

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE AFGØRELSE (EU) 2017/1474

af 8. juni 2017

om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 for så vidt angår specifikke mål for udarbejdelse, vedtagelse og revision af tekniske specifikationer for interoperabilitet

(meddelt under nummer C(2017) 3800)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ⁽¹⁾, særlig artikel 5, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 4 i direktiv (EU) 2016/797 fastsættes der en række generelle mål og indhold i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (»TSI'er«); direktivet fastsætter dog ikke de specifikke mål for hver TSI, men tillægger Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik herpå.
- (2) I denne afgørelse fastlægges et sammenhængende sæt specifikke mål, som skal integreres i TSI'erne for at forbedre interoperabiliteten og samtidig gøre det muligt at lette, forbedre og udvikle jernbanetransporttjenesterne inden for Unionen og sammen med tredjelande og bidrage til gennemførelsen af det fælles europæiske jernbaneområde og den gradvise gennemførelse af det indre marked.
- (3) Disse specifikke mål i TSI'erne bør gennemføres ved hjælp af anmodninger til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (»agenturet«) i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797. Disse anmodninger bør baseres på Kommissionens egne prioriteter samt de ressourcer, der er til rådighed i agenturet. Agenturets henstillinger bør for hvert specifikt mål indeholde cost-benefit-analyser og konsekvensanalyser af de tekniske løsninger, der overvejes for at sætte Kommissionen i stand til at udvælge de mest fordelagtige løsninger og udarbejde TSI'erne ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/797.
- (4) Med hensyn til anvendelsesområde dækker de eksisterende TSI'er på tilfredsstillende vis alle de delsystemer, der er defineret i bilag II til direktiv (EU) 2016/797. I overensstemmelse med principperne om »bedre regulering« og med henblik på at reducere antallet af retsakter og yderligere at forbedre sammenhængen mellem TSI'er, bør TSI'erne dog revideres, og nogle af dem bør eventuelt omstruktureres eller sammenlægges for at undgå dobbeltarbejde og sikre en mere direkte sammenhæng mellem delsystemer, væsentlige krav og TSI'er. Der bør i den sammenhæng tages hensyn til den nødvendige stabilitet i jernbanelovgivningen.
- (5) For at sikre sammenhæng i lovgivningen bør der tages hensyn til de mulige virkninger og grænseflader mellem TSI'er og mellem TSI'er og de strategier, de politikker og den lovgivning, der findes. Det bør også overvejes, hvorvidt de foreslåede løsninger eller specifikke elementer bør medtages i selve TSI'en eller i relaterede dokumenter og lovgivning. Endvidere bør TSI'erne, hvis det er muligt, bevare de TSI-bestemmelser, der fjerner tekniske hindringer for interoperabilitet, navnlig bestemmelser, der letter den frie bevægelighed for køretøjer i hele Unionen.
- (6) I forbindelse med revisioner af TSI'er bør der tages hensyn til jernbanesektorens erfaringer hvad angår uklare krav eller andre utilsigtede virkninger og omkostninger som følge af TSI'erne, herunder navnlig erfaringerne fra godstogskorridorer eller erfaringer fra anvendelsen af TSI'er på linjer med lav trafik.

⁽¹⁾ EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

- (7) Ved revisionerne af TSI'er bør der også tages hensyn til behovet for at opnå den rette balance mellem en regelbaseret tilgang, der giver mulighed for at lette teknisk kompatibilitet, navnlig i forbindelse med grænsefladerne mellem delsystemer, men også mellem interoperabilitetskomponenter og delsystemer, og en risikobaseret tilgang, der gør det muligt at fremme teknisk udvikling og innovative løsninger, navnlig ved angivelse af funktioner og ydeevner.
- (8) Ved revisionerne af TSI'er bør der tages hensyn til udviklingen i jernbanesystemet og de dermed forbundne forsknings- og innovationsaktiviteter, navnlig, men ikke kun, Shift2Rail, således at man fortsat opretholder en manøvremargin for innovation og integrerer innovationer, når de har nået en passende grad af modenhed, der fastsættes af agenturet.
- (9) For så vidt angår den tekniske sammenhæng i jernbanenet med en sporvidde på 1 520 mm i Unionen og mellem køretøjer, der drives på disse net, bør der i de relevante TSI'er tages hensyn til udviklingen i de tekniske forskrifter, der gælder for net med en sporvidde på 1 520 mm i tredjelande.
- (10) For at lette og fremme en eventuel vedtagelse af TSI'er uden for Unionen og lette overgangen mellem tredjelandes net og Unionen, kan TSI'erne indeholde frivillige bestemmelser, hvori der tages hensyn til fælles krav i andre geografiske områder, f.eks. højere akseltryk for tunge tog.
- (11) For at TSI'erne kan følge udviklingen i standarder og andre tekniske dokumenter, bør de indeholde henvisninger til disse dokumenter på en måde, som gør det muligt at opdatere dem rettidigt og samtidig sikre de nødvendige overgange mellem standarder eller mellem udgaver af standarder.
- (12) I overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, litra f), i direktiv (EU) 2016/797, indeholder de fleste TSI'er bestemmelser, der angiver strategien for anvendelse af TSI'en for at sikre en gradvis overgang fra den bestående situation til en situation med overholdelse af TSI'en. Der er dog usikkerhed i jernbanesektoren med hensyn til den konkrete anvendelse af disse bestemmelser. Strategierne for anvendelse bør derfor revideres og, i det omfang det er muligt og afhængig af de enkelte TSI'ers karakter, forenkles og være ensartede i de forskellige TSI'er, især TSI'erne for rullende materiel. Det bør overvejes, om det skal være muligt at tillade en blandet anvendelse af en TSI og den tidligere udgave deraf i overgangsperioden. Desuden bør gyldighedsperioden for attester for interoperabilitetskomponenter og delsystemer fastlægges i TSI'erne og være kohærente mellem de forskellige TSI'er.
- (13) I henhold til artikel 4, stk. 3, litra h), i direktiv (EU) 2016/797 kan TSI'erne indeholde bestemmelser, der finder anvendelse på de eksisterende delsystemer og køretøjer, især ved opgradering og fornyelse. Disse bestemmelser kan give anledning til retlig usikkerhed i tilfælde af tilladelser, der allerede er udstedt, og derfor bør der udvises særlig opmærksomhed om den indledende analyse af de dermed forbundne omkostninger og fordele og fastlæggelsen af ombygningsarbejde, som kræver en ansøgning om en ny tilladelse.
- (14) For at sikre, at procedurerne for omsætning og ibrugtagning af køretøjer er effektive, bør det i TSI'erne klart fastlægges, hvilke parametre et køretøj skal kontrolleres efter som led i tilladelsesprocedurerne i henhold til artikel 21 og 24 i direktiv (EU) 2016/797, og hvilke parametre jernbanevirksomhederne bør kontrollere, efter at der er udstedt køretøjsomsætningstilladelse, men før første anvendelse af køretøjet, således at der sikres kompatibilitet mellem køretøjerne og de strækninger, de skal køre på. Det bør i TSI'erne også præciseres, hvilke procedurer der skal følges af jernbanevirksomhederne for at sikre kompatibilitet mellem hele tog, herunder intermodale transportenheder, og de strækninger, de skal køre på, og så vidt muligt også, hvilke oplysninger der skal forelægges af infrastrukturforvaltere, og på hvilke betingelser jernbanevirksomhederne bør have adgang til nettet for at foretage afprøvninger.
- (15) Ud over kravene i artikel 5, stk. 2, litra a), i direktiv (EU) 2016/797 om fastlæggelse af grundparametre og grænseflader mellem delsystemer bør tabellerne over TSI'er med angivelse af forbindelserne mellem grundparametrene og de væsentlige krav, der er fastsat i bilag III til direktiv (EU) 2016/797, ligeledes ajourføres for at sikre en kohærent tilgang for alle TSI'er.
- (16) For at give mulighed for let udskiftning under vedligeholdelse, opnå stordriftsfordele, nedbringe vedligeholdelsesomkostningerne og undgå forældelse bør jernbanesystemets modularitet forbedres. Med henblik herpå bør antallet af interoperabilitetskomponenter, hvis det er hensigtsmæssigt, revideres og øges, således at der tilskyndes til brug af standardprodukter og reservedele, der fås i handelen, og fordelene ved standardisering dermed udnyttes.
- (17) Bemyndigelsen af overensstemmelsesvurderingsorganer indebærer store administrative byrder for medlemsstaterne og Kommissionen. For at øge effektiviteten og mindske forsinkelserne bør der foreslås en forenklet procedure for yderligere bemyndigelser, hvis der kun kræves begrænsede eller slet ingen yderligere

kompetencer hos et overensstemmelsesvurderingsorgan, der allerede er bemyndiget for en tidligere udgave af en TSI. For at undgå usikkerhed bør det i hver TSI specificeres, om det er den fuldstændige bemyndigelsesprocedure, der skal anvendes, eller om en bemyndigelse automatisk kan udvides til også at omfatte den reviderede TSI eller der kan anvendes en forenklet procedure, og i så fald på hvilke betingelser.

- (18) Eftersom beskrivelsen af de roller og det ansvar, der tilfalder ansøgeren og de bemyndigede organer, i visse tilfælde ikke er tilstrækkelig præcis og således fører til forvirring og til forskelle i fortolkningerne og gennemførelsen af procedurerne for overensstemmelsesvurdering af interoperabilitetskomponenter og delsystemer, bør disse procedurer tages op til revision, og Kommissionen bør sideløbende dermed vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende revision af ad hoc-moduler for overensstemmelsesvurdering i overensstemmelse med artikel 24, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/797. Desuden bør de forskellige moduler for hver interoperabilitetskomponent og hvert delsystem revideres og så vidt muligt forenkles for at forbedre processens effektivitet og undgå unødvendige omkostninger.
- (19) I forbindelse med overvejelserne af mulige løsninger på sikkerhedsrelaterede spørgsmål, bør alle de mulige årsager til disse spørgsmål overvejes, herunder i videst muligt omfang dem, der vedrører sikkerhedshændelser, f.eks. passagerers sikkerhed efter en eksplosion.
- (20) Det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (»ERTMS«), trafiktelematikken for persontrafikken (»TAP«) og trafiktelematikken for godstrafikken (»TAF«) er rygraden i digitaliseringen af jernbanesektoren. Derfor bør de relevante TSI'er ændres, hvis det er hensigtsmæssigt for at støtte digitaliseringen af jernbanesektoren.
- (21) I flere TSI'er er der stadig udestående punkter. De pågældende udestående punkter er elementer, der vedrører de væsentlige krav, og som derfor kræver harmonisering, men som endnu ikke er omfattet af de pågældende TSI'er. Disse udestående punkter bør derfor behandles med henblik på at mindske antallet af nationale forskrifter med henblik på at opnå fuld interoperabilitet og bidrage til et velfungerende indre marked.
- (22) I overensstemmelse med artikel 6 direktiv (EU) 2016/797 skal TSI'er ændres, hvis de viser sig at være mangelfulde.
- (23) Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 ⁽¹⁾ (»TSI LOC&PAS«) og Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 ⁽²⁾ (»TSI WAG«) bør videreudvikles for at sikre fortsat interoperabilitet og samtidig fremme jernbanesystemets attraktivitet og effektivitet. De vigtigste punkter, der bør udvikles, er indførelsen af bestemmelser, der specifikt relevante for jernbanenet med en sporvidde på 1 520 mm, fakultative bestemmelser for at lette oprangeringen af persontog, herunder bagudkompatibilitet med de internationale forskrifter for personvogne (»RIC« — Regolamento Internazionale delle Carrozze), systemer med automatisk indstilling til forskellige sporvidder, let passageradgang til personvogne, foranstaltninger til at øge produktiviteten inden for jernbanegodstransport, bl.a. automatiske koblingssystemer, og harmoniseret identifikation for godsvogne. Der bør også overvejes foranstaltninger til at forbedre beskyttelsen af lokomotivførere, herunder kontrol af køre- og hviletider for lokomotivførere, udformning af førerhuset og tilsvarende krav med særlig fokus på sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen og driftssikkerhed, herunder støjproblemer i førerrummet.
- (24) Forskrifterne vedrørende international jernbanetransport af farligt gods (»RID«) ⁽³⁾ er indført på Den Europæiske Unions område ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF ⁽⁴⁾. Ekspertudvalget vedrørende RID indførte en bestemmelse i RID-forordningen af 2013, som giver mulighed for at installere afspøringsdetektorudstyr på godsvogne på frivillig basis. På grundlag af adskillige undersøgelser af omkostninger og fordele ved dette udstyr anbefalede den arbejdsgruppe, som blev nedsat af RID-udvalget, at Kommissionen skulle revidere alle de relevante TSI'er, således at de med hensyn til tekniske krav, praktiske aspekter og procedurer for overensstemmelsesvurdering også omfatter afspøringsdetekteringsfunktioner ⁽⁵⁾. Der bør også foretages en undersøgelse af bestemmelserne vedrørende både rullende materiel og infrastruktur for at mindske de sikkerhedsmæssige konsekvenser for personer og miljø mest muligt i tilfælde af afsporing, under hensyntagen til de relevante aktørers roller og ansvarsområder. Især bør fremspringende genstande på kanten af spor, f.eks. jernbanemarkører, der kan perforere tanke med farligt gods i tilfælde af en ulykke, undgås, eller der bør vedtages andre afhjælpende foranstaltninger.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 af 18. november 2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 228).

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 af 13. marts 2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af beslutning 2006/861/EF (EUT L 104 af 12.4.2013, s. 1).

⁽³⁾ Tillæg C til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), indgået i Vilnius den 3. juni 1999, med senere ændringer.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

⁽⁵⁾ Bilag II til rapporten fra det 5. møde i RID-ekspertudvalgets arbejdsgruppe vedrørende afspøringsdetektering (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, den 19. og 20. april 2016).

- (25) For så vidt angår Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 ⁽¹⁾ (»TSI NOI«), er eksperterne generelt enige om, at en af de mest effektive måder til at mindske jernbanestøj består i at modernisere de eksisterende godsvogne med eftermontering af kompositbremseklodser. Denne tekniske løsning reducerer støjen med op til 10 dB, hvilket svarer til en reduktion på 50 % af den akustiske støj for mennesker. Derfor bør de eksisterende godsvogne moderniseres med eftermontering af kompositbremseklodser, eller der bør vedtages andre hensigtsmæssige løsninger, således at støjproblemerne ved godstransport mindskes. Det kan eventuelt overvejes at foretage en gradvis gennemførelse af disse løsninger under hensyntagen til de anslåede omkostninger og fordele.
- (26) For at justere en uoverensstemmelse som følge af en revision af TSI WAG, bør TSI NOI omfatte en støjprøvning af kompositbremseklodser til mindskelse af banegodstrafikstøj, om nødvendigt også gennem fast togovervågning eller, hvis det er muligt, ved hjælp af akustiske tests af kompositbremseklodser på en prøvebænk.
- (27) Den europæiske udbygningsplan for ERTMS ⁽²⁾ blev vedtaget den 5. januar 2017 i henhold til artikel 47 i TEN-T-retningslinjerne og gælder for hovednetkorridorerne. Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ⁽³⁾ (»TSI CCS«) bør tilpasses, således at der sikres en sammenhængende indførelse af ERTMS i hele jernbanenettet i Unionen under hensyntagen til den europæiske udbygningsplan for ERTMS.
- (28) I rapporten om ERTMS i et langsigtet perspektiv, som agenturet vedtog den 18. december 2015 ⁽⁴⁾ sammen med sektoren, identificeres de teknologiske elementer, der er væsentlige for at støtte de forretningsmæssige aspekter ved ERTMS. Disse elementer omfatter automatisk togstyring, niveau 3, optimering af bremsekurve, nye generationer af telekommunikationssystemer og satellitpositionering. Der bør i ETCS- og GSMR-specifikationerne tages hensyn til disse elementer, således at de, hvis det er hensigtsmæssigt, ændres under hensyntagen til den nødvendige stabilitet i forbindelse med ERTMS. Der bør tages højde for indvirkningen på andre TSI'er.
- (29) I betragtning af den øgede anvendelse af sammenkoblede lokomotiver og togsæt bør Kommissionens forordning (EU) nr. 1301/2014 ⁽⁵⁾ (»TSI ENE«) tages op til revision, hvad angår krav i tilfælde af samtidig anvendelse af flere strømaftagere i kontakt med køreledninger som følge af brugen af sådanne køretøjer. De operationelle spørgsmål i tilknytning dertil bør også overvejes. TSI ENE og andre TSI'er bør også, hvis det er hensigtsmæssigt, indeholde bestemmelser med henblik på at sikre fortsat interoperabilitet og samtidig forbedre energieffektiviteten for de relevante delsystemer.
- (30) Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014 ⁽⁶⁾ (»TSI INF«) bør indeholde bestemmelser, der sikrer fortsat interoperabilitet og samtidig gør det muligt at nedbringe vedligeholdelsesomkostningerne omkostninger gennem brug af bl.a. tidsbaseret vedligeholdelse, sensorer og overvågningsteknologier.
- (31) Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 ⁽⁷⁾ (»TSI PRM«) bør opdateres, således at den omfatter den seneste udvikling hvad angår identifikation og fjernelse af hindringer for tilgængelighed og overvågning af fremskridtene på dette område, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, om statusoversigt og artikel 8, stk. 5 og 7, om nationale gennemførelsesplaner i Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014. Der kan også fastlægges fælles europæiske prioriteter til at fremme gennemførelsen af TSI PRM på grundlag af de nationale gennemførelsesplaner. Dette bør omfatte en gennemgang af permanente strukturelle løsninger, der kan være nødvendige i personvogne for at sikre lige adgang til ekstra tjenester for bevægelseshæmmede personer, herunder navnlig adgang til spisevogne.
- (32) Kommissionens afgørelse 2012/757/EU ⁽⁸⁾ (»TSI OPE«) bør overvåges regelmæssigt, og bør, hvis det er berettiget, revideres, således at det sikres, at den fortsat er ajour og sikrer en optimal harmonisering og sikkerhed og

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel, om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421).

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/6 af 5. januar 2017 om den europæiske udbygningsplan for ERTMS (European Rail Traffic Management System) (EUT L 3 af 6.1.2017, s. 6).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

⁽⁴⁾ Det Europæiske Jernbaneagentur, ERA-REP-150 af 18. december 2015.

⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1301/2014 af 18. november 2014 om de tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet Energi i EU's jernbanenet (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 179).

⁽⁶⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014 af 18. november 2014 om de tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet Infrastruktur i EU's jernbanesystem (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 1).

⁽⁷⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 110).

⁽⁸⁾ Kommissionens afgørelse 2012/757/EU af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF (EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1).

interoperabilitet for de operationelle krav hvad angår grænsefladen mellem jernbanevirksomheden og infrastrukturforvaltere, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende aktiviteter. Den bør også tage hensyn til udviklingen hvad angår i) de teknologiske ERTMS-elementer, der er væsentlige for at støtte de forretningsmæssige aspekter ved ERTMS, som der henvises til i betragtning (28), ii) sikkerhedskultur og menneskelige faktorer og iii) kompatibilitet mellem tog/ruter.

- (33) I henhold til artikel 36 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 ⁽¹⁾ skal Kommissionen anmode agenturet om at afgive henstillinger om fastlæggelsen af færdigheder og kvalifikationer for alt personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, og integrere dem i TSI OPE eller i anden relevant lovgivning. Disse henstillinger bør ikke kun omfatte lokomotivførere, men også andet togpersonale, der udfører sikkerhedsrelaterede opgaver, der kan kræve specifik uddannelse, og personale, der er beskæftiget med drift og vedligeholdelse af jernbanesystemet.
- (34) Efter indførelsen af kravene om brandbekæmpelsessteder til håndtering af varme hændelser i Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 ⁽²⁾ (»TSI SRT«) og på baggrund af den feedback, der er kommet fra sektoren, bør de operationelle krav for TSI SRT revideres med henblik på at harmonisere evalueringen af evakueringskapacitet, f.eks. i forbindelse med afstanden mellem to laterale eller vertikale udgange. Behovet for at inkludere bestemmelser til at sikre kommunikationen mellem togpersonalet på den ene side og infrastrukturforvalteren og beredskabstjenesterne på den anden side bør også evalueres, og, hvis det er relevant, bør dertil knyttede bestemmelser inkluderes.
- (35) Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 ⁽³⁾ (»TSI TAF«) bør indeholde oplysninger, der letter udveksling af vogne, kombineret eller multimodal transport, udvikling af godstogskorridorer og indberetning af hændelser, under hensyntagen til forbindelserne til andre relaterede redskaber. Dette bør omfatte en forenklet procedure for opdatering af det tekniske grundlag for TSI TAF i overensstemmelse med den procedure for ændringshåndtering for TSI TAF, der er omhandlet i punkt 7.2 i bilaget til s forordning (EU) nr. 1305/2014. Desuden bør der gennemføres en undersøgelse af muligheden for at udveksle TSI TAF-data med sikkerhedsrelaterede applikationer, f.eks. ved transport af farligt gods eller ved særtransporter. TSI'en bør også ændres for at give agenturet mulighed for at vurdere, om de IT-redskaber, der anvendes af den europæiske jernbanesektor, er i overensstemmelse med TSI-kravene. Punkt 2.3.2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1305/2014, som indeholder krav om, at primære jernbanevirksomheder i overensstemmelse med en kontrakt skal levere oplysninger til interesseparter, kan desuden udgøre en hindring for digitaliseringen af jernbanesektoren og bør derfor tages op til revision.
- (36) Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 ⁽⁴⁾ (»TSI TAP«) bør tages op til revision med henblik på yderligere at lette anvendelsen af digitale billetsystemer, herunder kontrol og afvikling af betalinger mellem deltagerne, navnlig i lyset af udviklingen af branchestyrede initiativ »Full Service Model«. Der bør i TSI'en også tages hensyn til revisioner af TSI PRM og til passende anmodninger om ændringer via den procedure for ændringshåndtering, der er fastsat for TSI TAP. Andelen af opgaver, der vedrører forvaltningen af centrale datastrukturer, bør tages op til revision for at tage hensyn til de nye opgaver og ansvarsområder, der tilfalder agenturet som systemmyndighed og det ledelsesorgan, der er defineret i TAP-ledelsesdokumentet ⁽⁵⁾ og etableret af sektoren, med henblik på at fremskynde gennemførelsen af TSI TAP. Indsatsen for at forbedre gennemgående billetsystemer og informations-systemer til multimodal transport, bør også fremmes, navnlig gennem adgang til og udveksling af relevante jernbanetrafikdata med interesseparter i hele den multimodale værdikæde. Desuden bør TSI TAP fokusere på at lette etableringen af integrerede mobilitetstjenester. TSI'en bør også ændres for at give agenturet mulighed for at vurdere, om de IT-redskaber, der anvendes af den europæiske jernbanesektor, er i overensstemmelse med TSI-kravene.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for sikkerhed i jernbanetunneller i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 394).

⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 af 11. december 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafik telematikk for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EF) nr. 62/2006 (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 438).

⁽⁴⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafik telematikk for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem (EUT L 123 af 12.5.2011, s. 11)

⁽⁵⁾ Dokument B.61, som der er henvist til i bilag V i TSI TAP —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

Ved denne afgørelse fastsættes de specifikke mål, der gælder for udviklingen af nye tekniske specifikationer for interoperabilitet (»TSI'er«) eller ændring af eksisterende TSI'er.

Artikel 2

Agenturets opgaver

Når der efter anmodning fra Kommissionen i henhold til artikel 5, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 udarbejdes TSI'er og foretages ændringer deraf, skal agenturet følge de specifikke mål, der er fastlagt i artikel 3 til 14 i denne afgørelse.

Agenturet retter henstillinger til Kommissionen efter at have taget hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved de specifikke mål, der er omhandlet i første afsnit.

Artikel 3

Fælles specifikke mål

1. TSI'erne skal omfatte hele Unionens jernbanesystem på en sådan måde, at der undgås overlapninger, opnås en mere direkte sammenhæng mellem delsystemer, væsentlige krav og TSI'er og gives mulighed for en sammenhængende fastlæggelse af strategier for anvendelsen af TSI'erne.

Med henblik herpå skal der udvikles forskellige mulige scenarier og dertil hørende konsekvensanalyser.

2. Det geografiske og tekniske anvendelsesområde for hver TSI skal gennemgås for at tage hensyn til de krav, der er fastsat i artikel 1, stk. 3 til 5, i direktiv (EU) 2016/797.

3. Hvis det er hensigtsmæssigt, revideres TSI'erne med henblik på at sikre den rette balance mellem regelbaserede og risikobaserede tilgange.

4. Sammenhængen mellem grundparametrene og de gældende væsentlige krav gennemgås, ligesom grænsefladerne med andre delsystemer, for hver TSI.

5. TSI'erne skal, hvis det er hensigtsmæssigt, indeholde bestemmelser, der:

- a) tager hensyn til den mulige indvirkning på og grænseflader til andre TSI'er og eksisterende strategier, politikker og EU-lovgivning og sikrer, at der er sammenhæng mellem dem. TSI'erne skal, hvis det er muligt, bevare de gældende bestemmelser, der tager sigte på at fjerne de tekniske hindringer for togenes interoperabilitet
- b) tager hensyn til udviklingen i Unionens jernbanesystem og de dertil knyttede forsknings- og innovationsaktiviteter og integrerer disse, når de har nået den passende grad af modenhed
- c) færdiggør de resterende udestående punkter
- d) tager hensyn til udviklingen i de tekniske forskrifter, der gælder for net med en sporvidde på 1 520 mm i tredjelande
- e) harmoniserer definitioner foruden dem, der er anført i direktiv (EU) 2016/797, mellem TSI'erne
- f) indeholder henvisninger til standarder og andre tekniske dokumenter, der udvikler sig regelmæssigt, således at de kan opdateres rettidigt
- g) reviderer antallet af interoperabilitetskomponenter og forhøjer det, hvis det er relevant

- h) angiver, om de overensstemmelsesvurderingsorganer, der allerede har fået bemyndigelse på grundlag af en tidligere udgave af TSI'en, skal have en ny bemyndigelse, og om der skal anvendes en forenklet bemyndigelsesprocedure. I alle tilfælde gælder det, at de relaterede betingelser, der finder anvendelse, skal specificeres
 - i) tager hensyn til den bedste praksis i sektoren og gennemgår valget af moduler som foreskrevet i procedurerne for overensstemmelsesvurdering af interoperabilitetskomponenter og delsystemer
 - j) nedbringer risikoen for afsporing samt de sikkerhedsmæssige følger for mennesker og miljøet i tilfælde af afsporing
 - k) ved undersøgelsen af mulige løsninger på sikkerhedsrelaterede spørgsmål tager hensyn til alle de mulige årsager til disse spørgsmål, herunder i videst muligt omfang dem, der vedrører sikkerhedshændelser, uden at det går ud over sikkerheden eller interoperabiliteten
 - l) forbedre energieffektiviteten for de relevante delsystemer.
6. TSI'er, der vedrører informations- og kommunikationssystemer, skal tage hensyn til strukturkrav for open source og open data.
7. Anvendelsen af modulerne for overensstemmelsesvurdering af interoperabilitetskomponenter og delsystemer, herunder eventuelle revisioner af indholdet i de relevante kapitler i TSI'erne, samt behovet for nye eller reviderede ad hoc-moduler eller overgang til standardmoduler som fastlagt i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF ⁽¹⁾ skal præciseres. Med henblik herpå foretages en undersøgelse, der skal fastlægge:
- i) de roller og ansvarsområder, der tilfalder de interesserparter, der er involveret i procedurerne for overensstemmelsesvurdering
 - ii) et udvidet anvendelsesområde, der også omfatter procedurerne for overensstemmelsesvurdering i forbindelse med anmeldte nationale tekniske forskrifter
 - iii) elementerne i de procedurer, der er omhandlet i nr. ii), herunder indholdet af det tekniske dossier, og vurderingsfasernes rækkefølge
 - iv) skabelonerne for verifikationsattester og deres gyldighedsperiode i tilfælde af attest i henhold til den relevante TSI eller nationale forskrifter
 - v) betingelserne for, at interoperabilitetskomponenter kan certificeres i henhold til ophævede TSI'er
 - vi) elementerne for overvågningen og fornyelseskontrollen, hvis der skal foretages vurdering baseret på kvalitetsstyringsystem(er), herunder betingelserne for gennemførelse af uanmeldte besøg hos ansøgeren.

Artikel 4

Specifikke mål for TSI LOC&PAS

1. Bestemmelserne om systemer med automatisk indstilling til forskellige sporvidder i forordning (EU) nr. 1302/2014 (»TSI LOC&PAS«), bl.a. i form af tekniske specifikationer og procedurer for overensstemmelsesvurdering, tages op til revision.
2. TSI LOC&PAS skal, hvis det er relevant, indeholde bestemmelser med henblik på at lette passageradgang til personvogne under hensyntagen til grænsefladerne med infrastrukturen.
3. TSI LOC&PAS skal indeholde fakultative bestemmelser, som letter:
 - a) godkendelse af køretøjer i store anvendelsesområder og
 - b) oprangeringen af persontog, herunder bagudkompatibilitet med de internationale forskrifter for personvogne (»RIC« — Regolamento Internazionale delle Carrozze).
4. TSI LOC&PAS skal, hvis det er relevant, indeholde krav med henblik på at forbedre beskyttelsen af lokomotivførere, hvad angår sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen samt driftssikkerhed. Der skal fastlægges specifikationer for redskaber til kontrol af køre- og hviletider for lokomotivførere.
5. Der skal i TSI LOC&PAS tages hensyn til ændringer i proceduren for at bringe mobile delsystemer i omsætning, jf. artikel 20-26 i direktiv (EU) 2016/797, herunder kontrol før første anvendelse af køretøjer, som har fået tilladelse, jf. artikel 4, stk. 3, litra i), og artikel 23 i nævnte direktiv.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82).

*Artikel 5***Specifikke mål for TSI WAG**

1. Uden at dette berører artikel 21, stk. 16, i direktiv (EU) 2016/797, skal forordning (EU) nr. 321/2013 (»TSI WAG«) indeholde bestemmelser om, hvilke køretøjer der kan få tilladelse og anvendes på jernbanenet med en sporvidde på 1 520 mm i Unionen.
2. Bestemmelserne i TSI WAG om sporviddesystemer med automatisk indstilling, bl.a. i form af tekniske specifikationer og procedurer for overensstemmelsesvurdering, tages op til revision.
3. TSI WAG skal indeholde bestemmelser med henblik på at øge fleksibiliteten og effektiviteten i togets oprangering og styrke udviklingen af intermodal transport. Der skal medtages bestemmelser om automatisk kobling, hvis det er relevant.
4. I TSI WAG skal der sikres overensstemmelse og undgå overlapning med forskrifterne vedrørende international jernbanetransport af farligt gods (»RID«), hvad angår de tekniske krav, der gælder for køretøjer. Det skal overvejes at medtage bestemmelser om afsporingsdetekteringsfunktion, for så vidt angår tekniske krav, praktiske aspekter og procedurer for overensstemmelsesvurdering.
5. TSI WAG skal indeholde krav, der forbedrer identifikationen for godsvogne. Hvis det er relevant, medtages bestemmelser om anvendelsen af kontaktløs teknologi og dertil knyttede standarder.
6. Der skal i TSI WAG tages hensyn til ændringer i proceduren for at bringe mobile delsystemer i omsætning, jf. artikel 20-26 i direktiv (EU) 2016/797, herunder kontrol før første anvendelse af køretøjer, som har fået tilladelse, jf. artikel 4, stk. 3, litra i), og artikel 23 i nævnte direktiv.

*Artikel 6***Specifikke mål for TSI NOI**

1. Forordning (EU) nr. 1304/2014 (»TSI NOI«) skal indeholde bestemmelser til effektivt at mindske banegodstrafikstøj ved at modernisere de eksisterende godsvogne med eftermontering af kompositbremseklodser eller via andre hensigtsmæssige løsninger.
2. TSI NOI skal indeholde en procedure til at foretage støjprøvning af kompositbremseklodser. Brug af kompositbremseklodser som anført i tillæg G til forordning (EU) nr. 321/2013 er tilladt. Om nødvendigt kan det være påkrævet at foretage yderligere prøvninger, enten gennem fast togovervågning eller ved hjælp af akustiske tests af kompositbremseklodser på en prøvebænk.

*Artikel 7***Specifikke mål for TSI CCS**

1. Forordning (EU) 2016/919 (»TSI CCS«) skal tages op til revision med henblik på at forenkle proceduren for opdatering af det tekniske grundlag i overensstemmelse med anmodningerne om ændringer via den procedure for ændringshåndtering, der er fastsat for TSI CCS.
2. TSI CCS skal tages op til revision for at sikre en sammenhængende indførelse af ERTMS i hele jernbanenettet i Unionen. Der skal fokuseres på enkle, mobile strukturer og et begrænset antal softwareversioner for at opnå en omkostningseffektiv implementering.
3. Der skal i TSI CCS foretages ændringer af ETCS- og GSMR-specifikationer under hensyntagen til en cost-benefit-analyse vedrørende nye projekter og tidligere investeringer. Den skal omfatte både tekniske forskrifter og forskriftsmæssige rammer for migration med henblik på at behandle de teknologiske elementer, der er identificeret i rapporten om ERTMS i et langsigtet perspektiv.
4. TSI CCS skal indeholde bestemmelser om en mekanisme til hurtig korrigering af fejl under hensyntagen til kompatibiliteten mellem faste og mobile delsystemer. Denne mekanisme skal omfatte korrigerende foranstaltninger for at sikre kompatibilitet i ERTMS-implementeringen, uden at stabiliteten i ERTMS bringes i fare. Hvis det er relevant, tilføjes der yderligere foranstaltninger for at sikre teknisk kompatibilitet mellem faste og mobile delsystemer.

5. TSI CCS skal muliggøre migration af teknologier, der kan anvendes af både det faste og mobile delsystem, fra GSM-R til en næste generation af kommunikationssystemer, idet der tages hensyn til balancen mellem jernbanespecifikke og generelle standarder for telekommunikation.

Artikel 8

Specifikke mål for TSI ENE

Forordning (EU) nr. 1301/2014 (»TSI ENE«) skal tages op til revision, hvad angår de tekniske krav, der gælder for samtidig anvendelse af flere strømaftagere i kontakt med køreledninger som følge af anvendelsen af sammenkoblede lokomotiver og togsæt. Der skal også medtages operationelle spørgsmål i forbindelse hermed, hvis det er relevant.

Artikel 9

Specifikke mål for TSI INF

1. Kommissionens forordning (EU) nr. 1299/2014 (»TSI INF«) skal indeholde bestemmelser, der sikrer fortsat interoperabilitet inden for delsystemet og, hvis det er relevant, med andre delsystemer, samtidig med at det gøres muligt at nedbringe omkostningerne til infrastrukturvedligeholdelse gennem brug af især tidsbaseret vedligeholdelse, sensorer og overvågningsteknologier.

2. TSI INF skal indeholde bestemmelser om sporviddesystemer med automatisk indstilling, bl.a. i form af tekniske specifikationer og procedurer for overensstemmelsesvurdering.

Artikel 10

Specifikke mål for TSI PRM

1. Forordning (EU) nr. 1300/2014 (»TSI PRM«) skal tages op til revision med henblik på at fastsætte krav vedrørende statusoversigten som omhandlet i forordningens artikel 7.

Den skal indeholde bestemmelser vedrørende medlemsstaternes udpegelse af de enheder, der er ansvarlige for de relaterede data og de bestemmelser, hvorefter der fastsættes en tidsplan for udarbejdelse af statusoversigten.

Disse bestemmelser skal være baseret på agenturets henstilling, jf. artikel 7, stk. 2, i nævnte forordning, og på den bedste praksis ved gennemførelsen af statusoversigterne, der fastlægges af hver enkelt medlemsstat.

2. TSI PRM skal fastlægge fælles prioriteter og kriterier for yderligere at forbedre tilgængeligheden for bevægelseshæmmede personer baseret på en sammenlignende oversigt over strategierne i de nationale gennemførelsesplaner, der er omhandlet i artikel 8 i forordning (EU) nr. 1300/2014.

Der skal i disse prioriteter og kriterier tages hensyn til den bedste praksis ved udviklingen og gennemførelsen af disse planer.

3. TSI PRM skal indeholde en klar definition af manuelle og elektriske kørestole og de krav, der gælder for innovative elektriske kørestole, for at opnå sikker adgang til persontog.

Artikel 11

Specifikke mål for TSI OPE

1. Afgørelse 2012/757/EU (»TSI OPE«) skal fastlægge de grundlæggende driftsprincipper og fælles driftsregler, der gør det muligt at nedbringe antallet af nationale forskrifter.

2. TSI OPE skal omfatte bestemmelser med henblik på at sikre kompatibilitet mellem hele tog og de strækninger, de skal køre på.
3. Der skal i TSI OPE tages hensyn til udviklingen af standardiserede kommunikationsmetoder og -protokoller og standardiserede dataudvekslingssystemer.
4. Der skal i TSI OPE tages hensyn til udviklingen af de registre, der er omhandlet i artikel 47, 48 og 49 i direktiv (EU) 2016/797.
5. TSI OPE skal fastlægge omfanget af udestående punkter for drift og skelne mellem de nationale gældende forskrifter og de forskrifter, der kræver harmonisering gennem EU-lovgivningen for at muliggøre migration til et interoperabelt system med fastlæggelse af den optimale grad af teknisk harmonisering.
6. TSI OPE skal indeholde bestemmelser om udvikling af kohærente sammenhænge til driftskravene for infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer. Dette omfatter sikring af, at der er taget behørigt hensyn til sikkerhedskulturen og de menneskelige faktorer.
7. Hvis det er relevant, skal færdigheder og kvalifikationer for alt personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, som ikke er omfattet af anden relevant lovgivning, fastlægges i TSI OPE.

Artikel 12

Specifikke mål for TSI SRT

1. Driftskravene i forordning (EU) nr. 1303/2014 (»TSI SRT«) skal tages op til revision med henblik på harmonisering af evalueringen af evakueringskapacitet, f.eks. i forbindelse med afstanden mellem to laterale eller vertikale udgange.
2. Der skal, hvis det er relevant, medtages bestemmelser om kommunikationen mellem togpersonalet på den ene side og infrastrukturforvalteren og beredskabstjenesterne på den anden side.

Artikel 13

Specifikke mål for TSI TAF

1. Forordning (EU) nr. 1305/2014 (»TSI TAF«) skal tages op til revision med henblik på at forenkle proceduren for opdatering af det tekniske grundlag i overensstemmelse med proceduren for ændringshåndtering for TSI TAF som omhandlet i punkt 7.2 i bilaget til nævnte forordning.
2. Indholdet og strukturen af de meddelelser, der er fastlagt i TSI TAF i forbindelse med udveksling af vogne og togets oprangering, skal revideres og forenkles, hvis det er relevant.
3. Indholdet og strukturen af de meddelelser, der er fastlagt i TSI TAF i forbindelse med kombineret eller multimodal transport, skal revideres og, hvis der ikke er fastlagt sådanne meddelelser, skal de udarbejdes med henblik på at lette logistik og drift.
4. TSI TAF skal, hvis det er relevant, omfatte data, som udveksles med sikkerhedsrelaterede applikationer.
5. Sammenhængene mellem de TSI TAF-databaser og -redskaber, der anvendes til at forbedre jernbanegods-transportens effektivitet, skal tages op til revision.
6. TSI TAF skal give agenturet mulighed for at vurdere, om de IT-redskaber, der anvendes af den europæiske jernbanesektor, er i overensstemmelse med TSI-kravene.
7. Der må i TSI TAF ikke pålægges jernbanevirksomheder krav, som kan udgøre en hindring for digitaliseringen af jernbanesektoren.

*Artikel 14***Specifikke mål for TSI TAP**

1. Forordning (EU) nr. 454/2011 (»TSI TAP«) skal tages op til revision med henblik på at forenkle proceduren for opdatering af det tekniske grundlag i overensstemmelse med proceduren for ændringshåndtering for TSI TAP som omhandlet i punkt 7.5.2 i bilaget til nævnte forordning.
2. Det geografiske anvendelsesområde for TSI TAP er det samme som det geografiske anvendelsesområde for TSI TAF.
3. Hvis det er relevant, tages der i TSI TAP hensyn til det væsentlige krav »tilgængelighed«, som det er defineret i punkt 1.6 i bilag III til direktiv (EU) 2016/797.
4. Der skal i TSI TAP tages hensyn til revisionen af TSI PRM, navnlig hvad angår statusoversigterne og, hvis det er relevant, det branchestyrede initiativ »Full Service Model«.
5. TSI TAP skal fastlægge andelen af opgaver, der vedrører forvaltningen af centrale datastrukturer, for at tage hensyn til de nye opgaver og ansvarsområder, der tilfalder agenturet og det ledelsesorgan, der er etableret af sektoren, med henblik på at fremskynde gennemførelsen af TSI TAP.
6. TSI TAP skal gøre det lettere at oprette gennemgående billetsystemer, integrerede billetsystemer og informations- og reservationssystemer til multimodal transport.
7. TSI TAP skal give agenturet mulighed for at vurdere, om de IT-redskaber, der anvendes af den europæiske jernbanesektor, er i overensstemmelse med TSI-kravene.

Artikel 15

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. juni 2017.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand
