SKLEPI

DELEGIRANI SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/1474

z dne 8. junija 2017

o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost

(notificirano pod dokumentarno številko C(2017) 3800)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ([1]) in zlasti člena 5(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Medtem ko so v členu 4 Direktive (EU) 2016/797 določeni vsebina in nekateri splošni cilji tehničnih specifikacij za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI), pa v navedeni direktivi niso določeni splošni cilji za vsako TSI, temveč je za sprejetje delegiranih aktov v ta namen pooblaščena Komisija.

(2) V tem sklepu je določen usklajen sklop posebnih ciljev, ki bi jih bilo treba vključiti v TSI, da se izboljša interoperabilnost, hkrati pa omogočijo poenostavitev, izboljšanje in razvoj železniških prevoznih storitev znotraj Unije in s tretjimi državami ter zagotovi prispevek k dokončni vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega prostora in postopnemu oblikovanju notranjega trga.

(3) Navedene posebne cilje v TSI bi bilo treba izvajati na podlagi zahtev Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v skladu s členom 5(2) Direktive (EU) 2016/797. Navedene zahteve bi morale temeljiti na prednostnih nalogah Komisije in razpoložljivosti sredstev v Agenciji. Priporočila Agencije bi morala za vsak posebni cilj vključevati analize stroškov in koristi ter ocene učinka obravnavanih tehničnih rešitev, da bi lahko Komisija izbrala najprimernejše rešitve in z izvedbenimi akti določila TSI v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(3) Direktive (EU) 2016/797.

(4) Kar zadeva področje uporabe, so z obstoječimi TSI zadovoljivo zajeti vsi podsistemi, opredeljeni v Prilogi II k Direktivi (EU) 2016/797. Da pa bi se v skladu z načeli boljšega pravnega urejanja zmanjšalo število zakonodajnih aktov in še povečala usklajenost TSI, bi bilo treba pregledati področje uporabe posameznih TSI ter po možnosti nekatere od njih preoblikovati ali združiti, da se prepreči podvajanje in zagotovi popolnejše ujemanje med podsistemi, bistvenimi zahtevami in TSI. Pri tem bi bilo treba upoštevati potrebno stabilnost železniške zakonodaje.

(5) Da bi se zagotovila skladnost zakonodaje, bi bilo treba upoštevati morebitne učinke in vmesnike med TSI ter med TSI in obstoječimi strategijami, politikami in zakonodajo. Prav tako bi bilo treba proučiti, ali bi se morale predlagane rešitve ali posamezni elementi vključiti v TSI ali v s tem povezane dokumente in zakonodajo. Poleg tega bi bilo treba v TSI po možnosti ohraniti določbe o TSI, namenjene odpravi tehničnih ovir za interoperabilnost, zlasti določbe, ki olajšujejo prosti pretok vozil v vsej Uniji.

(6) Pri revizijah TSI bi bilo treba upoštevati izkušnje železniškega sektorja glede nejasnih zahtev ali drugih neželenih učinkov in stroškov zaradi TSI, med drugim zlasti izkušnje z železniškimi tovornimi koridorji ali izkušnje na podlagi uporabe TSI na progah z nizko gostoto prometa.

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

(7) Pri revizijah TSI bi bilo treba upoštevati potrebo po doseganju ustreznega ravnovesja med pristopom, ki temelji na predpisih in olajšuje tehnično združljivost zlasti na vmesnikih med podsistemi, pa tudi med komponentami interoperabilnosti in podsistemi ter pristopom, ki temelji na analizi tveganja ter spodbuja tehnični napredek in inovativne rešitve, zlasti pri opredelitvi funkcij in zmogljivosti.

(8) Pri revizijah TSI bi bilo treba upoštevati razvoj železniškega sistema ter s tem povezanih raziskovalnih in inovacijskih dejavnosti, med drugim zlasti Shift2Rail, tako da se omogoči manevrski prostor za inovacije in njihovo vključevanje, ko dosežejo ustrezno stopnjo razvitosti, ki jo je določila Agencija.

(9) Kar zadeva tehnično skladnost železniških omrežij s tirno širino 1 520 mm v Uniji in vozil, ki se uporabljajo na navedenih omrežjih, bi bilo treba v zadevnih TSI upoštevati spremembe tehničnih zahtev za omrežja s tirno širino 1 520 mm v tretjih državah.

(10) Da se olajšajo njihovo spodbujanje in morebitno uvajanje zunaj Unije ter izmenjava med omrežji tretjih držav in Unijo, lahko TSI vključujejo neobvezne določbe, s katerimi se upoštevajo zahteve, ki so običajne na drugih geografskih območjih, na primer večje osne obremenitve za težke vlake.

(11) Da bi lahko TSI sledile spremembam standardov in drugih tehničnih dokumentov, bi morale vključevati take sklice na navedene dokumente, da bi jih bilo mogoče pravočasno posodobiti, hkrati pa bi se omogočili potrebni prehodi med standardi ali njihovimi različicami.

(12) V skladu s členom 4(3)(f) Direktive (EU) 2016/797 večina TSI vključuje določbe, v katerih je opredeljena strategija njihove uporabe za postopni prehod z obstoječega stanja na stanje skladnosti s TSI. Vendar v železniškem sektorju obstaja zmeda glede dejanske uporabe navedenih določb. Strategije za uporabo bi bilo zato treba pregledati in poenostaviti, kolikor je mogoče glede na naravo posamezne TSI, ter obenem zagotoviti njihovo doslednost v različnih TSI, zlasti v tistih, ki se nanašajo na tirna vozila. Proučiti bi bilo treba možnost, da se v prehodnem obdobju dovoli kombinirana uporaba TSI in njene prejšnje različice. Poleg tega bi moralo biti v TSI določeno obdobje veljavnosti potrdil za komponente interoperabilnosti in podsistem, ki bi moralo biti usklajeno med posameznimi TSI.

(13) V skladu s členom 4(3)(h) Direktive (EU) 2016/797 lahko TSI vključujejo določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in vozila, zlasti v primeru njihove nadgradnje ali obnove. Navedene določbe lahko povzročijo pravno negotovost v primeru že izdanih dovoljenj, zato bi bilo treba posebno pozornost nameniti predhodni analizi s tem povezanih stroškov in koristi ter opredelitvi sprememb, zaradi katerih je treba zaprositi za novo dovoljenje.

(14) Da se zagotovi učinkovitost postopkov dajanja na trg in začetka obratovanja vozil, bi morale TSI zagotavljati gotovost glede tega, katere parametre vozila bi bilo treba preveriti v okviru postopkov za izdajo dovoljenj v skladu s členoma 21 in 24 Direktive (EU) 2016/797 in katere parametre bi morali prevozniki v železniškem prometu preverjati po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred prvo uporabo vozila, da se zagotovi združljivost med vozili in progami, na katerih naj bi vozila obratovala. V TSI bi morali biti tudi pojasnjeni postopki, ki jih morajo prevozniki v železniškem prometu uporabiti za zagotovitev združljivosti med celotnimi vlaki, vključno z intermodalnimi prevoznimi enotami, in progami, na katerih naj bi ti obratovali, ter po možnosti navedene informacije, ki jih morajo zagotoviti upravljavci infrastrukture, in pogoji, pod katerimi bi bilo treba prevoznikom v železniškem prometu odobriti dostop do omrežja, da izvedejo s tem povezana poskusna obratovanja.

(15) Poleg zahtev iz člena 5(2)(a) Direktive (EU) 2016/797 za določitev osnovnih parametrov in vmesnikov med podsistemi bi bilo treba tudi posodobiti preglednice v TSI, v katerih so navedene povezave med osnovnimi parametri in bistvenimi zahtevami iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797, da se zagotovi usklajen pristop med vsemi TSI.

(16) Da se omogoči enostavna zamenjava med vzdrževanjem, zagotovi ekonomija obsega ter znižajo stroški vzdrževanja in zmanjša zastarelost, bi bilo treba izboljšati modularnost železniškega sistema. V ta namen bi bilo treba pregledati število komponent interoperabilnosti in ga po potrebi povečati ter tako spodbuditi uporabo serijskih proizvodov in rezervnih delov, ki so v komercialni prodaji, da se izkoristijo prednosti standardizacije.

(17) Priglasitev organov za ocenjevanje skladnosti pomeni precejšnje upravno breme za države članice in Komisijo. Da se poveča učinkovitost in zmanjšajo zamude, bi bilo treba predlagati poenostavljen postopek za dodatne priglasitve, če se od organa za ocenjevanje skladnosti, ki je bil priglašen že za prejšnjo različico TSI, zahtevajo

samo omejene dodatne kompetence ali pa se sploh ne zahtevajo. Da se prepreči negotovost, bi moralo biti v vsaki TSI podrobno določeno, ali je treba izvesti celoten postopek priglasitve ali pa se lahko priglasitev samodejno razširi na revidirano TSI oziroma ali in pod katerimi pogoji se lahko uporabi poenostavljen postopek.

(18) Ker v nekaterih primerih opis vlog in odgovornosti med prosilcem in priglašenimi organi ni dovolj natančen, kar povzroča zmedo ter različne razlage in izvajanje postopkov ocenjevanja skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov, bi bilo treba navedene postopke pregledati, hkrati pa bi morala Komisija sprejeti izvedbene akte o reviziji *ad hoc* modulov za ocenjevanje skladnosti v skladu s členom 24(6) Direktive (EU) 2016/797. Poleg tega bi bilo treba revidirati razpon dovoljenih modulov za vsako komponento interoperabilnosti in podsistem ter ga po možnosti racionalizirati, da se izboljša učinkovitost postopka in preprečijo nepotrebni stroški.

(19) Pri proučevanju možnih rešitev vprašanj, povezanih z varnostjo, bi bilo treba upoštevati vse možne vzroke zanje, po možnosti vključno s tistimi, ki so povezani z varnostnimi incidenti, na primer varnost potnikov po eksploziji.

(20) Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: ERTMS) ter telematske aplikacije za potniški in tovorni promet so temelj digitalizacije železnice. Zato bi bilo treba zadevne TSI po potrebi spremeniti, da bi se podprla digitalizacija železniškega sektorja.

(21) Glede več TSI so še vedno odprta vprašanja. Ta odprta vprašanja ustrezajo bistvenim zahtevam, zato jih je treba uskladiti, vendar še niso zajeta z zadevnimi TSI. Navedena odprta vprašanja bi bilo zato treba rešiti, da se zmanjša število nacionalnih predpisov, pri čemer je cilj doseči popolno interoperabilnost in prispevati k delovanju enotnega trga.

(22) V skladu s členom 6 Direktive (EU) 2016/797 je treba TSI spremeniti, če se zdi, da so v njih pomanjkljivosti.

(23) Uredbo Komisije (EU) št. 1302/2014 ([1]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za lokomotive in potniška tirna vozila) in Uredbo Komisije (EU) št. 321/2013 ([2]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za tovorne vagone) bi bilo treba dodatno razviti, da se zagotovi trajna interoperabilnost, hkrati pa okrepita privlačnost in učinkovitost železniškega sistema. Glavni vidiki, ki bi jih bilo treba razviti, so uvedba določb, ki se posebej nanašajo na železniška omrežja s tirno širino 1 520 mm, in neobveznih določb za lažje sestavljanje potniških vlakov, vključno s povratno združljivostjo s Pravilnikom o vzajemni rabi potniških in prtljažnih vagonov v mednarodnem prometu (Regolamento Internazionale delle Carrozze, v nadaljnjem besedilu: RIC), samodejni sistemi s spremenljivo tirno širino, lažji vstop potnikov v potniške vagone, ukrepi za povečanje produktivnosti železniškega tovornega prevoza, kot so samodejni spenjalni sistemi, in usklajena identifikacija tovornih vagonov. Proučiti bi bilo treba tudi ukrepe za boljšo zaščito strojevodij, vključno z nadzorom nad časom vožnje in počitka strojevodij, zasnovo vozniške kabine ter s tem povezanimi zahtevami, s posebnim poudarkom na varnosti in zdravju pri delu ter operativni varnosti, vključno z vprašanjem hrupa v kabini.

(24) Pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga ([3]) (v nadaljnjem besedilu: RID) je bil na ozemlju Evropske unije vzpostavljen z Direktivo 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([4]). Strokovni odbor za RID je v predpis RID iz leta 2013 vključil določbo, v skladu s katero se lahko na tovorne vagone prostovoljno namestijo naprave za detekcijo iztirjenja. Delovna skupina, ki jo je ustanovil odbor RID, je na podlagi številnih študij o stroških in koristih navedenih naprav priporočila, naj Komisija revidira tehnične zahteve, operativne vidike in postopke ocenjevanja skladnosti vseh zadevnih TSI za vključitev funkcije detekcije iztirjenja ([5]). Proučiti bi bilo treba tudi določbe glede tirnih vozil in infrastrukture, da bi se ob iztirjenju čim bolj zmanjšali učinki na varnost ljudi in okolje, pri čemer je treba upoštevati vloge in odgovornosti zadevnih akterjev. Zlasti bi se bilo treba izogibati štrlečim predmetom na robovih tirov, kot so železniške označbe, ki lahko ob nesreči preluknjajo cisterne za prevoz nevarnega blaga, ali sprejeti druge ukrepe za zmanjšanje tveganja.

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 228).

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 321/2013 z dne 13. marca 2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2006/861/ES (UL L 104, 12.4.2013, str. 1).

([3]) Dodatek C h Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF), sprejet 3. junija 1999 v Vilni, kakor je bil spremenjen.

([4]) Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

([5]) Priloga II k Poročilu s 5. sestanka delovne skupine strokovnega odbora RID za detekcijo iztirjenja (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, 19. in 20. aprila 2016).

(25) Kar zadeva Uredbo Komisije (EU) št. 1304/2014 ([1]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za hrup), se strokovnjaki na splošno strinjajo, da je eden od najučinkovitejših načinov za zmanjšanje železniškega hrupa naknadno opremljanje obstoječih tovornih vagonov s kompozitnimi zavornjaki. S to tehnično rešitvijo se železniški hrup zmanjša za do 10 dB, kar ustreza 50-odstotnemu zmanjšanju slišnega hrupa za ljudi. Da bi se zmanjšal železniški hrup, bi bilo torej treba obstoječe tovorne vagone naknadno opremiti s kompozitnimi zavornjaki ali sprejeti druge ustrezne rešitve. Lahko bi razmislili o postopnem izvajanju teh rešitev, pri čemer bi se upoštevali ocenjeni stroški in koristi.

(26) Da se popravi razlika zaradi revizije TSI za tovorne vagone, bi morala TSI za hrup vključevati preskušanje ravni hrupa kompozitnih zavornjakov za zmanjšanje hrupa železniškega tovornega prometa, po potrebi vključno s spremljanjem ob progi ali po možnosti z akustičnim preskušanjem kompozitnih zavornjakov na preskusni napravi.

(27) Evropski načrt za uvedbo ERTMS ([2]) je bil sprejet 5. januarja 2017 v skladu s členom 47 smernic TEN-T in se uporablja za koridorje jedrnega omrežja. Uredbo Komisije (EU) 2016/919 ([3]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo) bi bilo treba prilagoditi, da se zagotovi dosledna uvedba ERTMS po celotnem železniškem omrežju v Uniji, pri čemer se upošteva evropski načrt za uvedbo ERTMS.

(28) V poročilu o dolgoročnejši perspektivi ERTMS, ki ga je Agencija 18. decembra 2015 ([4]) sprejela skupaj s sektorjem, so opredeljeni tehnološki vidiki, ki so bistveni za podporo poslovnemu modelu ERTMS. Med temi vidiki so samodejno obratovanje vlakov, stopnja 3, optimizacija zavorne krivulje, nova generacija telekomunikacijskega sistema in satelitsko določanje položaja. V specifikacijah ETCS in GSMR bi bilo treba navedene vidike upoštevati in navedene specifikacije ustrezno spremeniti, pri tem pa upoštevati potrebno stabilnost ERTMS. Upoštevati bi bilo treba učinek na druge TSI.

(29) Glede na večjo uporabo spetih lokomotiv in veččlenskih enot bi bilo treba pregledati zahteve v primeru sočasnega obratovanja več odjemnikov toka v stiku s kontaktnim vodnikom zaradi uporabe takih vozil iz Uredbe Komisije (EU) št. 1301/2014 ([5]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za energijo). Obravnavati bi bilo treba tudi povezana operativna vprašanja. TSI za energijo in druge TSI bi morale po potrebi vključevati tudi določbe za zagotovitev trajne interoperabilnosti in obenem izboljšanje energijske učinkovitosti zadevnih podsistemov.

(30) Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 ([6]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za infrastrukturo) bi morala vključevati določbe, ki zagotavljajo trajno interoperabilnost, hkrati pa omogočajo znižanje stroškov vzdrževanja infrastrukture, med drugim z uporabo vzdrževanja na časovni osnovi, tipal in tehnologij za spremljanje razmer.

(31) Uredbo Komisije (EU) št. 1300/2014 ([7]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za funkcionalno ovirane osebe) bi bilo treba posodobiti, da se vključi najnovejši razvoj na področju odkrivanja in odpravljanja ovir za dostopnost ter spremljanja napredka v zvezi z dostopnostjo, v skladu s členom 7(3), ki se nanaša na popis sredstev, ter členom 8(5) in (7), ki se nanaša na nacionalne izvedbene načrte iz Uredbe (EU) št. 1300/2014. Na podlagi nacionalnih izvedbenih načrtov se lahko opredelijo tudi skupne evropske prednostne naloge, da se spodbudi izvajanje TSI za funkcionalno ovirane osebe. To bi moralo vključevati pregled trajnih strukturnih rešitev, ki so morda potrebne v potniških vagonih, da se funkcionalno oviranim osebam zagotovi enak dostop do dodatnih storitev, zlasti dostop do jedilnih vagonov.

(32) Sklep Komisije 2012/757/EU ([8]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za vodenje in upravljanje prometa) bi bilo treba redno spremljati, in kadar je to upravičeno, revidirati, da ostane posodobljen ter omogoča optimalno harmonizacijo in varnost ter interoperabilnost operativnih zahtev na ravni vmesnika med prevoznikom v železniškem

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU (UL L 356, 12.12.2014, str. 421).

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/6 z dne 5. januarja 2017 o evropskem načrtu za uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (UL L 3, 6.1.2017, str. 6).

([3]) Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

([4]) Evropska železniška agencija, ERA-REP-150 z dne 18. decembra 2015.

([5]) Uredba Komisije (EU) št. 1301/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „energija“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 179).

([6]) Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 356, 12.12.2014, str. 1).

([7]) Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (UL L 356, 12.12.2014, str. 110).

([8]) Sklep Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o spremembi Odločbe 2007/756/ES (UL L 345, 15.12.2012, str. 1).

prometu in upravljavci infrastrukture, zlasti v primeru čezmejnih dejavnosti. Prav tako bi se moral upoštevati razvoj, povezan s (i) tehnološkimi vidiki ERTMS, ki so bistveni za podporo poslovnemu modelu ERTMS iz uvodne izjave 28, (ii) kulturo varnosti in človeškimi dejavniki ter (iii) združljivostjo vlaka s progo.

(33) Poleg tega mora Komisija v skladu s členom 36 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) od Agencije zahtevati, naj izda priporočila v zvezi z opredelitvijo znanja in spretnosti ter kvalifikacije vsega osebja, ki opravlja naloge, pomembne za varnost, ter njihovo vključitvijo v TSI za vodenje in upravljanje prometa ali v drugo ustrezno zakonodajo. Navedena priporočila bi morala poleg strojevodij zajemati tudi drugo vlakovno osebje, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo, za katere se lahko zahteva posebno usposabljanje, in osebje, vključeno v delovanje in vzdrževanje železniškega sistema.

(34) Po uvedbi zahtev glede točk za gašenje požarov za obvladovanje vročih nesreč v Uredbi Komisije (EU) št. 1303/2014 ([2]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za varnost v železniških predorih) in glede na s tem povezane povratne informacije iz sektorja bi bilo treba operativne zahteve v TSI za varnost v železniških predorih revidirati, da se uskladijo ocene zmogljivosti evakuacije, na primer v zvezi z razdaljo med dvema stranskima ali navpičnima izhodoma. Oceniti bi bilo treba tudi potrebo po vključitvi določb za zagotovitev komunikacije med vlakovnim osebjem na eni strani ter upravljavcem infrastrukture in službami za nujno pomoč na drugi strani ter po potrebi vključiti s tem povezane določbe.

(35) Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 ([3]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za telematske aplikacije za tovorni promet) bi morala vključevati informacije za lažjo zamenjavo vagonov, kombinirani ali večmodalni prevoz, razvoj tovornih železniških koridorjev in poročanje o dogodkih, pri čemer je treba upoštevati povezave z drugimi povezanimi orodji. To bi moralo vključevati poenostavljen postopek za posodobitev tehničnih izhodišč TSI za telematske aplikacije za tovorni promet v skladu s postopkom upravljanja nadzora sprememb navedenih TSI iz oddelka 7.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1305/2014. Poleg tega bi bilo treba izvesti študijo o možnosti za izmenjavo podatkov TSI za telematske aplikacije za tovorni promet z varnostnimi aplikacijami, na primer v primeru nevarnega blaga ali posebnega tovora. TSI bi bilo treba spremeniti tudi tako, da bi lahko Agencija ocenila skladnost orodij IT, ki jih uporablja evropski železniški sektor, glede na zahteve TSI. Poleg tega bi lahko oddelek 2.3.2 Priloge k Uredbi (EU) št. 1305/2014, v skladu s katerim morajo vodilni prevozniki v železniškem prometu na podlagi pogodbenih dogovorov zagotavljati informacije deležnikom, oviral digitalizacijo železnic, zato bi ga bilo treba pregledati.

(36) Uredbo Komisije (EU) št. 454/2011 ([4]) (v nadaljnjem besedilu: TSI za telematske aplikacije za potniški promet) bi bilo treba pregledati, da se dodatno olajša uporaba digitalne izdaje vozovnic, vključno z nadzorom in poravnavo plačil med udeleženci, zlasti ob upoštevanju razvoja panožne pobude za „model celovite storitve“ (Full Service Model). V TSI bi bilo treba upoštevati tudi revizije TSI za funkcionalno ovirane osebe in ustrezne zahteve za spremembe z vzpostavljenim postopkom upravljanja nadzora sprememb TSI za telematske aplikacije za potniški promet. Pregledati bi bilo treba delež nalog, povezanih z upravljanjem osrednjih podatkovnih struktur, da se upoštevajo nove naloge in odgovornosti Agencije kot sistemskega organa in organa upravljanja, ki je opredeljen v dokumentu o upravljanju za telematske aplikacije za potniški promet ([5]) in ga je sektor vzpostavil za pospešitev izvajanja TSI za telematske aplikacije za potniški promet. Prizadevati bi si bilo treba tudi za izboljšave, namenjene lažji vzpostavitvi sistemov za izdajo vozovnic in večmodalnih sistemov za potovalne informacije, zlasti z dostopom do ustreznih podatkov o železniškem prevozu potnikov in njihovo izmenjavo z deležniki v celotni večmodalni vrednostni verigi. Poleg tega bi morala biti TSI za telematske aplikacije za potniški promet namenjena lažji vzpostavitvi integriranih storitev na področju mobilnosti. TSI bi bilo treba spremeniti tudi tako, da bi lahko Agencija ocenila skladnost orodij IT, ki jih uporablja evropski železniški sektor, z zahtevami TSI –

([1]) Uredba (EU) 2016/796 z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).
([2]) Uredba Komisije (EU) št. 1303/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“ železniškega sistema Evropske unije (UL L 356, 12.12.2014, str. 394).
([3]) Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L 356, 12.12.2014, str. 438).
([4]) Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11).
([5]) Dokument B.61, na katerega je naveden sklic v Prilogi V k TSI za telematske aplikacije za potniški promet.

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

V tem sklepu so opredeljeni posebni cilji, v skladu s katerimi se razvijejo nove tehnične specifikacije za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) ali spremenijo obstoječe TSI.

Člen 2

Naloge Agencije

Agencija pri pripravi TSI in njihovih sprememb na zahtevo Komisije v skladu s členom 5(2) Direktive (EU) 2016/797 upošteva posebne cilje iz členov 3 do 14 tega sklepa.

Agencija Komisiji predloži priporočila, pri čemer upošteva ocenjene stroške in koristi posebnih ciljev iz prvega pododstavka.

Člen 3

Skupni posebni cilji

1. TSI zajemajo celoten železniški sistem Unije, tako da se prepreči podvajanje, zagotovi popolnejše ujemanje med podsistemi, bistvenimi zahtevami in TSI ter omogoči dosledna opredelitev strategij za uporabo TSI.

V ta namen se pripravijo različni možni scenariji in s tem povezane ocene učinka.

2. Geografsko in tehnično področje uporabe posamezne TSI se pregledata, da se upoštevajo zahteve iz člena 1(3) do (5) Direktive (EU) 2016/797.

3. TSI se po potrebi pregledajo, da se zagotovi ustrezno ravnovesje med pristopom, ki temelji na predpisih, in pristopom, ki temelji na analizi tveganja.

4. Za vsako TSI se pregledajo ujemanje med osnovnimi parametri in veljavnimi bistvenimi zahtevami ter vmesniki do drugih podsistemov.

5. TSI po potrebi vključujejo določbe, s katerimi se:

(a) upoštevajo morebitni učinki na druge TSI in obstoječe zadevne strategije, politike in zakonodajo Unije, pa tudi vmesniki do njih, ter zagotovi skladnost med njimi. V TSI se po možnosti ohranijo veljavne določbe, namenjene odpravi tehničnih ovir za interoperabilnost;

(b) upoštevajo razvoj železniškega sistema Unije ter s tem povezane raziskovalne in inovacijske dejavnosti, ki se vključijo, ko dosežejo ustrezno stopnjo razvitosti;

(c) rešijo preostala odprta vprašanja;

(d) upoštevajo spremembe tehničnih zahtev za omrežja s tirno širino 1 520 mm v tretjih državah;

(e) med TSI uskladijo opredelitve pojmov, in sicer poleg tistih, ki jih vsebuje Direktiva (EU) 2016/797;

(f) sklici na standarde in druge tehnične dokumente, ki se nenehno spreminjajo, vključijo tako, da se lahko pravočasno posodobijo;

(g) pregleda število komponent interoperabilnosti in po potrebi poveča;

(h) navede, ali je treba organe za ocenjevanje skladnosti, ki so bili priglašeni že na podlagi prejšnje različice TSI, znova priglasiti in ali se uporabi poenostavljen postopek priglasitve. V vseh primerih se podrobno določijo s tem povezani pogoji;

(i) upošteva dobra praksa sektorja in pregleda izbira modulov, predpisanih v postopkih ocenjevanja skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov;

(j) zmanjšajo tveganje iztirjenja in učinki na varnost ljudi in okolje v primeru iztirjenja;

(k) pri proučitvi možnih rešitev vprašanj, povezanih z varnostjo, upoštevajo vsi možni vzroki zanje, po možnosti vključno s tistimi, ki so povezani z varnostnimi incidenti, ne da bi se ogrozila varnost ali interoperabilnost;

(l) izboljša energijska učinkovitost zadevnih podsistemov.

6. Pri TSI, povezanih z informacijskimi in komunikacijskimi sistemi, se upoštevajo zahteve odprtokodne arhitekture in arhitekture z odprtimi podatki.

7. Pojasnita se uporaba modulov za ocenjevanje skladnosti komponent interoperabilnosti in podsistemov, vključno z morebitnimi revizijami vsebine ustreznih poglavij TSI, ter potreba po novih ali revidiranih *ad hoc* modulih ali migraciji na standardne module iz Priloge II k Sklepu št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]). V ta namen se izvede študija, v kateri se opredelijo:

(i) vloge in odgovornosti deležnikov, vključenih v postopke ocenjevanja skladnosti;

(ii) razširjeno področje uporabe, tako da vključuje tudi postopke ocenjevanja skladnosti v zvezi s priglašenimi nacionalnimi tehničnimi predpisi;

(iii) elementi postopkov iz točke (ii), vključno z vsebino tehničnega spisa in zaporedjem faz ocenjevanja;

(iv) predloge potrdil o verifikaciji in njihovo obdobje veljavnosti v primeru potrditve v skladu z zadevno TSI ali nacionalnimi predpisi;

(v) pogoji, pod katerimi se lahko komponente interoperabilnosti potrdijo v skladu z razveljavljenimi TSI;

(vi) elementi nadzornih revizij in revizij za obnovitev, pri katerih se uporabi ocena na podlagi sistemov upravljanja kakovosti, vključno s pogoji, pod katerimi se nenapovedano obiščejo prostori prosilca.

Člen 4

Posebni cilji v zvezi s TSI za lokomotive in potniška tirna vozila

1. Pregledajo se določbe v zvezi s samodejnimi sistemi s spremenljivo tirno širino iz Uredbe (EU) št. 1302/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za lokomotive in potniška tirna vozila), tudi kar zadeva tehnične specifikacije in postopke ocenjevanja skladnosti.

2. V TSI za lokomotive in potniška tirna vozila se po potrebi vključijo določbe, s katerimi se potnikom olajša dostop do potniških vagonov, pri čemer je treba upoštevati vmesnike do infrastrukture.

3. TSI za lokomotive in potniška tirna vozila vključuje neobvezne načine za:

(a) lažje izdajanje dovoljenj za vozila na širokih področjih uporabe in

(b) lažje sestavljanje potniških vlakov, vključno s povratno združljivostjo s Pravilnikom o vzajemni rabi potniških in prtljažnih vagonov v mednarodnem prometu (Regolamento Internazionale delle Carrozze, v nadaljnjem besedilu: RIC).

4. Po potrebi se v TSI za lokomotive in potniška tirna vozila vključijo zahteve za boljšo zaščito strojevodij, kar zadeva zdravje in varnost pri delu ter operativno varnost. Opredelijo se specifikacije za orodja za nadzor nad časom vožnje in počitka strojevodij.

5. V TSI za lokomotive in potniška tirna vozila se upoštevajo spremembe postopka za dajanje mobilnih podsistemov na trg, kot je določeno v členih 20 do 26 Direktive (EU) 2016/797, vključno s preverjanji pred prvo uporabo dovoljenih vozil, navedenimi v členu 4(3)(i) in členu 23 navedene direktive.

([1]) Sklep št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov (UL L 218, 13.8.2008, str. 82).

Člen 5

Posebni cilji v zvezi s TSI za tovorne vagone

1. Brez poseganja v člen 21(16) Direktive (EU) 2016/797 Uredba (EU) št. 321/2013 (v nadaljnjem besedilu: TSI za tovorne vagone) vključuje vozila, ki so dovoljena in se uporabljajo na železniških omrežjih v Uniji s tirno širino 1 520 mm.

2. Pregledajo se določbe TSI za tovorne vagone v zvezi s samodejnimi sistemi s spremenljivo tirno širino, tudi kar zadeva tehnične specifikacije in postopke ocenjevanja skladnosti.

3. TSI za tovorne vagone vključuje določbe za povečanje prožnosti in učinkovitosti pri sestavljanju vlakov in razvoju intermodalnega prevoza. Po potrebi se vključijo določbe o samodejnem spenjanju.

4. S TSI za tovorne vagone se zagotovi skladnost in prepreči prekrivanje s Pravilnikom o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID), kar zadeva tehnične zahteve za vozila. Proučijo se tehnične zahteve, operativni vidiki in postopki ocenjevanja skladnosti za vključitev funkcije detekcije iztirjenja.

5. TSI za tovorne vagone vključuje zahteve za izboljšanje identifikacije tovornih vagonov. Po potrebi se vključi uporaba brezstičnih tehnologij in s tem povezanih standardov.

6. V TSI za tovorne vagone se upoštevajo spremembe postopka za dajanje mobilnih podsistemov na trg, kot je določeno v členih 20 do 26 Direktive (EU) 2016/797, vključno s preverjanji pred prvo uporabo dovoljenih vozil, navedenimi v členu 4(3)(i) in členu 23 navedene direktive.

Člen 6

Posebni cilji v zvezi s TSI za hrup

1. Uredba (EU) št. 1304/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za hrup) vključuje določbe za učinkovito zmanjšanje hrupa železniškega tovornega prometa z naknadnim opremljanjem obstoječih tovornih vagonov s kompozitnimi zavornjaki ali drugimi ustreznimi rešitvami.

2. V TSI za hrup se vključi postopek za preskušanje akustičnega učinka kompozitnih zavornjakov. Dovoli se uporaba kompozitnih zavornjakov, navedenih v Dodatku G k Uredbi (EU) št. 321/2013. Po potrebi se lahko zahteva dodatno preskušanje s spremljanjem ob progi ali z akustičnim preskušanjem kompozitnih zavornjakov na preskusni napravi.

Člen 7

Posebni cilji v zvezi s TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo

1. Uredba (EU) 2016/919 (v nadaljnjem besedilu: TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo) se pregleda, da se poenostavi postopek za posodobitev njenih tehničnih izhodišč v skladu z zahtevami za spremembe, vzpostavljenimi s postopkom upravljanja nadzora sprememb TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo.

2. TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo se revidira, da se zagotovi dosledna uvedba ERTMS v celotnem železniškem omrežju v Uniji. Za stroškovno učinkovito uvedbo se izberejo preproste arhitekture, vgrajene v vozilo, in manjše število različic programske opreme.

3. S TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo se spremenijo specifikacije ETCS in GSM-R, pri čemer se upošteva analiza stroškov in koristi, ki se nanaša na nove projekte in pretekle naložbe. Vključuje tehnični in selitveni regulativni okvir za obravnavo tehnoloških vidikov, opredeljenih v poročilu o dolgoročnejši perspektivi ERTMS.

4. TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo določa mehanizem za hitro odpravo napak, pri čemer se upošteva združljivost med podsistemi, nameščenimi ob progi, in podsistemi, vgrajenimi v vozilo. Navedeni mehanizem vključuje korektivne ukrepe za zagotovitev združljivosti izvajanja ERTMS, ne da bi bila ogrožena njegova stabilnost. Po potrebi se vključijo dodatni ukrepi za zagotovitev tehnične združljivosti med podsistemom, nameščenim ob progi, in podsistemom, vgrajenim v vozilo.

5. TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo omogoča migracijo tehnologij, ki jih lahko uporabljata podsistem, nameščen ob progi, in podsistem, vgrajen v vozilo, z GSM-R na komunikacijski sistem naslednje generacije, pri čemer se upošteva ravnovesje med posebnimi standardi za železnice in splošnimi telekomunikacijskimi standardi.

Člen 8

Posebni cilji v zvezi s TSI za energijo

Pregledajo se tehnične zahteve za sočasno obratovanje več odjemnikov toka v stiku s kontaktnim vodnikom zaradi uporabe spetih lokomotiv in veččlenskih enot iz Uredbe (EU) št. 1301/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za energijo). Po potrebi se vključijo tudi s tem povezana operativna vprašanja.

Člen 9

Posebni cilji v zvezi s TSI za infrastrukturo

1. V Uredbo (EU) št. 1299/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za infrastrukturo) se vključijo določbe, ki zagotavljajo trajno interoperabilnost znotraj podsistema in po potrebi z drugimi podsistemi, hkrati pa omogočajo znižanje stroškov vzdrževanja infrastrukture, zlasti z uporabo vzdrževanja na časovni osnovi, tipal in tehnologij za spremljanje razmer.

2. TSI za infrastrukturo vključuje določbe v zvezi s samodejnimi sistemi s spremenljivo tirno širino, tudi kar zadeva tehnične specifikacije in postopke ocenjevanja skladnosti.

Člen 10

Posebni cilji v zvezi s TSI za funkcionalno ovirane osebe

1. Uredba (EU) št. 1300/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za funkcionalno ovirane osebe) se revidira, da se določijo zahteve glede popisa sredstev iz člena 7 navedene uredbe.

Vključuje določbe v zvezi z imenovanjem subjektov, odgovornih za zagotovitev s tem povezanih podatkov, in določbe o časovnem načrtu, v skladu s katerim države članice vzpostavijo popis sredstev.

Navedene določbe temeljijo na priporočilu Agencije iz člena 7(2) navedene uredbe in na dobrih praksah pri izvajanju popisov sredstev, ki jih je vzpostavila posamezna država članica.

2. V TSI za funkcionalno ovirane osebe se opredelijo skupne prednostne naloge in merila, da se dodatno izboljša dostopnost za funkcionalno ovirane osebe, na podlagi primerjalnega pregleda strategij iz nacionalnih izvedbenih načrtov iz člena 8 Uredbe (EU) št. 1300/2014.

Pri navedenih prednostnih nalogah in merilih se upoštevajo dobre prakse pri razvoju in izvajanju navedenih načrtov.

3. TSI za funkcionalno ovirane osebe določa jasno opredelitev invalidskih vozičkov z ročnim in električnim upravljanjem ter zahteve za inovativne invalidske vozičke z električnim upravljanjem za varen dostop do potniških vlakov.

Člen 11

Posebni cilji v zvezi s TSI za vodenje in upravljanje prometa

1. S Sklepom 2012/757/EU (v nadaljnjem besedilu: TSI za vodenje in upravljanje prometa) se opredelijo temeljna operativna načela in skupna operativna pravila, da se omogoči zmanjšanje števila nacionalnih predpisov.

2. TSI za vodenje in upravljanje prometa vključuje določbe za zagotovitev združljivosti med celotnimi vlaki in progami, na katerih naj bi obratovali.

3. V TSI za vodenje in upravljanje prometa se upošteva razvoj standardiziranih komunikacijskih metod in protokolov ter standardiziranih sistemov za izmenjavo podatkov.

4. V TSI za vodenje in upravljanje prometa se upošteva izdelava registrov iz členov 47, 48 in 49 Direktive (EU) 2016/797.

5. V TSI za vodenje in upravljanje prometa se opredeli obseg odprtih vprašanj za dejavnosti ter razlikuje med predpisi, ki veljajo na nacionalni ravni, in predpisi, ki jih je treba uskladiti s pravom Unije, da se omogoči migracija na interoperabilni sistem, pri čemer se opredeli optimalna raven tehnične uskladitve.

6. TSI za vodenje in upravljanje prometa določa razvoj usklajenih povezav do operativnih zahtev sistemov upravljanja varnosti upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. To vključuje zagotavljanje, da se ustrezno upoštevajo kultura varnosti in človeški dejavniki.

7. Po potrebi se v TSI za vodenje in upravljanje prometa opredelijo znanja in spretnosti ter kvalifikacije vsega osebja, ki opravlja naloge, pomembne za varnost, ki niso zajete v drugi ustrezni zakonodaji.

Člen 12

Posebni cilji v zvezi s TSI za varnost v železniških predorih

1. Revidirajo se operativne zahteve iz Uredbe (EU) št. 1303/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za varnost v železniških predorih), da se uskladi ocena zmogljivosti evakuacije, na primer v zvezi z razdaljo med dvema stranskima ali navpičnima izhodoma.

2. Po potrebi se vključijo določbe o komunikaciji med vlakovnim osebjem na eni strani ter upravljavcem infrastrukture in službami za nujno pomoč na drugi strani.

Člen 13

Posebni cilji v zvezi s TSI za telematske aplikacije za tovorni promet

1. Uredba (EU) št. 1305/2014 (v nadaljnjem besedilu: TSI za telematske aplikacije za tovorni promet) se revidira, da se poenostavi postopek za posodobitev njenih tehničnih izhodišč v skladu s postopkom upravljanja nadzora sprememb TSI za telematske aplikacije za tovorni promet iz oddelka 7.2 Priloge k navedeni uredbi.

2. Revidirata in po potrebi poenostavita se vsebina in struktura sporočil, ki so v TSI za telematske aplikacije za tovorni promet opredeljena v zvezi z zamenjavo vagonov in sestavo vlakov.

3. Revidirata se vsebina in struktura sporočil, ki so v TSI za telematske aplikacije za tovorni promet opredeljena v zvezi s kombiniranim ali večmodalnim prevozom, kjer niso na voljo, pa se izdelajo, da se olajšajo logistika in dejavnosti.

4. TSI za telematske aplikacije za tovorni promet po potrebi vključuje podatke, ki se izmenjajo z varnostnimi aplikacijami.

5. Pregledajo se povezave med podatkovnimi zbirkami TSI za telematske aplikacije za tovorni promet in orodji za izboljšanje učinkovitosti železniškega tovornega prometa.

6. TSI za telematske aplikacije za tovorni promet Agenciji omogoča, da oceni skladnost orodij IT, ki jih uporablja evropski železniški sektor, z zahtevami TSI.

7. S TSI za telematske aplikacije za tovorni promet se prevoznikom v železniškem prometu ne naložijo zahteve, ki bi lahko ovirale digitalizacijo železnic.

Člen 14

Posebni cilji v zvezi s TSI za telematske aplikacije za potniški promet

1. Uredba (EU) št. 454/2011 (v nadaljnjem besedilu: TSI za telematske aplikacije za potniški promet) se revidira, da se poenostavi postopek za posodobitev njenih tehničnih izhodišč v skladu s postopkom upravljanja nadzora sprememb TSI za telematske aplikacije za potniški promet iz oddelka 7.5.2 Priloge k navedeni uredbi.

2. Geografsko območje uporabe TSI za telematske aplikacije za potniški promet je enako geografskemu območju uporabe TSI za telematske aplikacije za tovorni promet.

3. Po potrebi se v TSI za telematske aplikacije za potniški promet upošteva bistvena zahteva glede „Dostopnosti“, kot je opredeljena v točki 1.6 Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797.

4. V TSI za telematske aplikacije za potniški promet se upošteva revizija TSI za funkcionalno ovirane osebe, zlasti kar zadeva popise sredstev in po potrebi panožne pobude za model celovite storitve (Full Service Model).

5. V TSI za telematske aplikacije za potniški promet se opredeli delež nalog, povezanih z upravljanjem osrednjih podatkovnih struktur, da se upoštevajo nove naloge in odgovornosti Agencije ter organa upravljanja, ki ga je sektor vzpostavil za pospešitev izvajanja TSI za telematske aplikacije za potniški promet.

6. TSI za telematske aplikacije za potniški promet je namenjena lažji vzpostavitvi sistemov za izdajanje vozovnic in integrirano izdajanje vozovnic ter večmodalnih sistemov za potovalne informacije in rezervacije.

7. TSI za telematske aplikacije za potniški promet Agenciji omogoča, da oceni skladnost orodij IT, ki jih uporablja evropski železniški sektor, z zahtevami TSI.

Člen 15

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 8. junija 2017

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER