca 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u odnosu na podsustav telematskih aplikacija za teretni promet željezničkog sustava u Europskoj uniji i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 62/2006 (SL L 356, 12.12.2014., str. 438.).

([4]) Uredba Komisije (EU) br. 454/2011 od 5. svibnja 2011. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „telematskih aplikacija za putnički promet" transeuropskog željezničkog sustava (SL L 123, 12.5.2011., str. 11.).

([5]) Dokument B.61 na koji se upućuje u Prilogu V. TSI-ju za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

U ovoj se Odluci utvrđuju posebni ciljevi prema kojima se razvijaju nove tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI-jevi) ili mijenjaju postojeće.

Članak 2.

Zadaće Agencije

Agencija se pri izradi nacrta TSI-jeva i njihovih izmjena koje Komisija zatraži u skladu s člankom 5. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/797 vodi posebnim ciljevima utvrđenima člancima od 3. do 14. ove Odluke.

Agencija daje preporuke Komisiji nakon što se u obzir uzmu procijenjeni troškovi i koristi posebnih ciljeva iz prvog podstavka.

Članak 3.

Opći posebni ciljevi

1. TSI-jevi obuhvaćaju cjelokupan željeznički sustav Unije na način kojim se izbjegava udvostručivanje, postiže jasnija veza između podsustava, osnovnih zahtjeva i TSI-jeva te omogućuje dosljedno utvrđivanje strategija za primjenu TSI-jeva.

U tu svrhu treba razraditi različite moguće scenarije i izraditi odgovarajuće procjene učinka.

2. Zemljopisno i tehničko područje primjene svakog TSI-ja treba preispitati kako bi se u obzir uzeli zahtjevi iz članka 1. stavaka od 3. do 5. Direktive (EU) 2016/797.

3. TSI-jeve treba prema potrebi preispitati kako bi se postigla ravnoteža između pristupa temeljenih na pravilima i onih temeljenih na riziku.

4. Vezu između osnovnih parametara i primjenjivih osnovnih zahtjeva treba preispitati za svaki TSI i za sučelja s drugim podsustavima.

5. TSI-jevi prema potrebi sadržavaju odredbe kojima se:

(a) uzima u obzir mogući učinak na druge TSI-jeve i sučelja s njima, na postojeće odgovarajuće strategije i politike te na zakonodavstvo Unije te osigurava njihova međusobna usklađenost. U TSI-jevima se, kad god je to moguće, zadržavaju važeće odredbe kojima se uklanjaju tehničke prepreke interoperabilnosti;

(b) uzimaju u obzir razvoj željezničkog sustava Unije i povezane aktivnosti u području istraživanja i inovacija te ih se integrira kad dovoljno sazriju;

(c) zaključuju preostala otvorena pitanja;

(d) uzima u obzir razvoj tehničkih zahtjeva primjenjivih na željezničke mreže širine kolosijeka od 1 520 mm u trećim zemljama;

(e) usklađuju definicije među TSI-jevima, uz one navedene u Direktivi (EU) 2016/797;

(f) integriraju upućivanja na norme ili druge tehničke dokumente koje se redovno razvija tako da je ta upućivanja moguće pravovremeno ažurirati;

(g) preispituje te prema potrebi povećava broj sastavnih dijelova interoperabilnosti;

(h) određuje treba li ponovno prijavljivati tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja su na temelju prethodne verzije TSI-ja već bila prijavljena te hoće li se primijeniti pojednostavnjen postupak prijavljivanja. Primjenjivi povezani uvjeti uvijek moraju biti utvrđeni;

(i) uzimaju u obzir najbolje prakse sektora i preispituje odabir modula propisanih procedurama za ocjenu sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i podsustava;

(j) smanjuje rizik iskliznuća i ublažavaju posljedice koje ono ima na sigurnost ljudi i na okoliš;

(k) pri razmatranju mogućih rješenja sigurnosnih pitanja zahvaćaju svi njihovi mogući uzroci, među ostalim te koliko je to moguće i oni povezani sa sigurnosnim incidentima, a pritom ne ugrožavaju ni sigurnost ni interoperabilnost;

(l) poboljšava energetska učinkovitost odgovarajućih podsustava.

6. U TSI-jevima povezanima s informacijskim i komunikacijskim sustavima uzimaju se u obzir zahtjevi koji se odnose na arhitekturu otvorenog koda i otvorenih podataka.

7. Pojašnjava se kako primijeniti module za ocjenu sukladnosti sastavnih dijelova interoperabilnosti i podsustava, među ostalim kako revidirati sadržaj odgovarajućih poglavlja TSI-jeva, te zašto su potrebni novi ili revidirani *ad hoc* moduli odnosno zašto je potrebno migrirati na standardne module utvrđene u Prilogu II. Odluci br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1]). U tu se svrhu provodi studija kojom se utvrđuju:

i. uloge i odgovornosti dionika uključenih u postupke ocjenjivanja sukladnosti;

ii. proširenо područje primjene koje bi uključilo i postupke ocjenjivanja sukladnosti povezane s prijavljenim nacionalnim tehničkim pravilima;

iii. elementi postupaka iz točke ii., među ostalim sadržaj tehničke dokumentacije, i slijed ocjenjivanja;

iv. predlošci potvrda o provjeri i razdoblje njihove valjanosti ako je potvrđivanje sukladnosti izvršeno u skladu s pravilima odgovarajućeg TSI-ja ili nacionalnim pravilima;

v. uvjeti pod kojima se potvrde za sastavne dijelove interoperabilnosti mogu izdavati na temelju TSI-jeva stavljenih izvan snage;

vi. elementi revizija koje se odnose na nadzor i obnovu ako se ocjenjivanje provodi na temelju sustava za upravljanje kvalitetom, uključujući uvjete pod kojima se provode nenajavljeni posjeti prostorima podnositelja zahtjeva.

Članak 4.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za lokomotive i putnička željeznička vozila

1. Preispituju se odredbe o automatskim sustavima za promjenu profila iz Uredbe (EU) br. 1302/2014 („TSI za lokomotive i putnička željeznička vozila”), među ostalim u pogledu tehničkih specifikacija i postupaka ocjenjivanja sukladnosti.

2. U TSI za lokomotive i putnička željeznička vozila prema potrebi se uključuju odredbe kojima se putnicima olakšava pristup putničkim vagonima, uzimajući u obzir sučelja s infrastrukturom.

3. TSI za lokomotive i putnička željeznička vozila uključuje neobvezne modalitete kojima se olakšava:

(a) odobravanje vozila na velikom području uporabe; i

(b) sastav putničkih vlakova, uključujući retroaktivnu usklađenost s Međunarodnim propisima o putničkim vagonima (Regolamento Internazionale delle Carrozze (RIC)).

4. U TSI za lokomotive i putnička željeznička vozila prema potrebi se uključuju zahtjevi za bolju zaštitu vozača vlakova u smislu zdravlja i sigurnosti na radu te operativne sigurnosti. Utvrđuju se specifikacije alata kojima se kontroliraju razdoblja vožnje i odmora za vozače vlakova.

5. U TSI-ju za lokomotive i putnička željeznička vozila uzimaju se u obzir izmjene postupka stavljanja mobilnih podsustava na tržište, kako je predviđeno člancima od 20. do 26. Direktive (EU) 2016/797, uključujući provjere prije prvog korištenja odobrenih vozila iz članka 4. stavka 3. točke (i) i članka 23. te Direktive.

([1]) Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

Članak 5.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za teretne vagone

1. Ne dovodeći u pitanje članak 21. stavak 16. Direktive (EU) 2016/797, Uredba (EU) br. 321/2013 („TSI za teretne vagone") uključuje vozila za koja je potrebno odobrenje i koja prometuju na željezničkim mrežama u Uniji širine kolosijeka od 1 520 mm.

2. Preispituju se odredbe o automatskim sustavima za promjenu profila iz TSI-ja za teretne vagone, među ostalim u pogledu tehničkih specifikacija i postupaka ocjenjivanja sukladnosti.

3. TSI za teretne vagone uključuje odredbe kojima se povećavaju fleksibilnost i učinkovitost u sastavu vlaka te potiče razvoj intermodalnog prijevoza. Prema potrebi se uključuju odredbe o automatskom spajanju.

4. TSI za teretne vagone mora biti dosljedan i ne smije se preklapati s Propisima o međunarodnom željezničkom prijevozu opasnih tvari (RID) u pogledu tehničkih zahtjeva primjenjivih na vozila. Uključivanje funkcije detektiranja iskliznuća razmatra se u pogledu tehničkih zahtjeva, operativnih aspekata i postupaka ocjenjivanja sukladnosti.

5. TSI za teretne vagone uključuje zahtjeve kojima se olakšava identificiranje teretnih vagona. Prema potrebi se u njega uvrštavaju beskontaktne tehnologije i povezane norme.

6. U TSI-ju za teretne vagone uzimaju se u obzir izmjene postupka stavljanja mobilnih podsustava na tržište, kako je predviđeno člancima od 20. do 26. Direktive (EU) 2016/797, uključujući provjere prije prvog korištenja odobrenih vozila iz članka 4. stavka 3. točke (i) i članka 23. te Direktive.

Članak 6.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za buku

1. Uredba (EU) br. 1304/2014 („TSI za buku") treba sadržavati odredbe prema kojima se postojeći teretni vagoni moraju naknadno opremiti kompozitnim kočnim blokovima ili moraju uvesti druga odgovarajuća rješenja kako bi se djelotvorno ublažila buka koju proizvode željeznice.

2. U TSI za buku uključuje se postupak kojim se ispituju akustičke karakteristike kompozitnih kočnih blokova. Dopušta se uporaba kompozitnih kočnih blokova iz Dodatka G Uredbi (EU) br. 321/2013. Prema potrebi se može zahtijevati da se provedu dodatna ispitivanja praćenjem pružnom opremom ili akustičkim ispitivanjem kompozitnih kočnih blokova na ispitnom stolu.

Članak 7.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

1. Uredbu (EU) 2016/919 („TSI za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav") treba preispitati kako bi se pojednostavnilo ažuriranje njezina tehničkog temelja u skladu sa zahtjevima za promjenu utvrđenima postupkom upravljanja izmjenama TSI-ja za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav.

2. TSI za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav treba revidirati kako bi se ERTMS dosljedno uvodio diljem željezničke mreže u Uniji. Kako bi uvođenje bilo ekonomično, ići će se na jednostavnu arhitekturu na vlaku i manji broj verzija softvera.

3. TSI-jem za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav mijenjaju se specifikacije ETCS-a i GSM-R-a uzimajući u obzir analize troškova i koristi novih projekata i prošlih ulaganja. Taj TSI obuhvaća tehničke i migracijske regulatorne okvire kojima se uzimaju u obzir tehnički elementi utvrđeni u izvješću o dugoročnoj perspektivi ERTMS-a.

4. TSI-jem za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav osigurava se mehanizam za brzo ispravljanje grešaka, uzimajući u obzir kompatibilnost pružnih podsustava i podsustava na vlaku. Taj mehanizam uključuje korektivne mjere kako bi se istodobno osigurale i kompatibilnost i stabilnost ERTMS-a. Prema potrebi se uključuju dodatne mjere za osiguravanje tehničke kompatibilnosti pružnih podsustava i podsustava na vlaku.

5. TSI-jem za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav omogućuje se migracija tehnologija koje se mogu koristiti u pružnim podsustavima i u podsustavima na vlaku, s GSM-R-a na komunikacijski sustav nove generacije, uzimajući u obzir ravnotežu između standarda specifičnih za željeznice i općih telekomunikacijskih standarda.

Članak 8.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za energetski podsustav

Uredbu (EU) br. 1301/2014 („TSI za energetski podsustav") treba preispitati u pogledu tehničkih zahtjeva primjenjivih na istodoban rad više pantografa koji su u doticaju s kontaktnom mrežom uslijed uporabe spojenih lokomotiva i motornih vlakova. Prema potrebi se uključuju povezana operativna pitanja.

Članak 9.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za podsustav infrastrukture

1. U Uredbu (EU) br. 1299/2014 („TSI za podsustav infrastrukture") uključuju se odredbe kojima se osigurava trajna interoperabilnost unutar podsustava te, prema potrebi, s drugim podsustavima, a istodobno omogućuje smanjenje troškova održavanja infrastrukture primjenom, osobito, unaprijed planiranog održavanja, senzora i tehnologija za praćenje stanja.

2. U TSI za podsustav infrastrukture uključuju se odredbe o automatskim sustavima za promjenu profila, među ostalim u pogledu tehničkih specifikacija i postupaka ocjenjivanja sukladnosti.

Članak 10.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za osobe s ograničenom pokretljivošću

1. Uredba (EU) br. 1300/2014 („TSI za osobe s ograničenom pokretljivošću") revidira se radi utvrđivanja zahtjeva koji se odnose na inventar imovine iz članka 7. te Uredbe.

U nju se trebaju uvrstiti odredbe o imenovanju tijela odgovornih za davanje povezanih podataka i odredbe o utvrđivanju rasporeda uspostave inventara imovine u državama članicama.

Te se odredbe moraju temeljiti na preporuci Agencije iz članka 7. stavka 2. te Uredbe i najboljim praksama stečenima provedbom inventara imovine uspostavljenih u svakoj državi članici.

2. U TSI-ju za osobe s ograničenom pokretljivošću utvrđuju se opći prioriteti i kriteriji kako bi se za te osobe dodatno povećala pristupačnost na temelju usporednog pregleda strategija u nacionalnim planovima provedbe iz članka 8. Uredbe (EU) br. 1300/2014.

U tim se prioritetima i kriterijima u obzir uzimaju najbolje prakse stečene tijekom razvoja i provedbe tih planova.

3. U TSI-ju za osobe s ograničenom pokretljivošću trebaju se jasno definirati invalidska kolica na ručni i električni pogon te zahtjevi primjenjivi na inovativna invalidska kolica na električni pogon kako bi se s njima moglo sigurno pristupiti putničkim vlakovima.

Članak 11.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za podsustav odvijanje i upravljanje prometom

1. U Odluci 2012/757/EU („TSI za podsustav odvijanje i upravljanje prometom") utvrđuju se temeljna operativna načela i opća operativna pravila kako bi se omogućilo smanjenje broja nacionalnih pravila.

2. U TSI za podsustav odvijanje i upravljanje prometom uključuju se odredbe kojima se osigurava kompatibilnost cijelih vlakova i trasa na kojima će prometovati.

3. U TSI-ju za podsustav odvijanje i upravljanje prometom uzima se u obzir razvoj standardiziranih metoda i protokola za komunikaciju te standardiziranih sustava podatkovne razmjene.

4. U TSI-ju za podsustav odvijanje i upravljanje prometom uzima se u obzir razvoj registara iz članaka 47., 48. i 49. Direktive (EU) 2016/797.

5. TSI-jem za podsustav odvijanje i upravljanje prometom utvrđuje se na što se odnose operativna otvorena pitanja i razlikuju se primjenjiva nacionalna pravila od pravila za koja je potrebno usklađivanje u okviru prava Unije kako bi bilo moguće migrirati na interoperabilan sustav uz utvrđivanje optimalne razine tehničkog usklađivanja.

6. TSI-jem za podsustav odvijanje i upravljanje prometom postavlja se temelj za stvaranje dosljednih veza s operativnim zahtjevima sustava za upravljanje sigurnošću željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture. Pritom se u obzir moraju na odgovarajući način uzeti kultura sigurnosti i ljudski čimbenici.

7. TSI-jem za podsustav odvijanje i upravljanje prometom prema potrebi se definiraju vještine i kvalifikacije sveg osoblja kojem su povjerene sigurnosno ključne zadaće koje nisu obuhvaćene drugim odgovarajućim zakonodavstvom.

Članak 12.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za sigurnost u željezničkim tunelima

1. Operativni zahtjevi iz Uredbe (EU) br. 1303/2014 („TSI za sigurnost u željezničkim tunelima”) revidiraju se u pogledu usklađivanja ocjenjivanja kapaciteta za evakuaciju, primjerice kad je riječ o udaljenosti između bočnih ili vertikalnih izlaza.

2. Prema potrebi se uključuju odredbe o komunikaciji između osoblja na vlaku s jedne strane i upravitelja infrastrukture i službi za hitne slučajeve s druge strane.

Članak 13.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet

1. Uredba (EU) br. 1305/2014 („TSI za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet”) revidira se kako bi se pojednostavnilo ažuriranje njezina tehničkog temelja u skladu s postupkom upravljanja izmjenama TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet iz odjeljka 7.2. Priloga toj Uredbi.

2. Kad je riječ o razmjeni vagona i sastavu vlaka, sadržaj i struktura odgovarajućih poruka definiranih u TSI-ju za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet revidiraju se i, prema potrebi, pojednostavnjuju.

3. Kad je riječ o kombiniranom ili multimodalnom prijevozu, sadržaj i struktura poruka definiranih u TSI-ju za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet revidiraju se, a ako nisu dostupni, razvijaju kako bi se olakšala logistika i operativni rad.

4. TSI za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet prema potrebi uključuje podatke koji se razmjenjuju s aplikacijama povezanima sa sigurnošću.

5. Preispituju se veze između baza podataka iz TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet i alata kojima se povećava učinkovitost željezničkog prijevoza tereta.

6. TSI za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet omogućuje Agenciji da ocijeni jesu li IT alati koje je razvio europski željeznički sektor usklađeni sa zahtjevima TSI-ja.

7. TSI-jem za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet željezničkim se prijevoznicima ne nameću zahtjevi koji bi mogli otežati digitalizaciju željeznica.

Članak 14.

Posebni ciljevi primjenjivi na TSI za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet

1. Uredba (EU) br. 454/2011 („TSI za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet") revidira se kako bi se pojednostavnilo ažuriranje njezina tehničkog temelja u skladu s postupkom upravljanja izmjenama TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet iz odjeljka 7.5.2. Priloga toj Uredbi.

2. Zemljopisno područje primjene TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet i TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za teretni promet jednako je.

3. U TSI-ju za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet prema potrebi se uzima u obzir osnovni zahtjev „Pristupačnost" utvrđen u točki 1.6. Priloga III. Direktivi (EU) 2016/797.

4. TSI-jem za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet u obzir se uzimaju revizija TSI-jeva za osobe s ograničenom pokretljivošću, konkretno u pogledu inventara imovine, i, prema potrebi, inicijativa Full Service Model koju predvodi industrija.

5. TSI-jem za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet utvrđuje se udio zadaća koje se odnose na upravljanje centraliziranim podatkovnim strukturama kako bi se u obzir uzele nove zadaće i odgovornosti Agencije i upravljačkog tijela koje je uspostavio sektor u cilju brže provedbe TSI-ja za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet.

6. TSI-jem za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet olakšava se uvođenje sustava za izdavanje jedinstvenih karata, integriranih sustava za izdavanje karata i sustava za putne informacije i rezervacije za multimodalna putovanja.

7. TSI za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet omogućuje Agenciji da ocijeni jesu li IT alati koje je razvio europski željeznički sektor usklađeni sa zahtjevima TSI-ja.

Članak 15.

Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Bruxellesu 8. lipnja 2017.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER