

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2017/6**af 5. januar 2017****om den europæiske udbygningsplan for ERTMS (European Rail Traffic Management System)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU ⁽¹⁾, særlig artikel 47, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Formålet med den europæiske udbygningsplan for ERTMS (European Rail Traffic Management System) er at sikre, at de køretøjer, der er nævnt i punkt 1.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ⁽²⁾, og som er udstyret med ERTMS, gradvis kan få adgang til et stigende antal strækninger, havne, terminaler og rangerbanegårde, uden at der kræves klasse B-systemer foruden ERTMS. Den europæiske udbygningsplan for ERTMS, der er fastsat i Kommissionens afgørelse 2012/88/EU ⁽³⁾, bør tilpasses for at tage hensyn til den udbygning af ERTMS, som medlemsstaterne har foretaget, og for at bringe den i overensstemmelse med kravene i artikel 39, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1315/2013 og med den definition af hovednetkorridorer, der er fastsat i artikel 2, nr. 14, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 ⁽⁴⁾. Denne plan bør sammen med den nationale gennemførelsesplan, jf. punkt 7.4.4 i bilaget til forordning (EU) 2016/919, sikre køretøjs ejere tilstrækkelig synlighed til at tillade passende virksomhedsplanlægning.
- (2) En udbygningsplan for hovednetkorridorerne bør omfatte stationer, knudepunkter, adgang til vigtige søhavne og indlandshavne, lufthavne, banegodsterminaler og infrastrukturkomponenter, jf. artikel 11 i forordning (EU) nr. 1315/2013, da de er nødvendige for at opnå interoperabilitet i det europæiske jernbanenet.
- (3) Fuld overholdelse af forordning (EU) 2016/919 er en afgørende forudsætning for udbygningen af ERTMS. Medlemsstaterne har endnu ikke nået denne målsætning, især fordi de indførte nationale eller projektspecifikke løsninger.
- (4) Ved udbygning af fast ERTMS-udstyr bør medlemsstaterne anvende det seneste sæt specifikationer som omhandlet i bilag A til forordning (EU) 2016/919, der korrigerer fejl og fejlforklaringer i den foregående baseline, fører til enklere tekniske løsninger og sikrer overensstemmelse med mobile Baseline 3-enheder.
- (5) Gennemførelsesbestemmelserne for fast udstyr er et supplement til de gennemførelsesbestemmelser for mobilt udstyr, der er fastsat i forordning (EU) 2016/919, og det er derfor nødvendigt at tilpasse den europæiske udbygningsplan for ERTMS til de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der er fastsat i nævnte forordning, for så vidt angår togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne.
- (6) Udbygningen af ERTMS på grænseoverskridende strækninger kan være teknisk udfordrende og bør derfor være genstand for en prioriteret indsats fra Unionen, medlemsstaterne og de berørte infrastrukturforvaltere. Godstogskorridorer, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 ⁽⁵⁾, kunne også spille en afgørende rolle i udbygningen af ERTMS på grænseoverskridende strækninger, navnlig ved at gennemføre koordinerede løsninger.

⁽¹⁾ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Kommissionens afgørelse 2012/88/EU af 25. januar 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne (EUT L 51 af 23.2.2012, s. 1).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

- (7) Eftersom synkronisering af den grænseoverskridende udbygning er et vigtigt element for jernbanevirksomhedernes forretningsplaner, bør de berørte infrastrukturforvaltere underskrive en aftale, der sikrer koordineringen af udbygningsdatoer og tekniske løsninger. I tilfælde af uenighed kan Kommissionen hjælpe med at finde løsninger.
- (8) For at følge, hvordan udbygningen af ERTMS på hovednetkorridorerne skrider frem, bør medlemsstaterne underrette Kommissionen om den rettidige gennemførelse af deres strækninger ved hjælp af TENtecsystemet og det europæiske infrastrukturregister. Der kan gives udsættelse af de relevante frister efter anmodning fra medlemsstaten, men kun i særlige tilfælde.
- (9) Revisionen af forordning (EU) nr. 1316/2013 kan få konsekvenser for tilpasningen af hovednetkorridorerne. Nærværende forordning bør revideres i overensstemmelse hermed. Ved denne forordning fastsættes gennemførelsesfristerne for de korridorstrækninger, hvor ERTMS kan tages i brug senest i 2023. Alle frister efter 2023 skal tages op til revision senest den 31. december 2023, for så vidt angår den tidshorisont, der er defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013, med henblik på at opnå en realistisk tidslinje for gennemførelse og at undersøge mulighederne for tidligere gennemførelsesfrister.
- (10) Fra datoen for anvendelsen af denne forordning, der er en gennemførelsesretsakt i henhold til artikel 13 i forordning (EU) 2016/919, vil punkt 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 og 7.3.5 i bilag III til afgørelse 2012/88/EU ophøre med at finde anvendelse. Punkt 7.3.2.3 bør imidlertid ikke være omfattet af denne forordning, fordi det ligger uden for rammerne af forordningens retsgrundlag. Punkt 7.3.2.3 i bilag III til afgørelse 2012/88/EU bør derfor fortsat finde anvendelse indtil vedtagelsen af en anden gennemførelsesretsakt.
- (11) For så vidt angår højhastighedslinjerne på de hovednetkorridorer, der er omfattet af nærværende forordning, bør jernbaneinfrastrukturforvalterne, såfremt en af betingelserne i punkt 7.3.2.3 i bilag III til afgørelse 2012/88/EU opfyldes før den dato, der er angivet for samme strækning i bilag I, installere fast ERTMS-udstyr på den pågældende strækning i henhold til nævnte bestemmelse.
- (12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 52 i forordning (EU) nr. 1315/2013 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastlægges tidsplanen for udbygningen af ERTMS (European Rail Traffic Management System) på hovednetkorridorer som fastsat i bilag I.
2. Denne forordning finder ikke anvendelse på installation af ERTMS-udstyr på det rullende materiel, jf. punkt 7.3.3 i bilag III til afgørelse 2012/88/EU.

Artikel 2

Særlige regler for installation af ETCS i forbindelse med faste anlæg

1. Jernbaneinfrastrukturforvalterne skal udstyre hovednetkorridorerne med ERTMS og tage ERTMS i brug på disse korridorer senest på de datoer, der er anført i bilag I til denne forordning, herunder på banegårde og jernbaneknudepunkter. Jernbaneforbindelserne til de elementer, der er opført i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013, og til de infrastrukturkomponenter, der er omhandlet i artikel 11 i forordning (EU) nr. 1315/2013, og som befinder sig på en hovednetkorridor, skal udstyres og tages i brug på den dato, der er angivet for den pågældende hovednetkorridorstrækning.

Udbygningen skal ske i henhold til artikel 1, stk. 4, artikel 7, stk. 2, litra c), og artikel 39, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1315/2013.

2. En hovednetkorridor anses for udstyret med ERTMS, når ERTMS i henhold til artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF ⁽¹⁾ eller artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽²⁾ er godkendt til ibrugtagning, så der er mulighed for person- og godstrafik i begge retninger, navnlig i forbindelse med arbejder eller forstyrrelser, og — i det omfang det er nødvendigt i forbindelse med drift af køretøjer, der kun er udstyret med ERTMS — på sidespor.
3. Jernbaneinfrastrukturforvalterne skal bestræbe sig på i samarbejde, på samme tid og på en teknisk ensartet måde at udstyre grænseoverskridende strækninger med ERTMS og tage det i brug. Efter at have hørt de berørte jernbanevirksomheder skal jernbaneinfrastrukturforvalterne indgå en aftale om de tekniske og operationelle aspekter af udbygningen for hver af de grænseoverskridende strækninger. Jernbaneinfrastrukturforvalterne skal indgå en sådan aftale senest et år før den tidligste udbygningsdato for den pågældende grænseoverskridende strækning. Aftalen skal indeholde overgangsbestemmelser, der tager hensyn til de behov, som er forbundet med jernbanevirksomhedernes grænseoverskridende operationer. I tilfælde af uenighed skal de berørte medlemsstater indlede en aktiv dialog med henblik på at finde fælles konvergerende løsninger. De kan anmode Kommissionen om hjælp. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne aftaler senest en måned efter indgåelsen.
4. De skæringsdatoer, som er fastsat i aftaler om projekter, der medfinansieres af Unionen, og som ligger før de datoer, som er fastsat i bilag I, har forrang for disse datoer.
5. Medlemsstaterne kan beslutte at beholde de eksisterende klasse B-systemer, der er defineret i punkt 2.2 i bilaget til forordning (EU) 2016/919. Inden de frister, der er fastsat i bilag I, skal de køretøjer, der er omhandlet i punkt 1.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919, og som er udstyret med en ERTMS-version, der er kompatibel med det faste udstyr, dog gives adgang til disse strækninger og til de infrastrukturkomponenter, der er omhandlet i artikel 11 i forordning (EU) nr. 1315/2013, uden at det kræves, at de er udstyret med et klasse B-system.

Artikel 3

Meddelelser

1. Når ERTMS tages i brug på en hovednetkorridorstrækning, underretter den berørte medlemsstat inden for en måned Kommissionen herom via de systemer, der er oprettet i henhold til artikel 49, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1315/2013 og artikel 5, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU ⁽³⁾.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om eventuelle forsinkelser vedrørende ibrugtagningen af ERTMS på hovednetkorridorstrækninger, der udstyres med systemet. Jernbaneinfrastrukturforvalterne informerer medlemsstaterne om disse forsinkelser i overensstemmelse hermed.
3. Ved anmeldelse af de forsinkelser, der er nævnt i stk. 2, sender den berørte medlemsstat Kommissionen et dossier med en teknisk beskrivelse af projektet og en ny dato for ibrugtagning af ERTMS. Dossieret skal angive årsagerne til forsinkelsen, og hvilke korrigerende foranstaltninger der er truffet af jernbaneinfrastrukturforvalteren.
4. Hvis forsinkelsen skyldes særlige omstændigheder, kan Kommissionen acceptere at udsætte den relevante frist med højst tre år. Hvis der gives udsættelse, skal medlemsstaten inden for en måned efter tildelingen af denne udsættelse foretage de nødvendige ændringer af sin nationale gennemførelsesplan, jf. punkt 7.4.4 i bilaget til forordning (EU) 2016/919.

Med de »særlige omstændigheder«, der er nævnt i første afsnit, menes omstændigheder som følge af planlægningsfasen, der er knyttet til særlige geologiske forhold, miljø- eller artsbeskyttelse, arkæologiske fund, tilladelsesprocedurer eller gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU ⁽⁴⁾, eller omstændigheder som følge af anlægsfasen og godkendelsesfasen, der er uden for projektlederens kontrol, og som ikke falder ind under kategorien af sædvanlige risici, der bør imødegås på projektledelsesniveau for denne type projekter.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU af 26. november 2014 om de fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/633/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 489).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EUT L 124 af 25.4.2014, s. 1).

5. Hvis de ERTMS-specifikationer, der er fastsat i forordning (EU) 2016/919, ændres på inkompatibel vis ved en lovgivningsmæssig retsakt, skal medlemsstaterne uden urimelig forsinkelse, men senest på tidspunktet for den formelle udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797, give Kommissionen en analyse af de virkninger, som anvendelsen af den ændrede retlige henvisning har på deres net og på ERTMS-planlægningen. Hvis det kan påvises, at ændringerne har en direkte virkning med hensyn til omkostningerne eller tidsplanen for specifikke gennemførelser, tilpasses bilag I i overensstemmelse hermed.

Artikel 4

Revision

Senest den 31. december 2023 gennemfører Kommissionen efter samråd med medlemsstaterne og med støtte fra den europæiske ERTMS-koordinator, der er omhandlet i artikel 45 i forordning (EU) nr. 1315/2013, en revision af de datoer efter den 1. januar 2024, der er fastsat i bilag I til nærværende forordning.

Artikel 5

Referencer

Henvisninger til bilag III til afgørelse 2012/88/EU gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag II.

Artikel 6

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft den 26. januar 2017.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. januar 2017.

På Kommissionens vegne

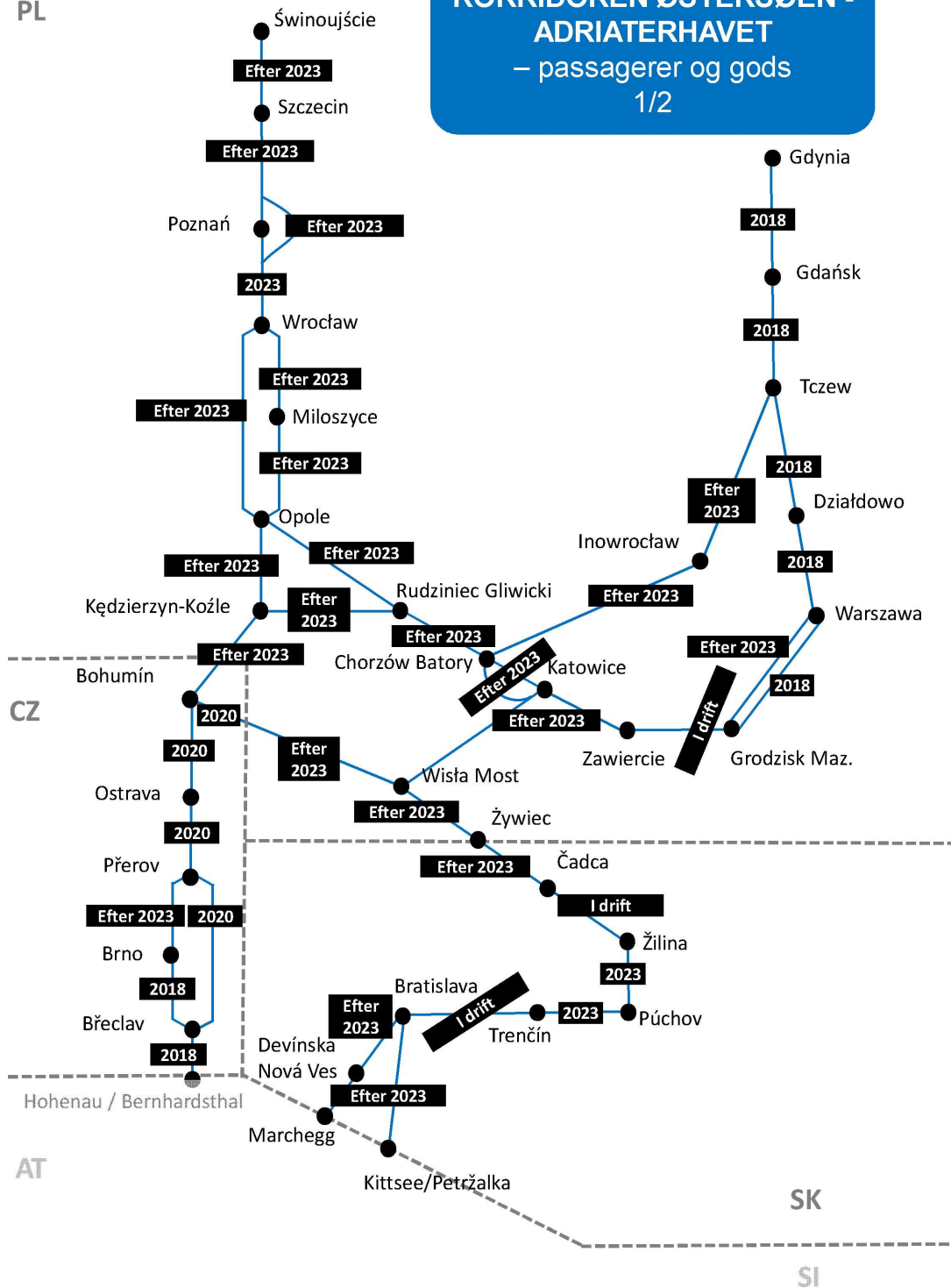
Jean-Claude JUNCKER

Formand

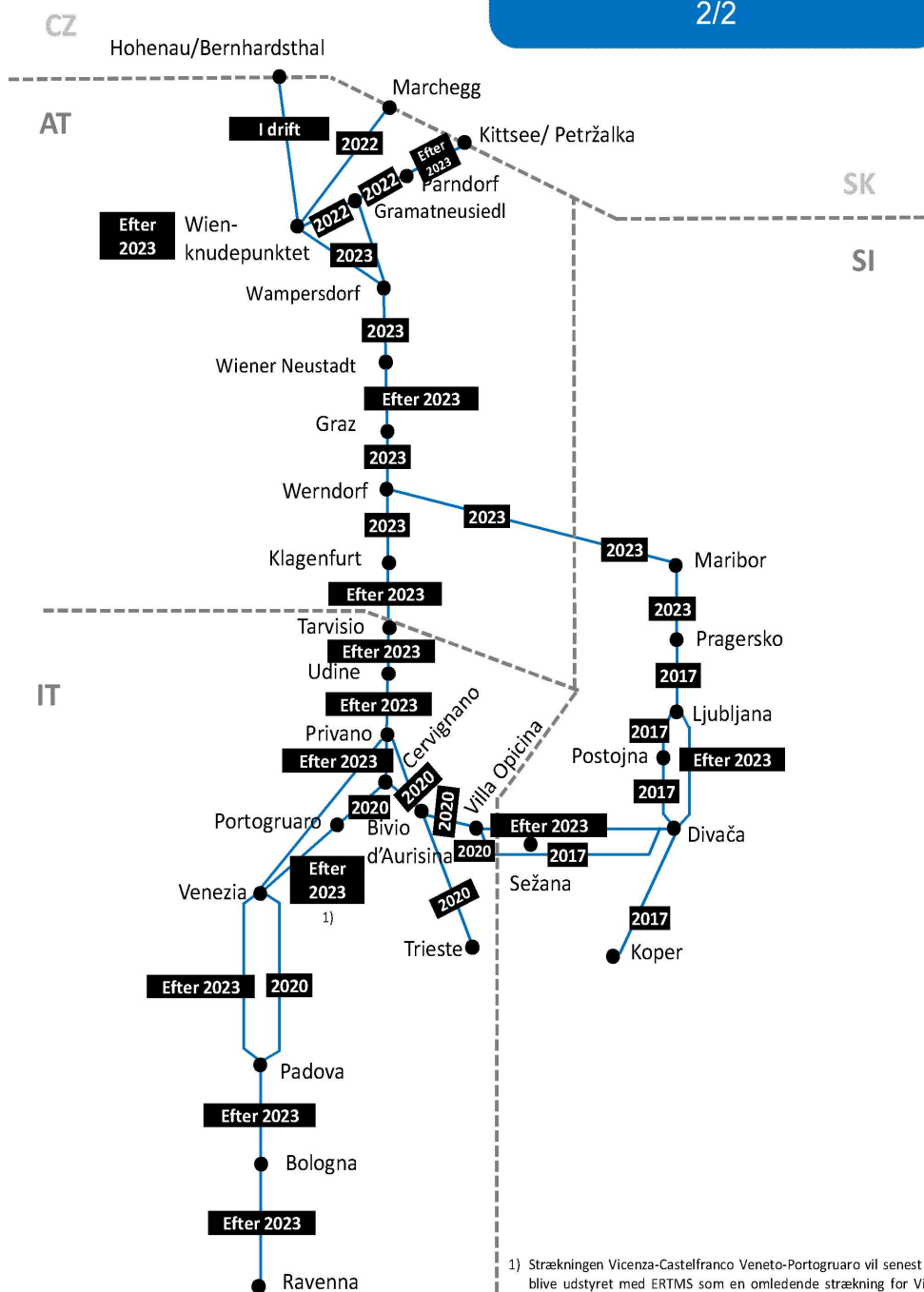
BILAG I

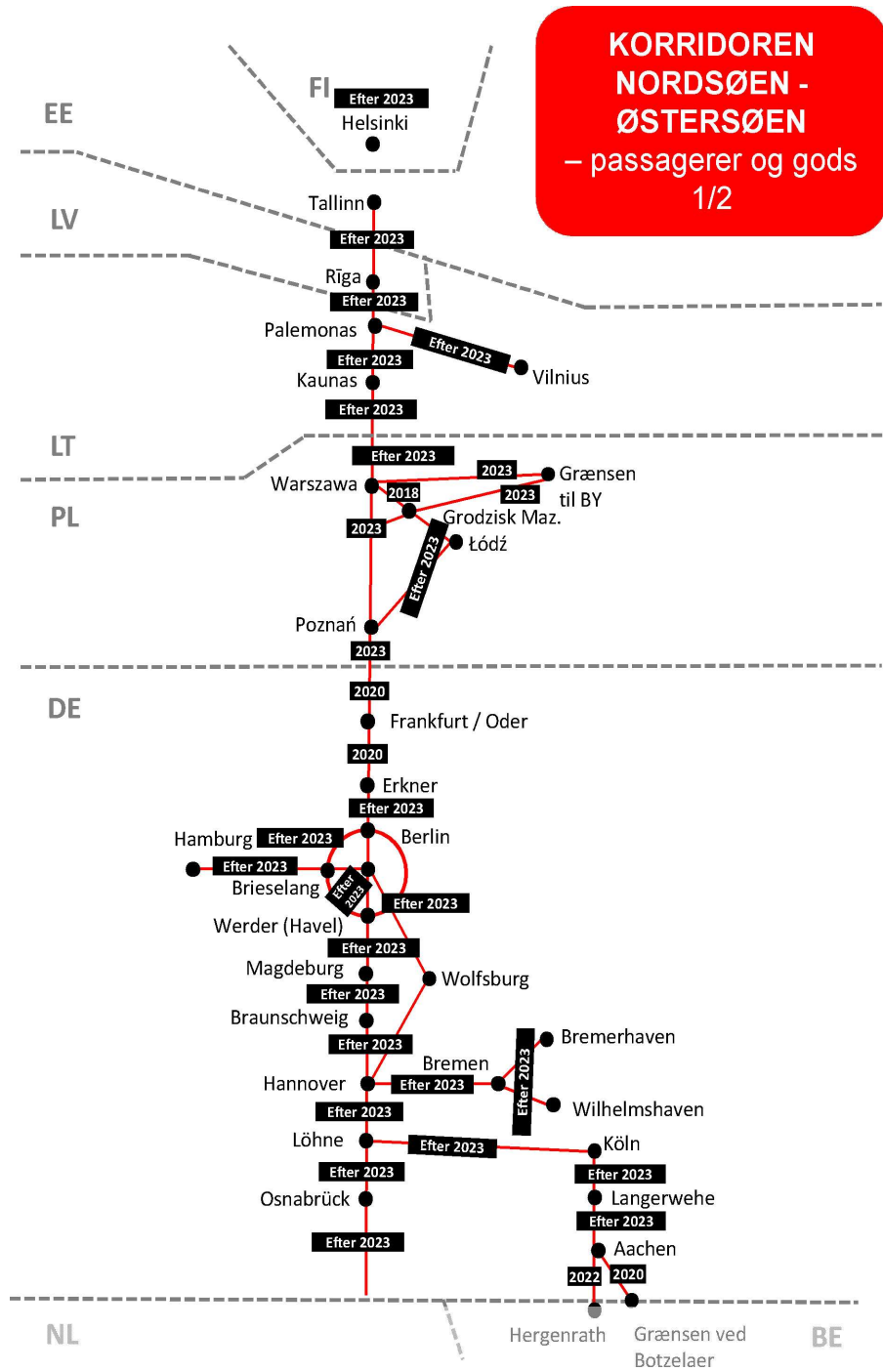
PL

KORRIDOREN ØSTERSØEN - ADRIATERHAVET
– passagerer og gods
1/2

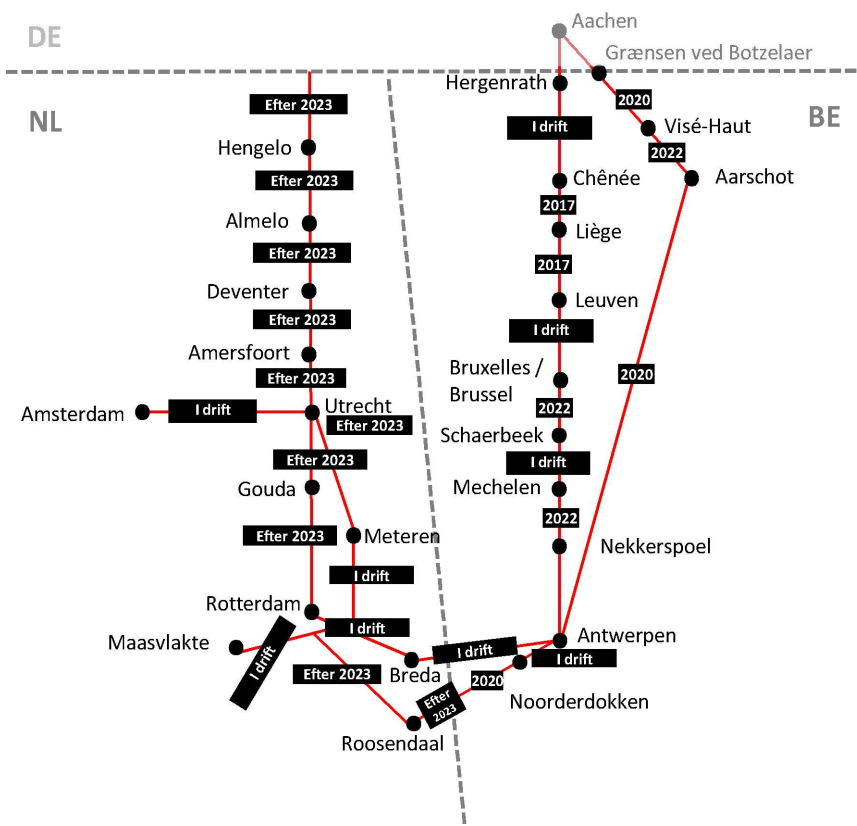


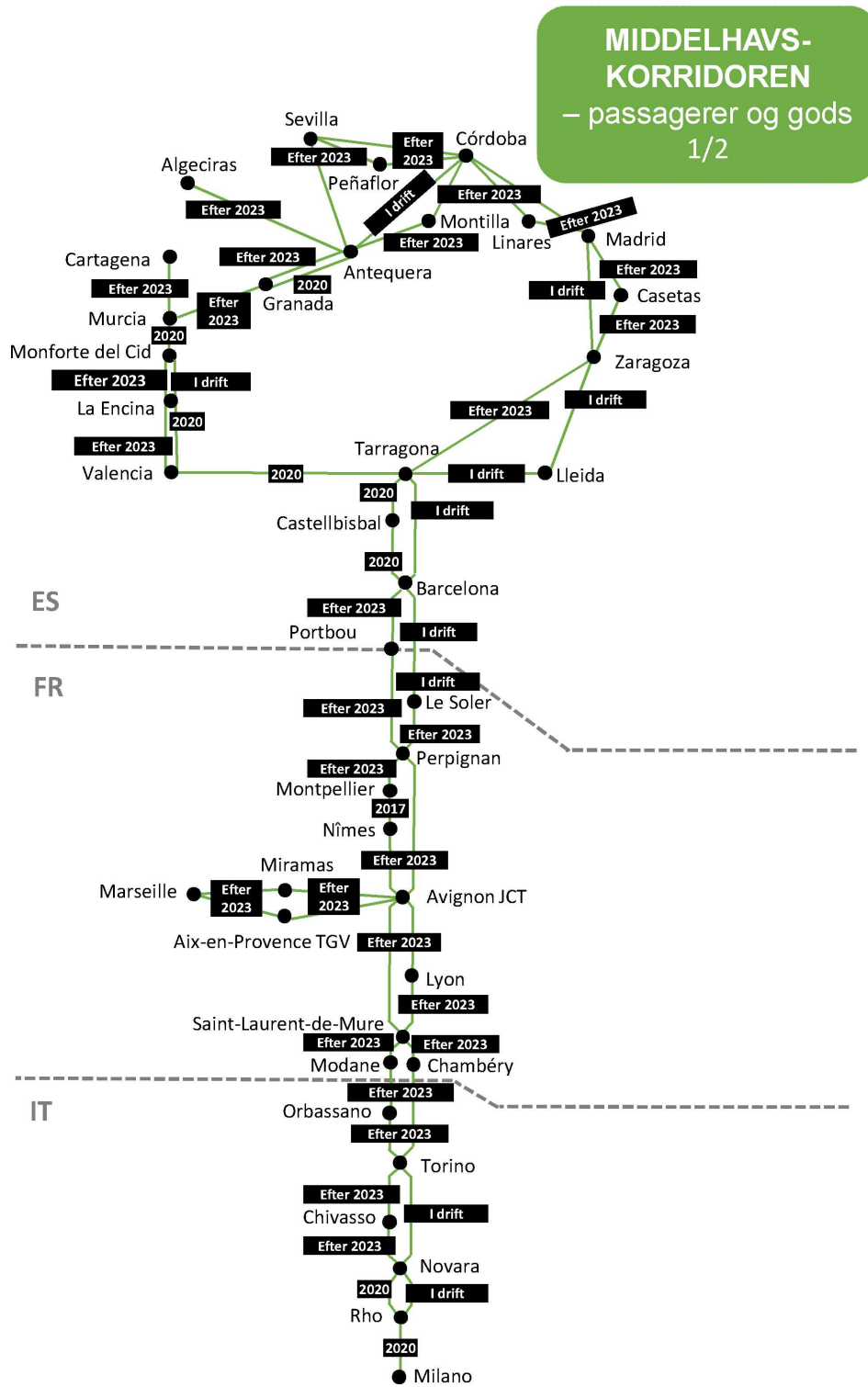
KORRIDOREN ØSTERSØEN - ADRIATERHAVET – passagerer og gods 2/2



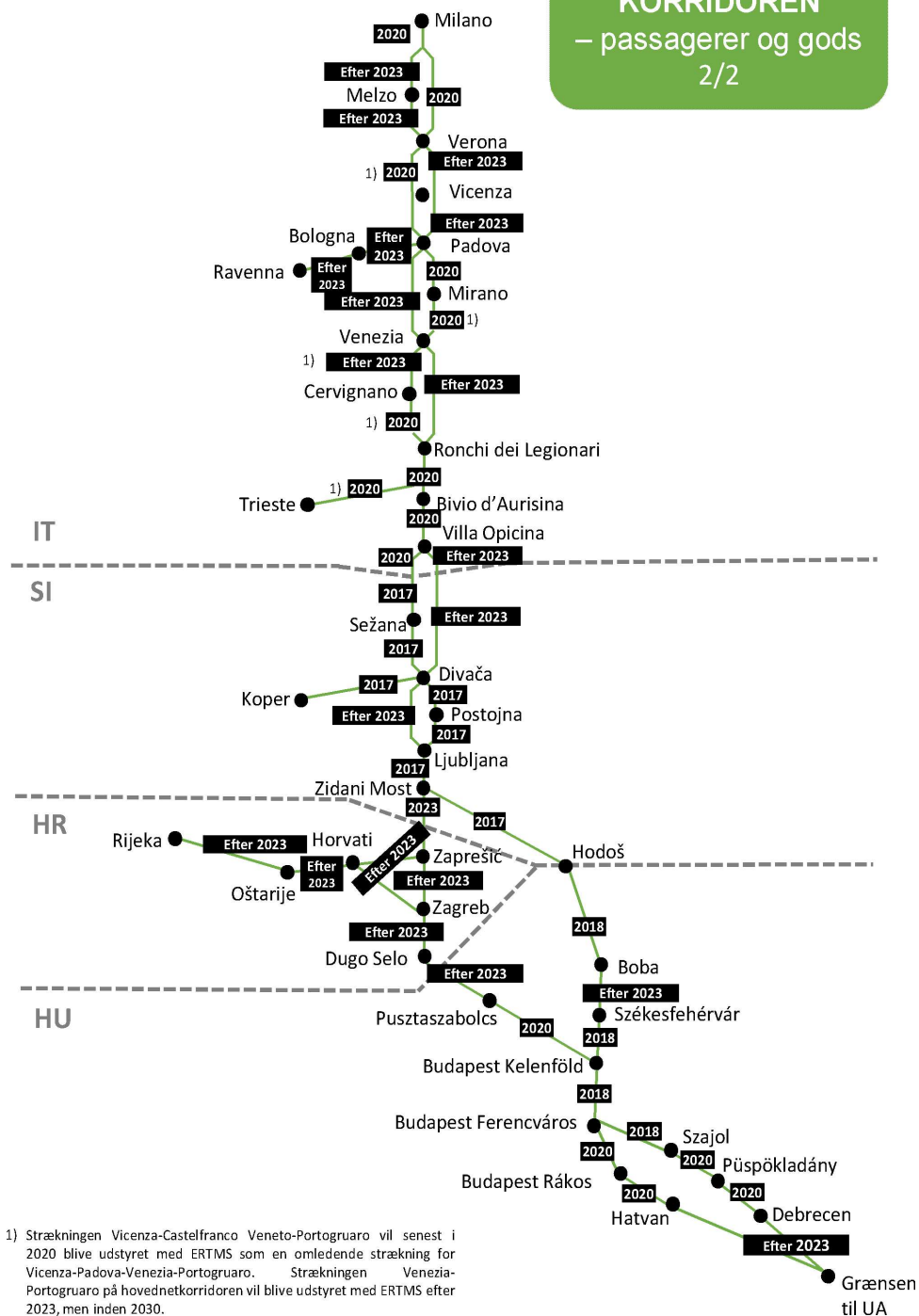


**KORRIDOREN
NORDSØEN -
ØSTERSØEN**
– passagerer og gods
2/2

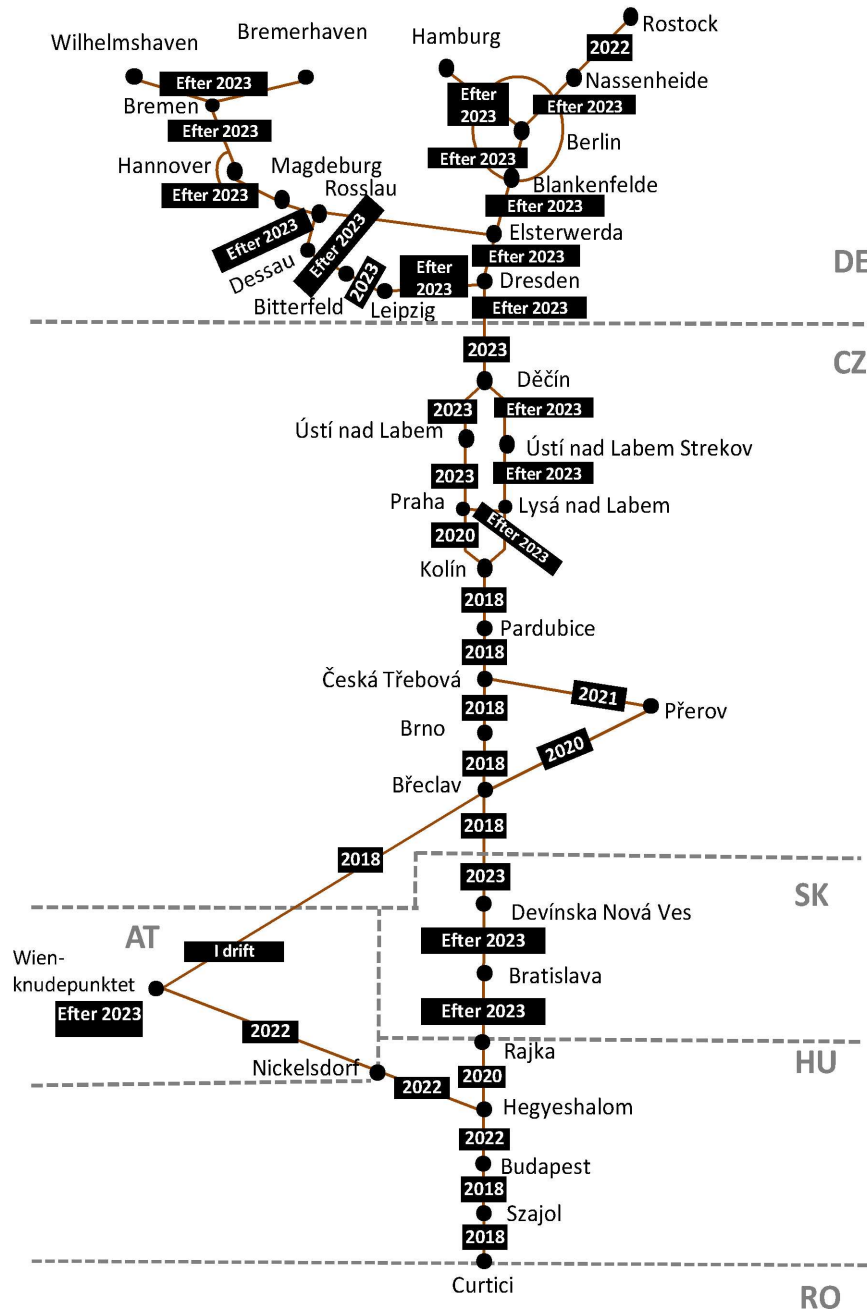




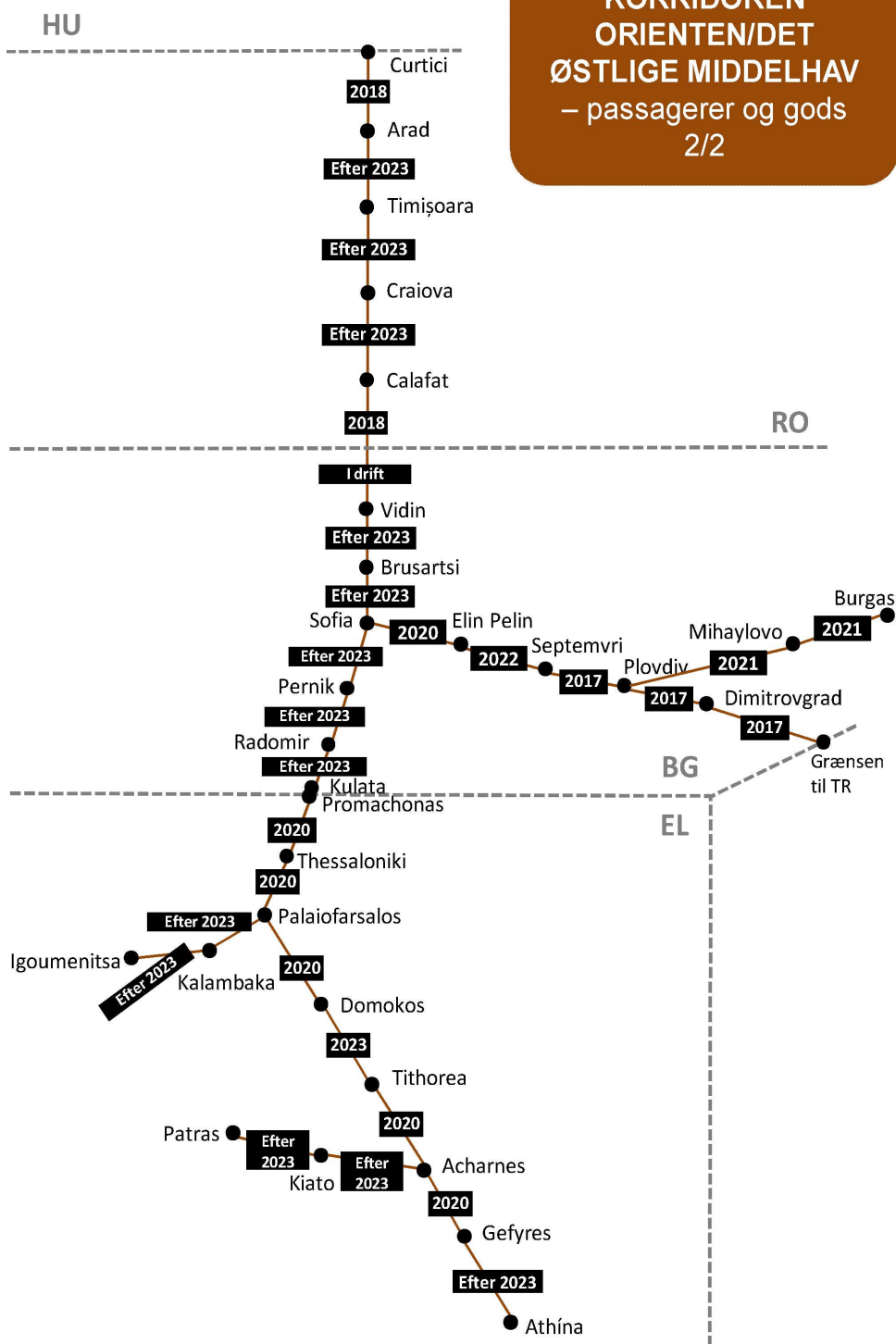
MIDDELHAVS-KORRIDOREN – passagerer og gods 2/2

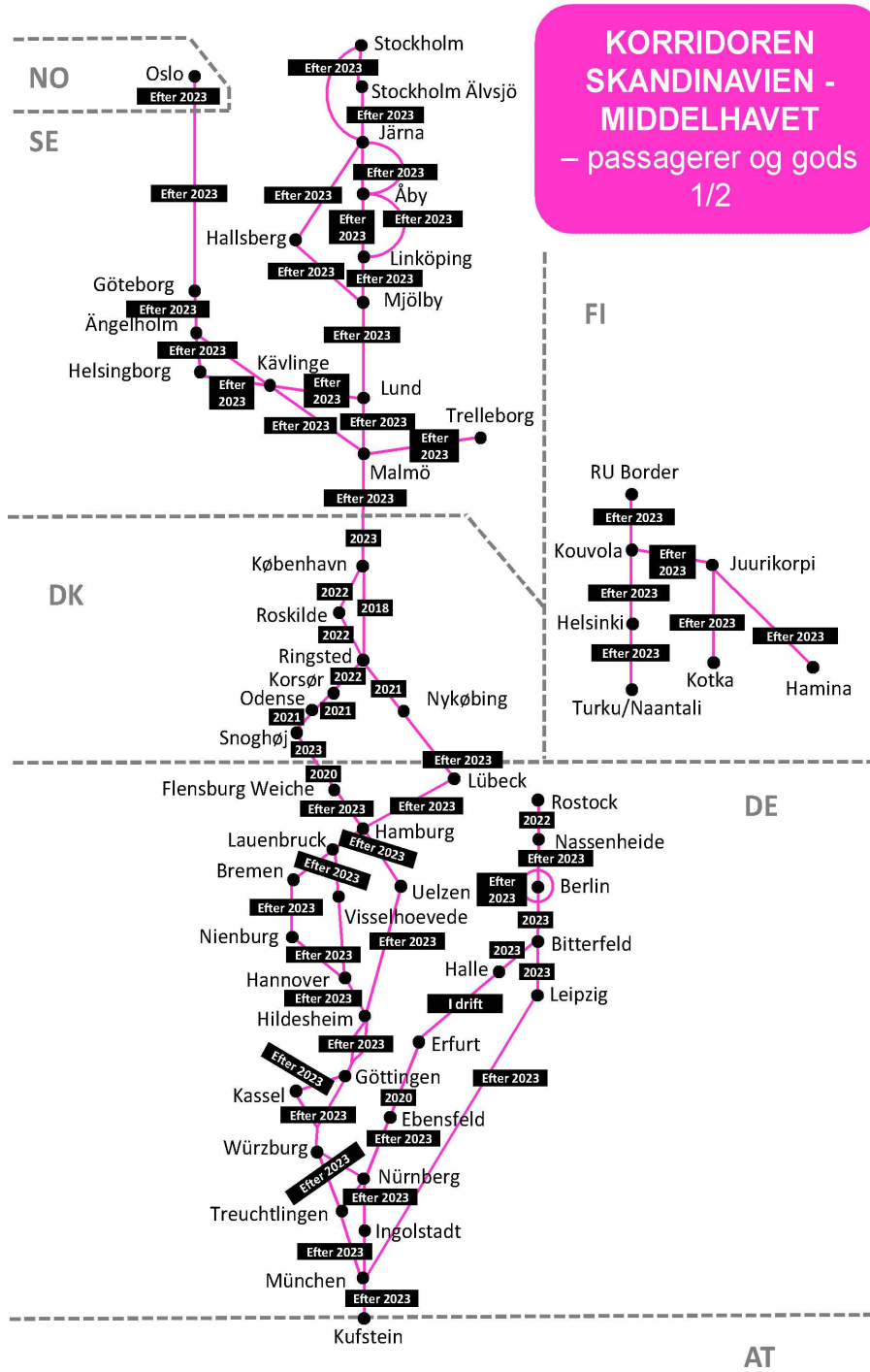


KORRIDOREN ORIENTEN/DET ØSTLIGE MIDDELHAV – passagerer og gods 1/2

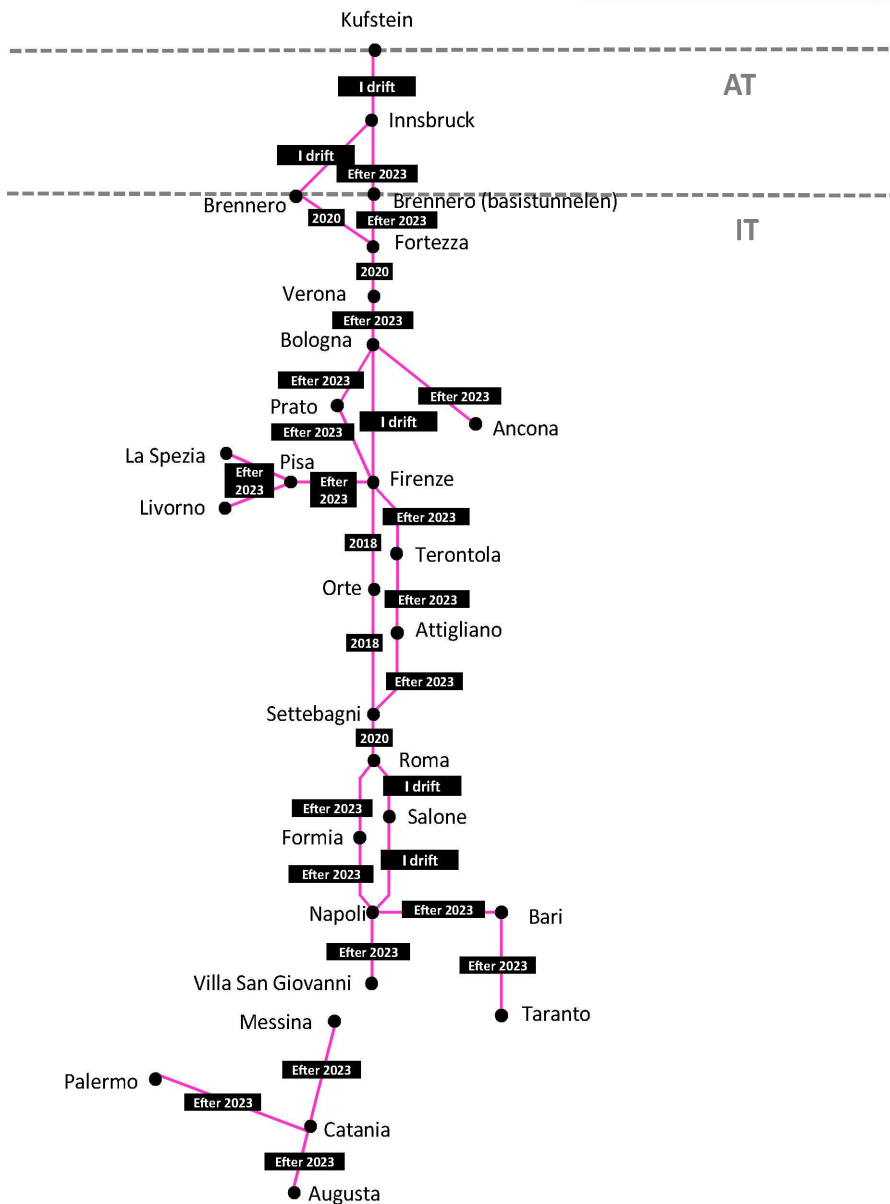


**KORRIDOREN
ORIENTEN/DET
ØSTLIGE MIDDELHAV**
– passagerer og gods
2/2

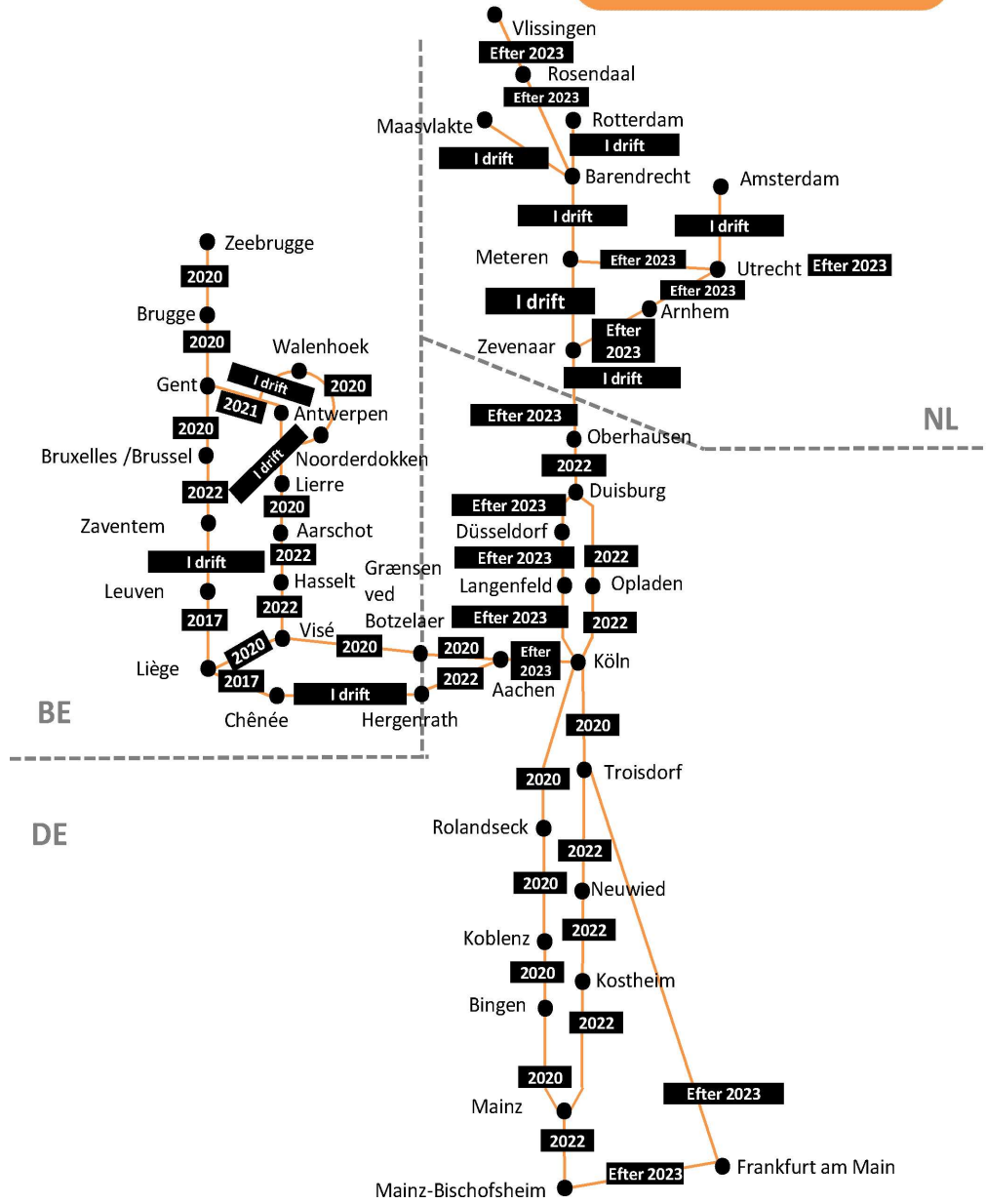




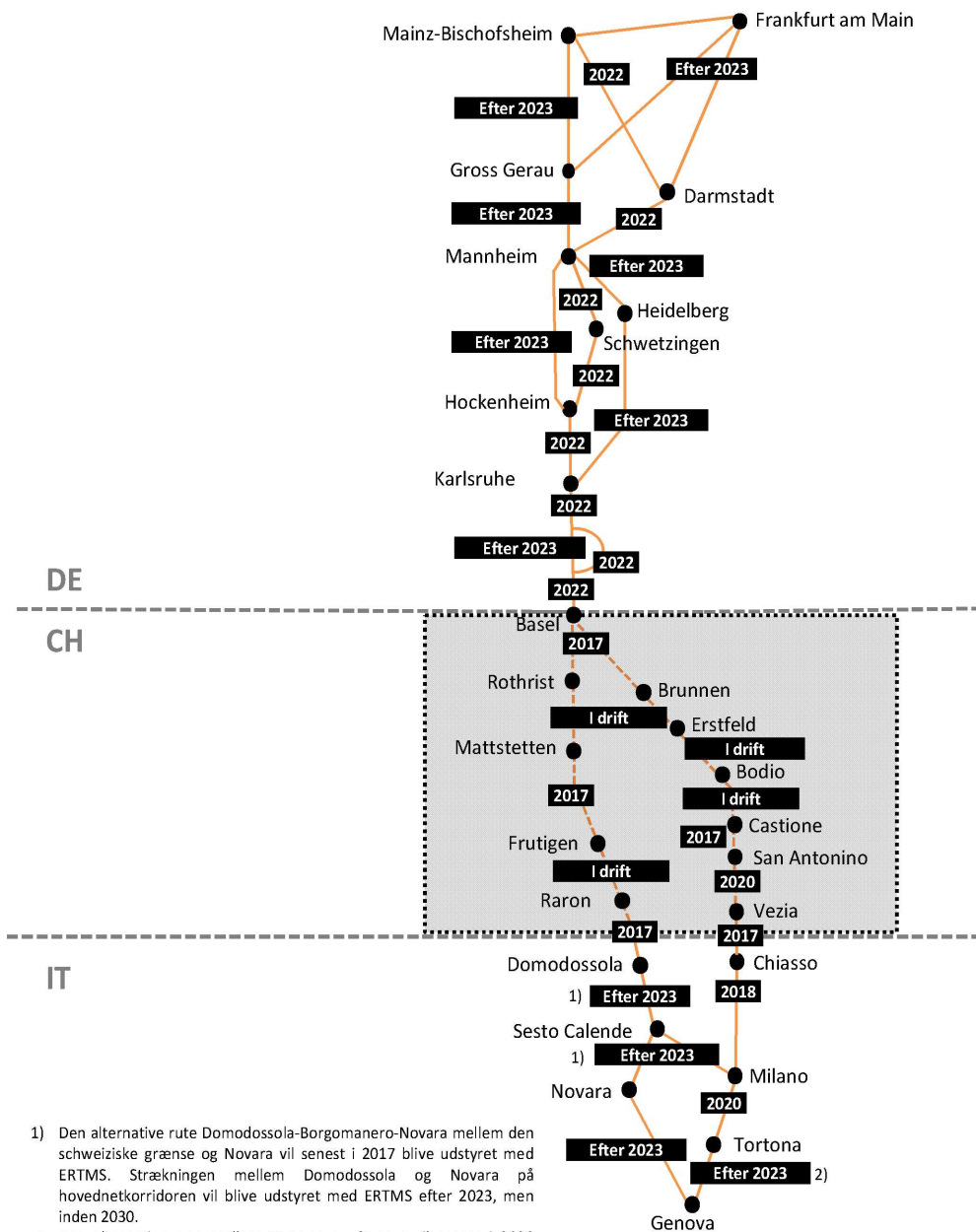
**KORRIDOREN
SKANDINAVIEN -
MIDDELHAVET**
– passagerer og gods
2/2



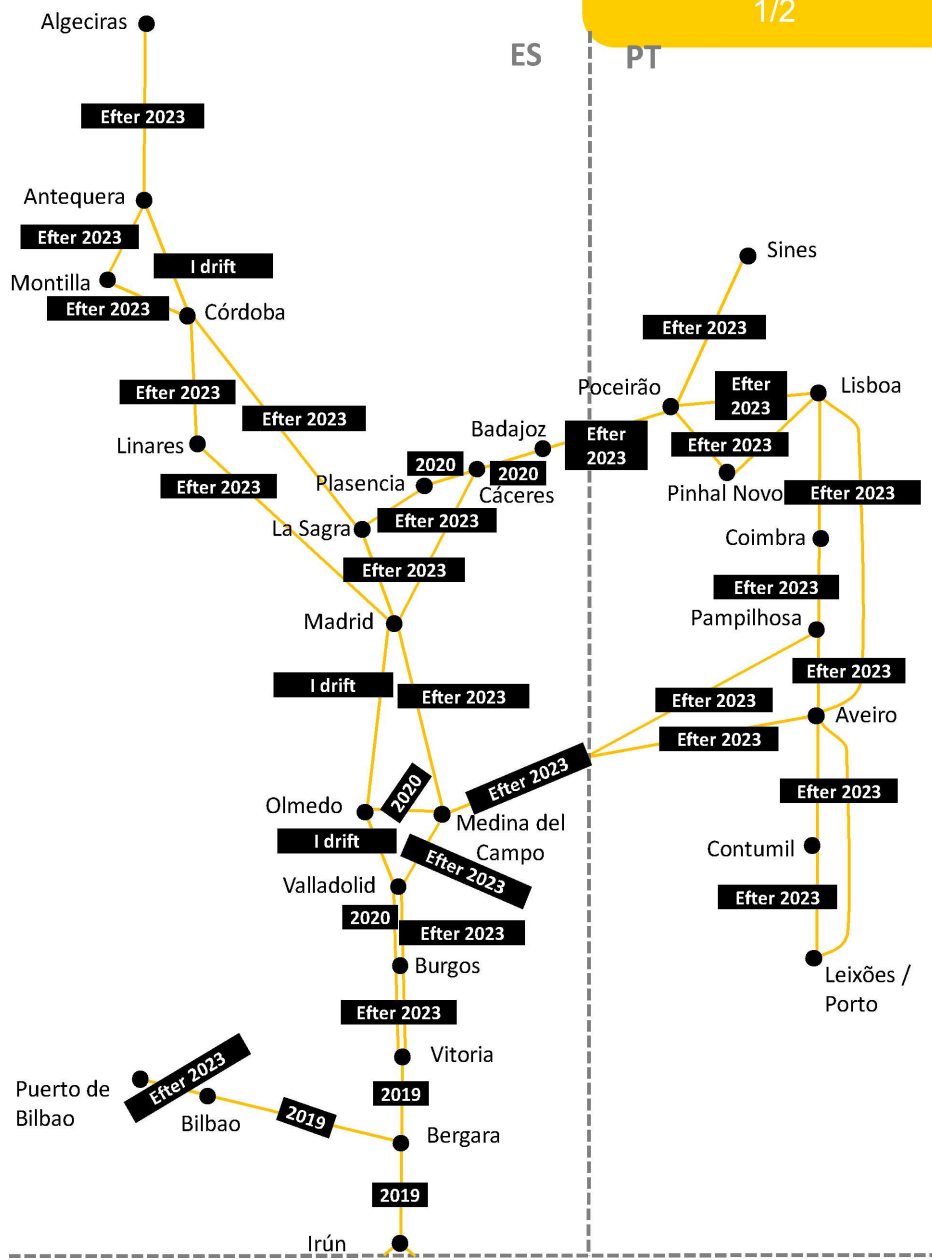
**KORRIDOREN
RHINEN - ALPERNE**
– passagerer og gods
1/2



KORRIDOREN RHINEN - ALPERNE – passagerer og gods 2/2

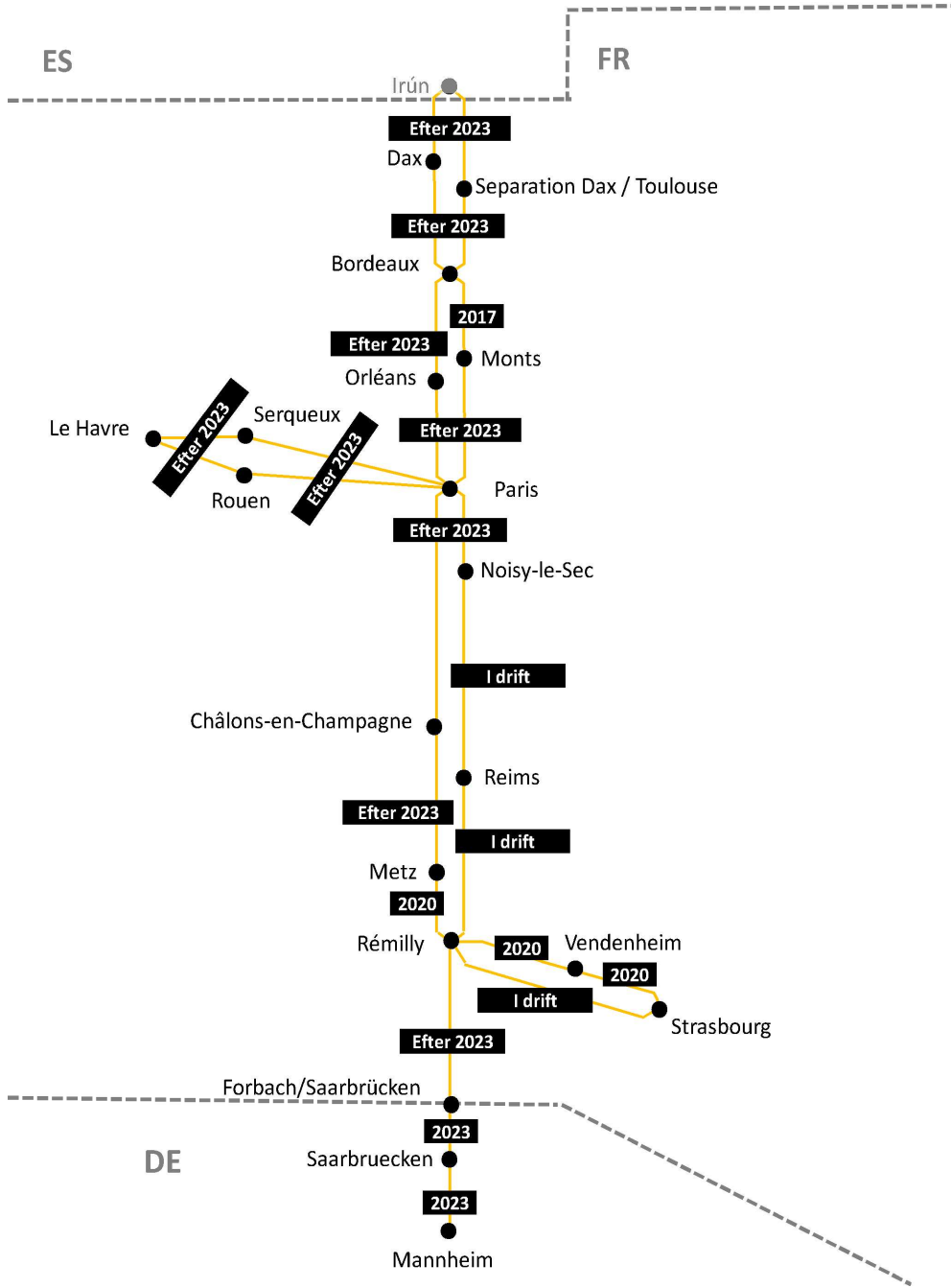


ATLANTERHAVS-KORRIDOREN
– passagerer og gods
1/2

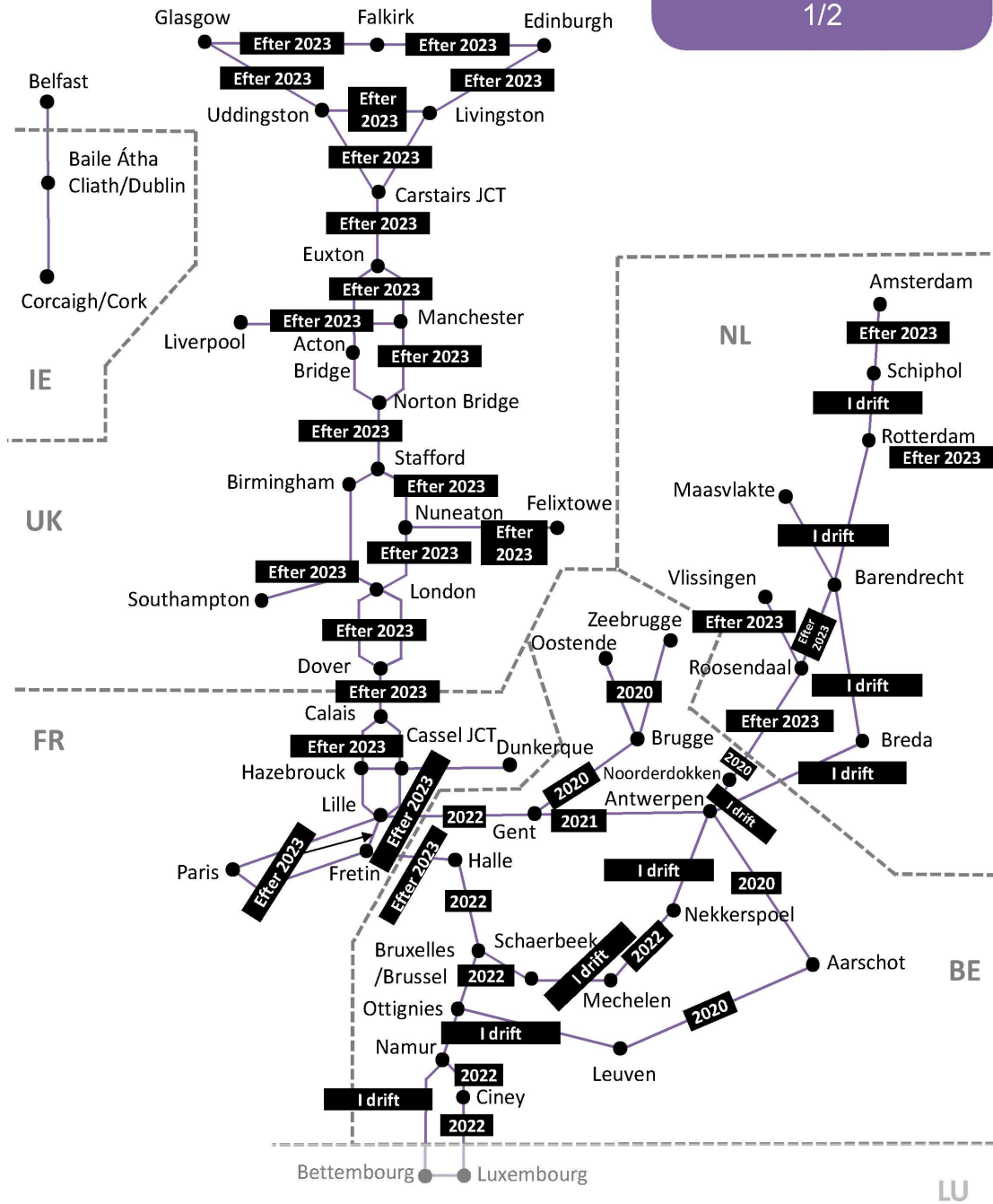


ATLANTERHAVS-KORRIDOREN

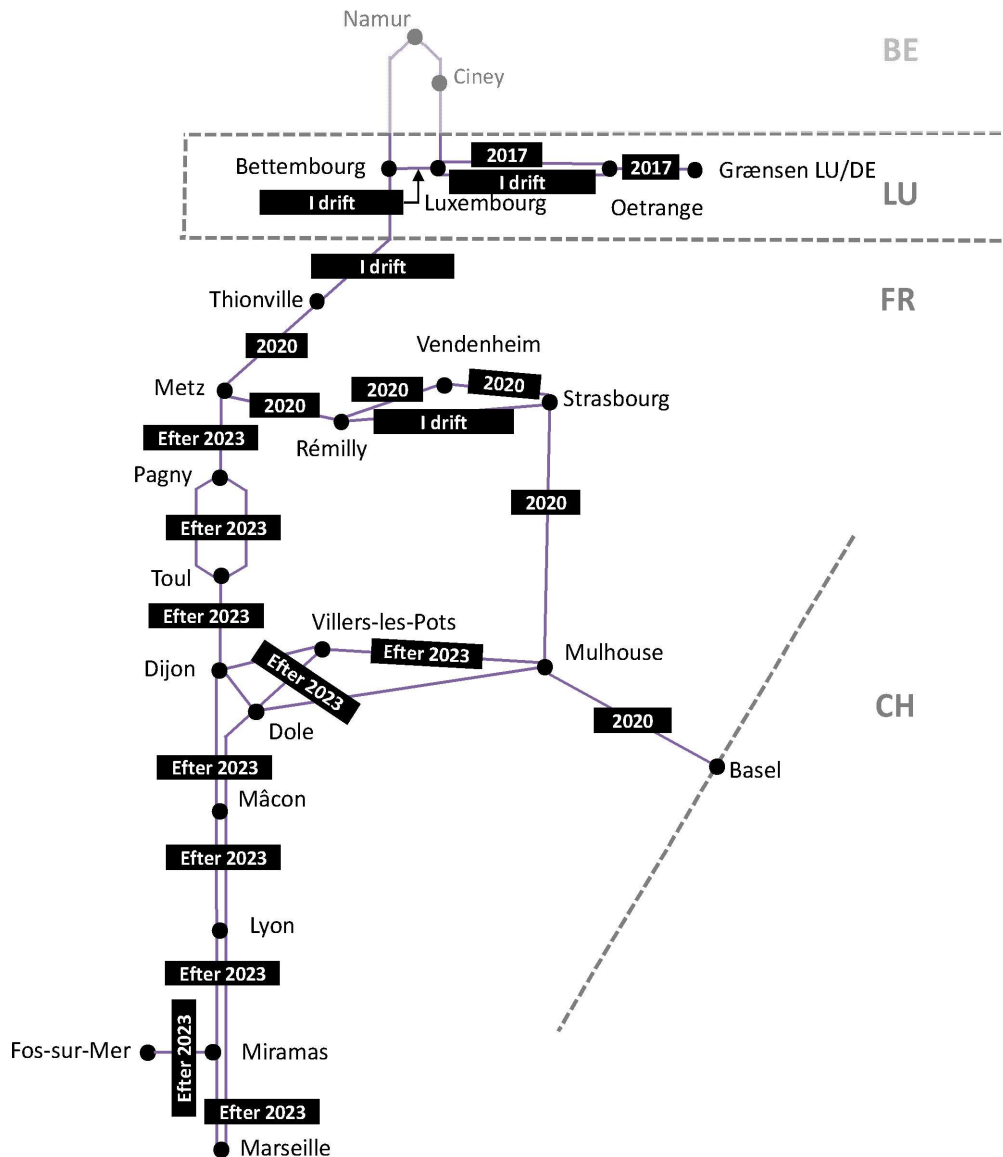
– passagerer og gods
2/2

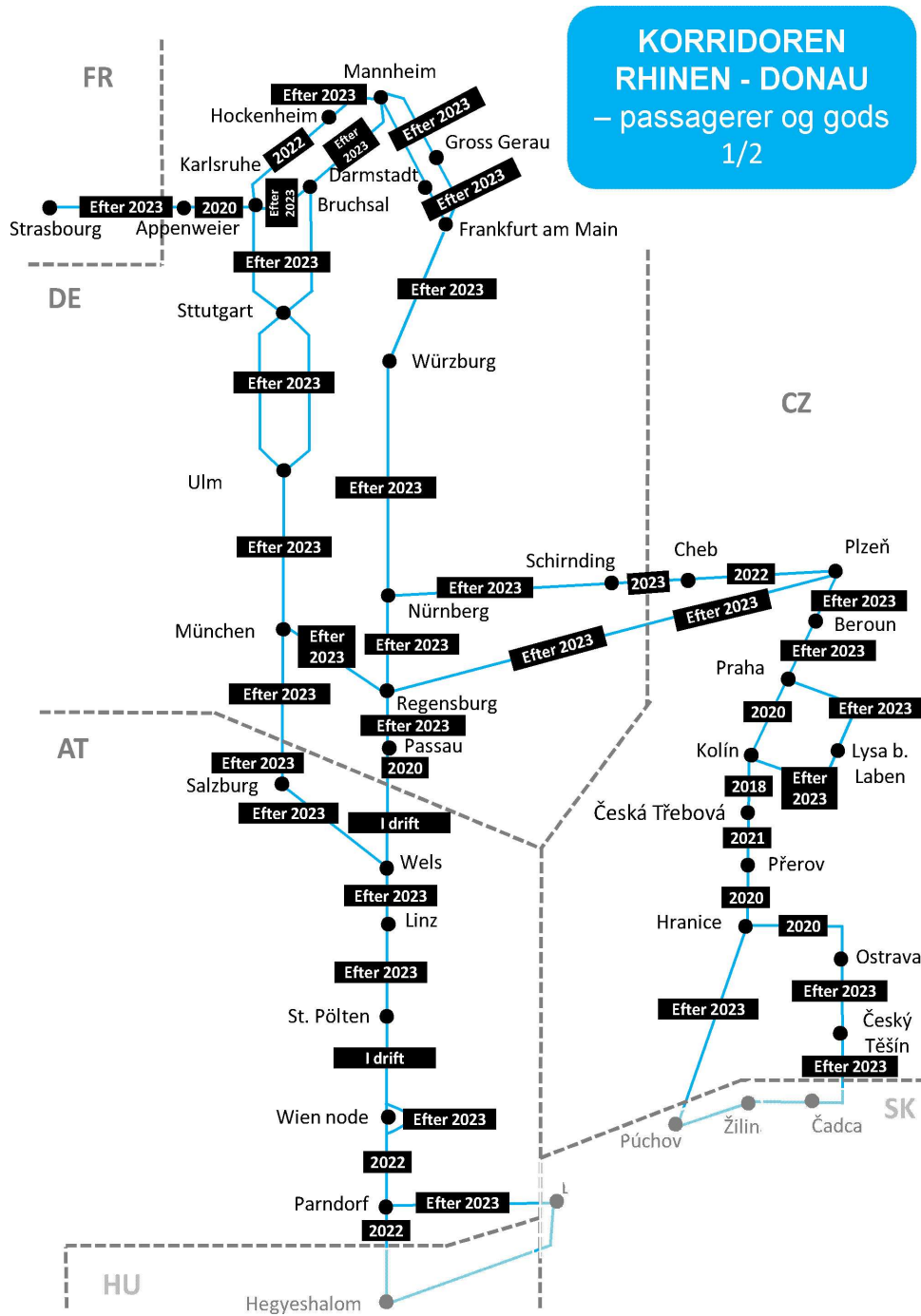


**KORRIDOREN
NORDSØEN -
MIDDELHAVET**
– passagerer og gods
1/2

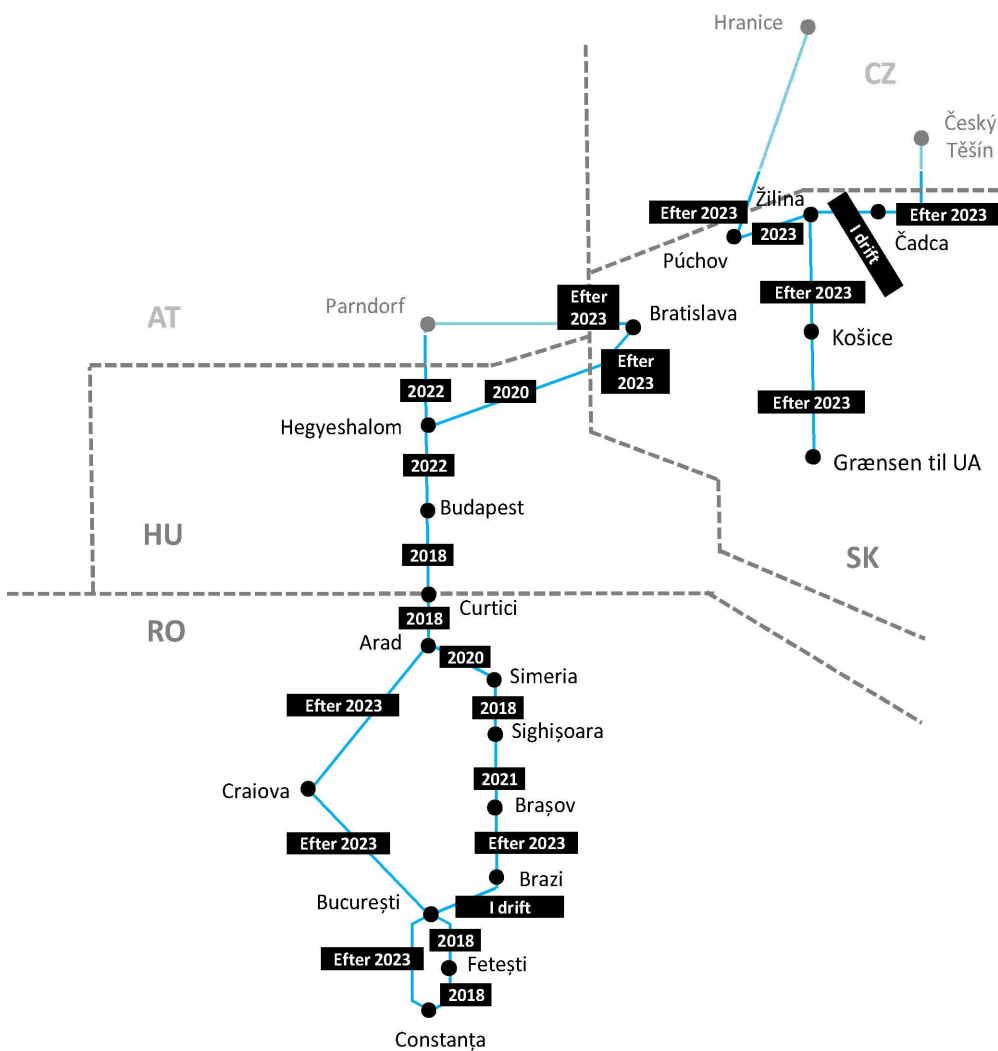


**KORRIDOREN
NORDSØEN -
MIDDELHAVET**
– passagerer og gods
2/2





**KORRIDOREN
RHINEN - DONAU**
– passagerer og gods
2/2



BILAG II

Sammenligningstabel

Afgørelse 2012/88/EU	Nærværende forordning
Bilag III, punkt 7.3.1	Artikel 1
Bilag III, punkt 7.3.2	Artikel 1 og 2
Bilag III, punkt 7.3.2.1	Artikel 2, stk. 1
Bilag III, punkt 7.3.2.2	Artikel 2, stk. 1
Bilag III, punkt 7.3.2.4	—
Bilag III, punkt 7.3.2.5	Artikel 3, stk. 1
Bilag III, punkt 7.3.2.6	Artikel 3, stk. 2, 3 og 4
Bilag III, punkt 7.3.4	Bilag I
Bilag III, punkt 7.3.5	Artikel 2, stk. 1