

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2017/1474 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Ιουνίου 2017

προς συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους ειδικούς στόχους για την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2017) 3800]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ενώ το άρθρο 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 καθορίζει το περιεχόμενο και ορισμένους γενικούς στόχους των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ»), η εν λόγω οδηγία δεν καθορίζει ειδικούς στόχους για κάθε ΤΠΔ αλλά εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις προς τον σκοπό αυτό.
- (2) Η παρούσα απόφαση καθορίζει αναλυτική δέσμη ειδικών στόχων οι οποίοι θα πρέπει να ενσωματωθούν στις ΤΠΔ για να βελτιωθεί η διαλειτουργικότητα και να καταστεί επίσης εφικτή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τρίτες χώρες και να υποστηριχθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.
- (3) Οι εν λόγω ειδικοί στόχοι στις ΤΠΔ θα πρέπει να υλοποιηθούν μέσω αιτημάτων προς τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ο «Οργανισμός») σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Τα εν λόγω αιτήματα θα πρέπει να βασίζονται στις προτεραιότητες της Επιτροπής και στη διαθεσιμότητα πόρων του Οργανισμού. Για κάθε ειδικό στόχο, οι συστάσεις του Οργανισμού θα πρέπει να περιλαμβάνουν αναλύσεις κόστους-οφέλους και εκτιμήσεις επιπτώσεων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων, ώστε να μπορεί η Επιτροπή να επιλέγει τις περισσότερο βιώσιμες λύσεις και να αποφασίζει τις ΤΠΔ με εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 51 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- (4) Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, οι υφιστάμενες ΤΠΔ καλύπτουν ικανοποιητικά όλα τα υποσυστήματα που καθορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Ωστόσο, σύμφωνα με τις αρχές της «βελτίωσης της νομοθεσίας», προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των νομοθετικών πράξεων και να ενισχυθεί περαιτέρω η συνεκτικότητα μεταξύ των ΤΠΔ, το πεδίο εφαρμογής συγκεκριμένων ΤΠΔ πρέπει να αναθεωρηθεί και ενδεχομένως ορισμένες από αυτές να αναδιαρθρωθούν ή να συγχωνευθούν, ώστε να αποφευχθεί η επανάληψη και να διασφαλισθεί αμεσότερη αντιστοιχία μεταξύ υποσυστημάτων, βασικών απαιτήσεων και ΤΠΔ. Εν προκειμένω πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι είναι αναγκαία η σταθερότητα της νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους.
- (5) Για να διασφαλισθεί η συνεκτικότητα της νομοθεσίας, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανοί αντίκτυποι και διαπαφές μεταξύ ΤΠΔ και μεταξύ ΤΠΔ και υφιστάμενων στρατηγικών, πολιτικών και νομοθεσίας. Θα πρέπει επίσης να εξετάζεται εάν οι προτεινόμενες λύσεις, ή ειδικά στοιχεία, πρέπει να περιλαμβάνονται στην ίδια την ΤΠΔ ή σε σχετικά έγγραφα και νομοτετήματα. Επιπλέον, στις ΤΠΔ θα πρέπει, εφόσον είναι εφικτό, να διατηρηθούν οι διατάξεις για τις ΤΠΔ που αίρουν τεχνικά εμπόδια για τη διαλειτουργικότητα, ιδίως διατάξεις που διευκολύνουν την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων σε ολόκληρη την Ένωση.
- (6) Στις αναθεωρήσεις των ΤΠΔ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πείρα του σιδηροδρομικού κλάδου όσον αφορά ασαφείς απαιτήσεις ή άλλες μη σκόπιμες συνέπειες και κόστη που προκύπτουν από τις ΤΠΔ, περιλαμβανομένης ιδίως της πείρας από τους διαδρόμους σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ή η πείρα από την εφαρμογή των ΤΠΔ σε γραμμές χαμηλής πυκνότητας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

- (7) Στις αναθεωρήσεις των ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη επίτευξης σωστής ισορροπίας μεταξύ μιας προσέγγισης βάσει κανόνων, η οποία διευκολύνει την τεχνική συμβατότητα ιδίως στις διεπαφές μεταξύ υποσυστημάτων αλλά και μεταξύ στοιχείων και υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας, και μιας προσέγγισης βάσει κινδύνων, η οποία διευκολύνει την τεχνική πρόοδο και τις καινοτόμες λύσεις, ιδίως στον προσδιορισμό λειτουργιών και επιδόσεων.
- (8) Στις αναθεωρήσεις των ΤΠΔ θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις του σιδηροδρομικού συστήματος και οι σχετικές δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας, ιδίως όσον αφορά το Shift2Rail και όχι μόνον, ώστε να διατηρείται το περιθώριο ελιγμού για καινοτομία και να ενσωματώνονται καινοτομίες όταν ο Οργανισμός κρίνει ότι έχουν φτάσει σε κατάλληλο επίπεδο ωριμότητας.
- (9) Όσον αφορά την τεχνική συνεκτικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων στην Ένωση με εύρος τροχιάς 1 520 mm και των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε αυτά τα δίκτυα, στις σχετικές ΤΠΔ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των τεχνικών απαιτήσεων που εφαρμόζονται στα δίκτυα τρίτων χωρών με εύρος τροχιάς 1 520 mm.
- (10) Για να διευκολυνθεί η προώθηση και η πιθανή υιοθέτησή τους εκτός της Ένωσης, καθώς και η διασύνδεση μεταξύ των δικτύων τρίτων χωρών και της Ένωσης, οι ΤΠΔ μπορούν να περιλαμβάνουν οικειοθελείς διατάξεις στις οποίες λαμβάνονται υπόψη κοινές απαιτήσεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές, παραδείγματος χάριν υψηλότερα φορτία ανά άξονα για βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα.
- (11) Για να συμβαδίζουν οι ΤΠΔ με τις εξελίξεις των προτύπων και άλλων τεχνικών εγγράφων, θα πρέπει να περιέχουν παραπομπές στα εν λόγω έγγραφα, ώστε να καθίσταται εφικτή η έγκαιρη επικαιροποίησή τους και, ταυτόχρονα, να προβλέπεται η απαραίτητη μετάβαση μεταξύ προτύπων ή μεταξύ διαφορετικών εκδόσεων των προτύπων.
- (12) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο στ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι περισσότερες ΤΠΔ περιλαμβάνουν ρήτρες που καθορίζουν τη στρατηγική εφαρμογής τους, ώστε να επιτυγχάνεται προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στη συμμόρφωση με την ΤΠΔ. Επικρατεί, ωστόσο, στον σιδηροδρομικό τομέα σύγχυση σχετικά με τη συγκεκριμένη εφαρμογή των εν λόγω ρητρών. Οι στρατηγικές εφαρμογής θα πρέπει, επομένως, να επανεξετάζονται και, εφόσον είναι εφικτό και αναλόγως της φύσης της κάθε ΤΠΔ, να απλοποιούνται και να έχουν συνοχή με τις διάφορες ΤΠΔ, ιδίως όσες αφορούν το τροχαίο υλικό. Θα πρέπει επίσης να εξετασθεί η δυνατότητα να επιτρέπεται η μεικτή εφαρμογή μιας ΤΠΔ και της προηγούμενης έκδοσής της κατά τη μεταβατική περίοδο. Επιπλέον, η περίοδος ισχύος των πιστοποιητικών για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και το υποσύστημα θα πρέπει καθορίζεται στην ίδια την ΤΠΔ και να είναι συνεκτική μεταξύ των ΤΠΔ.
- (13) Το άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο η) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 προβλέπει τη δυνατότητα να περιλαμβάνουν οι ΤΠΔ διατάξεις εφαρμοστέες στα υφιστάμενα υποσυστήματα και οχήματα, ιδίως σε περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης. Οι εν λόγω διατάξεις ενδέχεται να οδηγούν σε ανασφάλεια δικαίου σε περίπτωση εγκρίσεων που έχουν ήδη εκδοθεί, οπότε θα πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην προκαταρκτική ανάλυση του σχετικού κόστους και οφέλους και στον καθορισμό των εργασιών τροποποίησης για τις οποίες απαιτείται αίτηση νέας έγκρισης.
- (14) Για να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών διάθεσης στην αγορά και θέσης σε λειτουργία των οχημάτων, οι ΤΠΔ θα πρέπει να παρέχουν βεβαιότητα ως προς τις παραμέτρους ενός οχήματος που πρέπει να ελέγχονται στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και τις παραμέτρους που πρέπει να ελέγχονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μετά την έκδοση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά και πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος για να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ οχημάτων και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιούνται. Στις ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να αποσαφηνίζονται οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ πλήρων αμαξοστοιχιών, συμπεριλαμβανομένων των μονάδων διατροφικών μεταφορών, και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιούνται, καθώς και, εφόσον είναι εφικτό, οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται από τους διαχειριστές υποδομών και οι όροι υπό τους οποίους πρέπει να δίνεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση στο δίκτυο για να διενεργούν τις σχετικές δοκιμές.
- (15) Πέραν των απαιτήσεων του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τον προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων και των διεπαφών μεταξύ υποσυστημάτων, οι πίνακες των ΤΠΔ με τους συνδέσμους μεταξύ των βασικών παραμέτρων και των βασικών απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 θα πρέπει επίσης να επικαιροποιούνται, ώστε να διασφαλίζεται συνεκτική προσέγγιση σε όλες τις ΤΠΔ.
- (16) Για να καταστεί δυνατή η εύκολη αντικατάσταση κατά τη συντήρηση, να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας και να περιορίζεται το κόστος συντήρησης και η παλαιότητα, θα πρέπει να βελτιωθεί ο σπονδυλωτός χαρακτήρας του σιδηροδρομικού συστήματος. Προς τον σκοπό αυτό, ο αριθμός των στοιχείων διαλειτουργικότητας θα πρέπει να επανεξετάζεται και να αυξάνεται, όταν κρίνεται αναγκαίο, ώστε να ενθαρρύνεται με τον τρόπο αυτό η χρήση εμπορικά διαθέσιμων προϊόντων και ανταλλακτικών και να αποκομίζονται τα οφέλη της τυποποίησης.
- (17) Η κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης συνεπάγεται σημαντικό διοικητικό φόρτο για τα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και τον περιορισμό των καθυστερήσεων, θα πρέπει να προταθεί απλουστευμένη διαδικασία για τις πρόσθετες κοινοποιήσεις εάν απαιτείται μόνον περιορισμένη ή και καθόλου

συμπληρωματική τεχνική επάρκεια για έναν οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχει ήδη κοινοποιηθεί για προηγούμενη έκδοση μιας ΤΠΔ. Για να αποφεύγεται τυχόν αβεβαιότητα, κάθε ΤΠΔ θα πρέπει να προσδιορίζει εάν πρέπει να ακολουθείται η πλήρης διαδικασία κοινοποίησης ή εάν η κοινοποίηση μπορεί να παρατείνεται αυτομάτως για την αναθεωρημένη ΤΠΔ ή εάν μπορεί να εφαρμόζεται απλουστευμένη διαδικασία και υπό ποιους όρους.

- (18) Καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις η περιγραφή των ρόλων και των αρμοδιοτήτων μεταξύ αιτούντων και κοινοποιηθέντων οργανισμών δεν είναι αρκετά ακριβής με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σύγχυση και διαφορετικές ερμηνείες και εφαρμογή των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των υποσυστημάτων, οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να επανεξετάζονται και η Επιτροπή πρέπει εκ παραλλήλου να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την κατά περίπτωση αναθεώρηση των ενοτήτων που αφορούν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Επιπλέον, το εύρος των ενοτήτων που επιτρέπονται για κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας και υποσύστημα θα πρέπει να αναθεωρείται και, εφόσον είναι εφικτό, να εξορθολογίζεται προκειμένου να βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας και να αποφεύγονται τα περιττά κόστη.
- (19) Κατά την εξέταση πιθανών λύσεων προβλημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια, θα πρέπει να εξετάζονται όλες οι πιθανές αιτίες αυτών των προβλημάτων, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον είναι εφικτό, όσων συνδέονται με περιστατικά ασφάλειας, παραδείγματος χάριν ασφάλεια των επιβατών αμέσως μετά από έκρηξη.
- (20) Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας («ERTMS»), οι τηλεματικές εφαρμογές για επιβάτες («TAP») και οι τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές («TAF») αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ψηφιοποίησης των σιδηροδρόμων. Ως εκ τούτου, οι σχετικές ΤΠΔ θα πρέπει να τροποποιούνται κατά περίπτωση ώστε να υποστηρίζεται η ψηφιοποίηση του σιδηροδρομικού κλάδου.
- (21) Διάφορες ΤΠΔ εξακολουθούν να έχουν ανοικτά σημεία. Τα εν λόγω ανοικτά σημεία είναι στοιχεία που αντιστοιχούν σε βασικές απαιτήσεις και απαιτούν επομένως εναρμόνιση αλλά δεν καλύπτονται ακόμη από τις εν λόγω ΤΠΔ. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω ανοικτά σημεία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, ώστε να περιοριστεί ο αριθμός των εθνικών κανόνων με στόχο να επιτευχθεί πλήρης διαλειτουργικότητα και να ενισχυθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς.
- (22) Σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι ΤΠΔ πρέπει να τροποποιούνται εφόσον διαπιστώνεται ότι παρουσιάζουν ελλείψεις.
- (23) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής⁽¹⁾ («ΤΠΔ LOC&PAS») και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής⁽²⁾ («ΤΠΔ WAG») θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω για να διασφαλισθεί συνεχής διαλειτουργικότητα και, ταυτόχρονα, να ενισχυθεί η ελκυστικότητα και η αποτελεσματικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Τα κύρια σημεία που πρέπει να αναπτυχθούν είναι η εισαγωγή των διατάξεων που αφορούν ειδικά τα σιδηροδρομικά δίκτυα με εύρος τροχιάς 1 520 mm, οι προαιρετικές διατάξεις για τη διευκόλυνση της σύνθεσης των επιβατικών αμαξοστοιχιών, συμπεριλαμβανομένης της οπισθόδρομης συμβατότητας με τους διεθνείς κανονισμούς για τις επιβατάμαξες («RIC» — Regolamento Internazionale delle Carrozze), τα αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους, η εύκολη πρόσβαση των επιβατών στις επιβατάμαξες, τα μέτρα για την ενίσχυση της παραγωγικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως τα αυτόματα συστήματα ζεύξης και η εναρμονισμένη ταυτοποίηση των φορταμαξών. Πρέπει επίσης να εξετάζονται μέτρα για την προστασία των μηχανοδηγών αμαξοστοιχιών, συμπεριλαμβανομένων του ελέγχου των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών των αμαξοστοιχιών, του σχεδιασμού του θαλάμου οδήγησης και των αντίστοιχων απαιτήσεων με ιδιαίτερη επικέντρωση στην υγεία και την ασφάλεια στην εργασία και στην ασφάλεια λειτουργίας, καθώς και το θέμα του θορύβου εντός του θαλάμου οδήγησης.
- (24) Οι κανονισμοί για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων («RID»)⁽³⁾ έχουν θεσπισθεί στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾. Η επιτροπή εμπειρογνομόνων RID εισήγαγε μια διάταξη στον κανονισμό RID του 2013, η οποία επιτρέπει την εγκατάσταση διατάξεων ανίχνευσης εκτροχιασμού σε εμπορευματικές φορτάμαξες σε εθελοντική βάση. Βάσει πολυάριθμων μελετών σχετικά με τα κόστη και τα οφέλη αυτών των διατάξεων, η ομάδα εργασίας που συστάθηκε από την επιτροπή RID συνέστησε στην Επιτροπή να αναθεωρήσει όλες τις σχετικές ΤΠΔ, ώστε να περιληφθεί η λειτουργία της ανίχνευσης εκτροχιασμού ως προς τις τεχνικές απαιτήσεις, τις λειτουργικές πτυχές και τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης⁽⁵⁾. Θα πρέπει επίσης να μελετηθούν διατάξεις που αφορούν τόσο το τροχαίο υλικό όσο και τις υποδομές, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες ως προς την ασφάλεια των προσώπων και του περιβάλλοντος σε περίπτωση εκτροχιασμού, λαμβανομένων υπόψη των ρόλων και των αρμοδιοτήτων των σχετικών εμπλεκομένων. Ειδικότερα, εξέχοντα αντικείμενα στην άκρη των σιδηροτροχιών, όπως διατάξεις σιδηροδρομικής σήμανσης, οι οποίες μπορούν να διατρυπήσουν δεξαμενές που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα σε περίπτωση ατυχήματος, πρέπει να αποφεύγονται ή να λαμβάνονται άλλα μέτρα άμβλυνσης.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ (ΕΕ L 104 της 12.4.2013, σ. 1).

⁽³⁾ Προσάρτημα Γ της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), η οποία συνήφθη στο Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999, όπως έχει τροποποιηθεί.

⁽⁴⁾ Οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

⁽⁵⁾ Παράρτημα II της έκδοσης της 5ης συνεδρίασης της ομάδας εργασίας της επιτροπής εμπειρογνομόνων RID για την ανίχνευση εκτροχιασμού (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Βέρνη, 19 και 20 Απριλίου 2016).

- (25) Όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής ⁽¹⁾ («ΤΠΔ NOI»), οι εμπειρογνώμονες συμφωνούν γενικά ότι ένας από τους αποτελεσματικότερους τρόπους μετριασμού του σιδηροδρομικού θορύβου είναι ο εκ των υστέρων εξοπλισμός των εμπορευματικών φορταμαξών με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό. Η εν λόγω τεχνική λύση μειώνει τον σιδηροδρομικό θόρυβο έως και κατά 10 dB που ισοδυναμεί με μείωση έως 50 % του θορύβου που ακούει ο άνθρωπος. Ως εκ τούτου, για την αντιμετώπιση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, οι υφιστάμενες εμπορευματικές φορτάμαξες θα πρέπει να εξοπλιστούν εκ των υστέρων με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό ή να επιλεγούν άλλες κατάλληλες λύσεις. Η σταδιακή εφαρμογή των λύσεων αυτών μπορεί να εξετασθεί, λαμβανομένης υπόψη της εκτίμησης του κόστους και των οφελών τους.
- (26) Για να αντιμετωπιστεί η διαφορά που προκύπτει από την αναθεώρηση της ΤΠΔ WAG, η ΤΠΔ NOI πρέπει να περιλαμβάνει δοκιμή θορύβου των τροχοπέδων από σύνθετο υλικό για την αντιμετώπιση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, μεταξύ άλλων, όπου είναι απαραίτητο, μέσω παρατροχίας παρακολούθησης ή, εάν είναι εφικτό, μέσω ακουστικών δοκιμών των τροχοπέδων από σύνθετο υλικό σε τράπεζα δοκιμής.
- (27) Το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ERTMS ⁽²⁾ εγκρίθηκε στις 5 Ιανουαρίου 2017 σύμφωνα με το άρθρο 47 των κατευθυντήριων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ και εφαρμόζεται στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής ⁽³⁾ («ΤΠΔ CCS») θα πρέπει να προσαρμοστεί, ώστε να προβλέπει συνεκτική ανάπτυξη του ERTMS σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, λαμβανομένου υπόψη του ευρωπαϊκού σχεδίου ανάπτυξης του ERTMS.
- (28) Η έκδοση σχετικά με τη μακροπρόθεσμη προοπτική του ERTMS που εξέδωσε ο Οργανισμός στις 18 Δεκεμβρίου 2015 ⁽⁴⁾ από κοινού με τον κλάδο προσδιορίζει τα τεχνολογικά στοιχεία που απαιτούνται προς υποστήριξη της επιχειρηματικής περίπτωσης του ERTMS. Τα εν λόγω στοιχεία περιλαμβάνουν την αυτόματη λειτουργία των αμαξοστοιχιών, επιπέδου 3, τη βελτιστοποίηση της καμπύλης πέδησης, τη νέα γενιά συστημάτων τηλεπικοινωνιών και τον δορυφορικό εντοπισμό στίγματος. Στις προδιαγραφές των συστημάτων ETCS και GSMR πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εν λόγω στοιχεία και να τροποποιούνται αναλόγως και παράλληλα να συνεκτιμάται η ανάγκη σταθερότητας του ERTMS. Ο αντίκτυπος άλλες ΤΠΔ πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη.
- (29) Ενόψει της αυξανόμενης χρήσης των συζευγμένων μηχανών και των πολυμερών συνθέσεων, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής ⁽⁵⁾ («ΤΠΔ ENE») πρέπει να επανεξεταστεί όσον αφορά τις απαιτήσεις σε περίπτωση ταυτόχρονης λειτουργίας πολλών παντογράφων σε επαφή με εναέριες γραμμές επαφής συνεπεία της χρήσης τέτοιων οχημάτων. Πρέπει επίσης να εξεταστούν σχετικά θέματα λειτουργίας. Η ΤΠΔ ENE και άλλες ΤΠΔ πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν κατά περίπτωση διατάξεις για τη διασφάλιση της συνεχούς διαλειτουργικότητας με ταυτόχρονη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των σχετικών υποσυστημάτων.
- (30) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής ⁽⁶⁾ («ΤΠΔ INF») πρέπει να περιλαμβάνει διατάξεις για τη διασφάλιση συνεχούς διαλειτουργικότητας με δυνατότητα ταυτόχρονης μείωσης των δαπανών συντήρησης της υποδομής με τη χρήση, μεταξύ άλλων, μεθόδων συντήρησης βάσει χρόνου, αισθητήρων και τεχνολογιών παρακολούθησης της κατάστασης.
- (31) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής ⁽⁷⁾ («ΤΠΔ PRM») πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να περιλαμβάνει τις τελευταίες εξελίξεις όσον αφορά τον προσδιορισμό και την εξάλειψη των εμποδίων προσβασιμότητας, καθώς και όσον αφορά την παρακολούθηση της προόδου στην προσβασιμότητα, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 σχετικά με την απογραφή περιουσιακών στοιχείων και το άρθρο 8 παράγραφοι 5 και 7 σχετικά με τα εθνικά σχέδια εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014. Κοινές ευρωπαϊκές προτεραιότητες για την περαιτέρω εφαρμογή της ΤΠΔ PRM μπορούν επίσης να προσδιοριστούν βάσει των εθνικών σχεδίων εφαρμογής. Εν προκειμένου πρέπει να περιλαμβάνεται επανεξέταση των μόνιμων δομικών λύσεων που ενδέχεται να απαιτούνται για τις επιβατάμαξες προκειμένου να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση σε επιπλέον υπηρεσίες για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένης ιδίως της πρόσβασης σε άμαξες-εστιατόρια.
- (32) Η απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής ⁽⁸⁾ («ΤΠΔ OPE») πρέπει να παρακολουθείται τακτικά και, εφόσον δικαιολογείται, να αναθεωρείται, ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι πάντα επικαιροποιημένη και παρέχει τη βέλτιστη εναρμόνιση, ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των απαιτήσεων λειτουργίας σε επίπεδο διεπαφής μεταξύ της σιδηροδρομικής

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421).

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/6 της Επιτροπής, της 5ης Ιανουαρίου 2017, για το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ΕΕ L 3 της 6.1.2017, σ. 6).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

⁽⁴⁾ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ERA-REP-150 της 18ης Δεκεμβρίου 2015.

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 179).

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1).

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 110).

⁽⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής 2012/757/ΕΕ, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ (ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1).

επιχείρησης και των διαχειριστών υποδομής, ιδίως σε περίπτωση διασυννοριακών μεταφορών. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις που αφορούν i) τα τεχνολογικά στοιχεία του ERTMS που είναι απαραίτητα για την υποστήριξη της επιχειρηματικής περίπτωσης του ERTMS, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 28· ii) η νοοτροπία ως προς την ασφάλεια και τους ανθρώπινους παράγοντες· και iii) η συμβατότητα αμαξοστοιχίας/διαδρομής.

- (33) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 36 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, η Επιτροπή δύναται να ζητεί από τον Οργανισμό να εκδίδει συστάσεις σχετικά με τον καθορισμό των δεξιοτήτων και των προσόντων για όλο το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα και με την αναφορά των καθηκόντων αυτών στην ΤΠΔ ΟΡΕ ή σε άλλη σχετική νομοθεσία. Οι εν λόγω συστάσεις θα πρέπει να καλύπτουν όχι μόνο τους μηχανοδηγούς αλλά και άλλο επιβαίνον προσωπικό επιφορτισμένο με κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα για τα οποία ενδέχεται να απαιτείται ειδική εκπαίδευση, καθώς και προσωπικό που εμπλέκεται στη λειτουργία και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού συστήματος.
- (34) Μετά την εισαγωγή απαιτήσεων περί πυροσβεστικών σημείων για τη διαχείριση των «θερμών» περιστατικών στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 («ΤΠΔ SRT») της Επιτροπής ⁽²⁾ και βάσει των σχετικών παρατηρήσεων του κλάδου, οι απαιτήσεις λειτουργίας της ΤΠΔ SRT θα πρέπει να αναθεωρηθούν ενόψει της εναρμόνισης της αξιολόγησης της ικανότητας εκκένωσης, παραδείγματος χάριν σε ό,τι αφορά την απόσταση μεταξύ δύο πλευρικών ή κατακόρυφων εξόδων. Η ανάγκη να περιληφθούν διατάξεις για να διασφαλίζεται η επικοινωνία μεταξύ του επιβαίνοντος προσωπικού, αφενός, και, αφετέρου, του διαχειριστή υποδομής και των υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης θα πρέπει επίσης να αξιολογηθεί και να περιληφθούν σχετικές διατάξεις κατά περίπτωση.
- (35) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής ⁽³⁾ («ΤΠΔ ΤΑF») πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες που διευκολύνουν την ανταλλαγή φορταμαξών, τις συνδυασμένες ή πολυτροπικές μεταφορές, την ανάπτυξη των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και την αναφορά περιστατικών, λαμβανομένων υπόψη των συνδέσμων με άλλα σχετικά εργαλεία. Εν προκειμένω πρέπει να περιλαμβάνεται απλουστευμένη διαδικασία για την επικαιροποίηση του τεχνικού υπόβαθρου της ΤΠΔ ΤΑF σύμφωνα με τη διαδικασία διαχείρισης μεταβολών της ΤΠΔ ΤΑF που μνημονεύεται στην ενότητα 7.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014. Θα πρέπει επιπλέον να διενεργηθεί μελέτη σχετικά με τη δυνατότητα ανταλλαγής δεδομένων στο πλαίσιο της ΤΠΔ ΤΑF με εφαρμογές σχετικές με την ασφάλεια, παραδείγματος χάριν σε περίπτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων ή εξαιρετικών αποστολών. Η ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να δίνεται η δυνατότητα στον Οργανισμό να αξιολογεί τη συμμόρφωση των εργαλείων πληροφορικής που χρησιμοποιούνται από τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό κλάδο για τις απαιτήσεις των ΤΠΔ. Περαιτέρω, η ενότητα 2.3.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1305/2014, η οποία προβλέπει συμβατικές συμφωνίες για επικεφαλής σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προκειμένου να παρέχονται πληροφορίες σε ενδιαφερόμενους, θα μπορούσε να συνιστά εμπόδιο στην ψηφιοποίηση των σιδηροδρόμων και θα πρέπει, ως εκ τούτου, να επανεξεταστεί.
- (36) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής ⁽⁴⁾ («ΤΠΔ ΤΑΡ») θα πρέπει να επανεξεταστεί ώστε να διευκολυνθεί περαιτέρω η ψηφιακή έκδοση εισιτηρίων, καθώς και ο έλεγχος και η ρύθμιση της πληρωμής μεταξύ των συμμετεχόντων, ιδίως στο πλαίσιο της ανάπτυξης της πρωτοβουλίας του κλάδου «Full Service Model» (μοντέλο πλήρους εξυπηρέτησης). Στην ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι αναθεωρήσεις της ΤΠΔ ΡΜ και κατάλληλα αιτήματα μεταβολών μέσω της καθιερωμένης διαδικασίας διαχείρισης μεταβολών της ΤΠΔ ΤΑΡ. Θα πρέπει να επανεξεταστεί το μερίδιο των καθηκόντων διαχείρισης των κεντρικών δομών δεδομένων για να λαμβάνονται υπόψη τα νέα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Οργανισμού ως αρχής του συστήματος, καθώς και του οργάνου διακυβέρνησης που καθορίζεται στο έγγραφο διακυβέρνησης ΤΑΡ ⁽⁵⁾ και έχει συσταθεί από τον κλάδο με σκοπό την επιτάχυνση της εφαρμογής της ΤΠΔ ΤΑΡ. Θα πρέπει επίσης να επέλθουν βελτιώσεις για να διευκολυνθεί η δημιουργία συστημάτων ενιαίου εισιτηρίου και παροχής πληροφοριών για πολυτροπικές μετακινήσεις, ιδίως μέσω της πρόσβασης σε συναφή δεδομένα σχετικά με τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις και την ανταλλαγή των εν λόγω δεδομένων με ενδιαφερόμενους κατά μήκος της πολυτροπικής αλυσίδας αξίας. Επιπλέον, η ΤΠΔ ΤΑΡ θα πρέπει να αποσκοπεί στη διευκόλυνση της δημιουργίας ολοκληρωμένων υπηρεσιών κινητικότητας. Η ΤΠΔ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να δίνεται η δυνατότητα στον Οργανισμό να αξιολογεί τη συμμόρφωση των εργαλείων πληροφορικής που χρησιμοποιούνται από τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό κλάδο με τις απαιτήσεις των ΤΠΔ,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 438).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11).

⁽⁵⁾ Έγγραφο Β.61 το οποίο μνημονεύεται στο παράρτημα V της ΤΠΔ ΤΑΡ.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα απόφαση καθορίζει τους ειδικούς στόχους σύμφωνα με τους οποίους καταρτίζονται οι νέες τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») ή τροποποιούνται οι υφιστάμενες ΤΠΔ.

Άρθρο 2

Καθήκοντα του Οργανισμού

Κατά τη διατύπωση και τροποποίηση των ΤΠΔ κατόπιν αιτημάτων της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο Οργανισμός ακολουθεί τους ειδικούς στόχους που καθορίζονται στα άρθρα 3 έως 14 της παρούσας απόφασης.

Ο Οργανισμός διατυπώνει συστάσεις προς την Επιτροπή αφού λάβει υπόψη τα εκτιμώμενα κόστη και οφέλη των ειδικών στόχων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

Άρθρο 3

Κοινοί ειδικοί στόχοι

1. Οι ΤΠΔ καλύπτουν ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη έργου, να διασφαλίζεται αμεσότερη αντιστοιχία μεταξύ υποσυστημάτων, βασικών απαιτήσεων και ΤΠΔ και να επιτρέπεται ο συνεκτικός καθορισμός των στρατηγικών εφαρμογής των ΤΠΔ.

Προς τον σκοπό αυτό καταρτίζονται διάφορα πιθανά σενάρια και οι αντίστοιχες εκτιμήσεις επιπτώσεων.

2. Το γεωγραφικό και το τεχνικό πεδίο εφαρμογής κάθε ΤΠΔ επανεξετάζεται προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 έως 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

3. Οι ΤΠΔ επανεξετάζονται κατά περίπτωση για να διασφαλίζεται σωστή ισορροπία μεταξύ των προσεγγίσεων βάσει κανόνων και βάσει κινδύνων.

4. Η αντιστοιχία μεταξύ των βασικών παραμέτρων και των εφαρμοστέων βασικών απαιτήσεων επανεξετάζεται για κάθε ΤΠΔ, όπως και οι διεπαφές με τα υπόλοιπα υποσυστήματα.

5. Οι ΤΠΔ περιλαμβάνουν κατά περίπτωση διατάξεις με τις οποίες:

- α) λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες επιπτώσεις και διασυνδέσεις με άλλες ΤΠΔ και των υφιστάμενων σχετικών στρατηγικών, πολιτικών και της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και εξασφαλίζεται η συνοχή μεταξύ τους. Οι ΤΠΔ, εφόσον είναι δυνατόν, διατηρούν τις ισχύουσες διατάξεις που αποσκοπούν στην άρση των τεχνικών εμποδίων στη διαλειτουργικότητα·
- β) λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης και οι σχετικές δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας και ενσωματώνονται όταν έχουν φτάσει στο κατάλληλο επίπεδο ωριμότητας·
- γ) κλείνουν τα εναπομένοντα ανοικτά σημεία·
- δ) λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των εφαρμοστέων τεχνικών απαιτήσεων στα δίκτυα τρίτων χωρών με εύρος τροχιάς 1 520 mm·
- ε) εναρμονίζονται ορισμοί στις ΤΠΔ, πέραν εκείνων που παρατίθενται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797·
- στ) ενσωματώνονται παραπομπές σε πρότυπα και σε άλλα τεχνικά έγγραφα ανά τακτά διαστήματα και με τρόπο που επιτρέπει την έγκαιρη επικαιροποίησή τους·
- ζ) επανεξετάζεται ο αριθμός των στοιχείων διαλειτουργικότητας και, κατά περίπτωση, αυξάνεται·

- η) επισημαίνεται εάν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης που έχουν ήδη κοινοποιηθεί βάσει προηγούμενης έκδοσης ΤΠΔ πρέπει να κοινοποιηθούν εκ νέου και εάν θα εφαρμοστεί απλουστευμένη διαδικασία κοινοποίησης. Σε κάθε περίπτωση προσδιορίζονται οι σχετικοί εφαρμοστέοι όροι·
- θ) λαμβάνονται υπόψη οι βέλτιστες πρακτικές του κλάδου και επανεξετάζεται η επιλογή των ενοτήτων που προβλέπονται στις διαδικασίες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των υποσυστημάτων·
- ι) περιορίζεται ο κίνδυνος εκτροχιασμού, καθώς και ο αντίκτυπος στην ασφάλεια των ανθρώπων και του περιβάλλοντος σε περίπτωση εκτροχιασμού·
- ια) κατά την εξέταση πιθανών λύσεων σε θέματα ασφάλειας, λαμβάνονται υπόψη όλες οι πιθανές αιτίες των εν λόγω θεμάτων, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον είναι εφικτό, όσων συνδέονται με περιστατικά ασφάλειας, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια ή η διαλειτουργικότητα.
- ιβ) βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των σχετικών υποσυστημάτων.

6. Στις ΤΠΔ που σχετίζονται με συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών λαμβάνονται υπόψη τυχόν απαιτήσεις ανοιχτής πηγής και ανοιχτής αρχιτεκτονικής δεδομένων.

7. Αποσαφηνίζεται η εφαρμογή των ενοτήτων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας και των υποσυστημάτων, συμπεριλαμβανομένων πιθανών αναθεωρήσεων του περιεχομένου των σχετικών κεφαλαίων των ΤΠΔ, καθώς και της ανάγκης για νέες ή αναθεωρημένες κατά περίπτωση ενότητες ή της μετάβασης στις τυποποιημένες ενότητες που καθορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹). Προς τούτο διενεργείται μελέτη στην οποία καθορίζονται:

- i) οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των ενδιαφερομένων που εμπλέκονται στις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης·
- ii) εκτεταμένο πεδίο εφαρμογής το οποίο περιλαμβάνει τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που σχετίζονται με τους κοινοποιούμενους εθνικούς τεχνικούς κανόνες·
- iii) τα στοιχεία των διαδικασιών που αναφέρονται στο σημείο ii), συμπεριλαμβανομένου του περιεχομένου του τεχνικού φακέλου, και η ακολουθία των σταδίων της αξιολόγησης·
- iv) τα υποδείγματα των πιστοποιητικών επαλήθευσης και η διάρκεια ισχύος τους σε περίπτωση επαλήθευσης σύμφωνα με τη σχετική ΤΠΔ ή τους εθνικούς κανόνες·
- v) οι όροι υπό τους οποίους μπορούν να πιστοποιούνται στοιχεία διαλειτουργικότητας σύμφωνα με ανακληθείσες ΤΠΔ·
- vi) τα στοιχεία της επιτήρησης και των ελέγχων ανανέωσης όταν εφαρμόζεται αξιολόγηση βάσει συστήματος (συστημάτων) διαχείρισης της ποιότητας, συμπεριλαμβανομένων των όρων υπό τους οποίους διενεργούνται απροειδοποίητες επισκέψεις στις εγκαταστάσεις του αιτούντος.

Άρθρο 4

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ LOC&PAS

1. Επανεξετάζονται οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 («ΤΠΔ LOC&PAS») σχετικά με τα αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους, μεταξύ άλλων ως προς τις τεχνικές προδιαγραφές και τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
2. Διατάξεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των επιβατών στις επιβατάμαξες περιλαμβάνονται κατά περίπτωση στην ΤΠΔ LOC&PAS, λαμβανομένων υπόψη των διεπαφών με την υποδομή.
3. Η ΤΠΔ LOC&PAS περιλαμβάνει προαιρετικούς τρόπους εφαρμογής που διευκολύνουν:
 - α) την έγκριση οχημάτων σε ευρέα πεδία χρήσης· και
 - β) τη σύνθεση των επιβατικών αμαξοστοιχίων, συμπεριλαμβανομένης της οπισθόδρομης συμβατότητας με τους διεθνείς κανονισμούς για τις επιβατάμαξες («RIC» — Regolamento Internazionale delle Carrozze).
4. Απαιτήσεις για τη βελτίωση της προστασίας των μηχανοδηγών περιλαμβάνονται ενδεχομένως στην LOC&PAS ΤΠΔ όσον αφορά την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία και την ασφάλεια λειτουργίας. Καθορίζονται προδιαγραφές για τα εργαλεία ελέγχου του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών.
5. Στην ΤΠΔ LOC&PAS λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στη διαδικασία που αφορά τη διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά, όπως προβλέπεται στα άρθρα 20 έως 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων πριν από την πρώτη χρήση εγκεκριμένων οχημάτων που μνημονεύονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 σημείο i) και στο άρθρο 23 της εν λόγω οδηγίας.

(¹) Απόφαση αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 82).

Άρθρο 5

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ WAG

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 21 παράγραφος 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 («ΤΠΔ WAG») περιλαμβάνει τα οχήματα που πρέπει να εγκρίνονται και να χρησιμοποιούνται σε σιδηροδρομικά δίκτυα εντός της Ένωσης με εύρος τροχιάς 1 520 mm.
2. Οι διατάξεις της ΤΠΔ WAG σχετικά με τα αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους, μεταξύ άλλων όσες αφορούν τις τεχνικές προδιαγραφές και τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, επανεξετάζονται.
3. Η ΤΠΔ WAG περιλαμβάνει διατάξεις για την ενίσχυση της ευελιξίας και της αποτελεσματικότητας όσον αφορά τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών και την ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών. Διατάξεις σχετικά με την αυτόματη ζεύξη περιλαμβάνονται κατά περίπτωση.
4. Η ΤΠΔ WAG διασφαλίζει συνοχή και αποτρέπει τυχόν αλληλεπικάλυψη με τους κανονισμούς για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων («RID») όσον αφορά τις εφαρμοστέες τεχνικές απαιτήσεις για τα οχήματα. Η προσθήκη της λειτουργίας ανίχνευσης του εκτροχιασμού εξετάζεται από πλευράς τεχνικών απαιτήσεων, λειτουργικών πτυχών και διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
5. Η ΤΠΔ WAG περιλαμβάνει απαιτήσεις για τη βελτίωση της ταυτοποίησης των εμπορευματικών φορταμαξών. Η χρήση τεχνολογιών χωρίς επαφή και των σχετικών προτύπων περιλαμβάνεται κατά περίπτωση.
6. Στην ΤΠΔ WAG λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στη διαδικασία που αφορά τη διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά, όπως προβλέπεται στα άρθρα 20 έως 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων πριν από την πρώτη χρήση εγκεκριμένων οχημάτων που μνημονεύονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 σημείο i) και στο άρθρο 23 της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 6

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ NOI

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 («ΤΠΔ NOI») περιλαμβάνει διατάξεις για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με εκ των υστέρων εξοπλισμό των εμπορευματικών φορταμαξών με τροχοπέδιλα από σύνθετο υλικό ή με άλλες κατάλληλες λύσεις.
2. Διαδικασία για τη διενέργεια δοκιμών της ακουστικής απόδοσης των τροχοπέδων από σύνθετο υλικό περιλαμβάνεται στην ΤΠΔ NOI. Επιτρέπεται η χρήση τροχοπέδων από σύνθετο υλικό που αναφέρεται στο προσάρτημα Ζ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 321/2013. Όπου είναι απαραίτητο, ενδέχεται να απαιτούνται συμπληρωματικές δοκιμές είτε με παρατρόχια παρακολούθηση είτε με ακουστικές δοκιμές των τροχοπέδων από σύνθετο υλικό σε τράπεζα δοκιμής.

Άρθρο 7

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ CCS

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 («CCS TSI») επανεξετάζεται με σκοπό την απλούστευση της διαδικασίας επικαιροποίησης του τεχνικού υποβάθρου του σύμφωνα με τα αιτήματα μεταβολών μέσω της διαδικασίας διαχείρισης του ελέγχου μεταβολών της ΤΠΔ CCS.
2. Η ΤΠΔ CCS αναθεωρείται με σκοπό τη συνεκτική ανάπτυξη του ERTMS σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης. Για την οικονομική ανάπτυξη του συστήματος εφαρμόζονται απλές αρχιτεκτονικές εντός των οχημάτων και περιορισμένος αριθμός εκδόσεων λογισμικού.
3. Η ΤΠΔ CCS τροποποιεί τις προδιαγραφές ETCS και GSM-R με βάση ανάλυση κόστους-οφέλους σχετικά με νέα έργα και παλαιότερες επενδύσεις. Περιλαμβάνει τόσο το τεχνικό ρυθμιστικό πλαίσιο όσο και εκείνο που αφορά τη μετάβαση για την αντιμετώπιση των τεχνολογικών στοιχείων που προσδιορίζονται στην έκθεση σχετικά με τη μακροπρόθεσμη προοπτική του ERTMS.
4. Η ΤΠΔ CCS προβλέπει μηχανισμό για την ταχεία διόρθωση σφαλμάτων λαμβανομένης υπόψη της συμβατότητας μεταξύ παρατρόχων και εποχούμενων υποσυστημάτων. Ο εν λόγω μηχανισμός περιλαμβάνει διορθωτικά μέτρα για να διασφαλίζεται η συμβατότητα της εφαρμογής του ERTMS χωρίς να διακυβεύεται η σταθερότητα του ERTMS. Συμπληρωματικά μέτρα για τη διασφάλιση της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ παρατρόχων και εποχούμενων υποσυστημάτων περιλαμβάνονται κατά περίπτωση.

5. Η ΤΠΔ CCS επιτρέπει τη μετάβαση σε τεχνολογίες που μπορούν να χρησιμοποιούνται τόσο από το παρατρέχιο όσο και από το εποχούμενο υποσύστημα, από το GSM-R σε σύστημα επικοινωνίας επόμενης γενιάς, λαμβανομένης υπόψη της ισορροπίας μεταξύ προτύπων ειδικών για τους σιδηροδρόμους και γενικών προτύπων τηλεπικοινωνίας.

Άρθρο 8

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ ENE

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 («ΤΠΔ ENE») επανεξετάζεται όσον αφορά τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση ταυτόχρονης λειτουργίας πολλών παντογράφων σε επαφή με εναέριες γραμμές επαφής, συνεπεία της χρήσης συζευγμένων μηχανών έλξης και πολλαπλών μονάδων. Σχετικά θέματα λειτουργίας περιλαμβάνονται επίσης κατά περίπτωση.

Άρθρο 9

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ INF

1. Διατάξεις για τη διασφάλιση συνεχούς διαλειτουργικότητας εντός του υποσυστήματος και, κατά περίπτωση, με άλλα υποσυστήματα, με ταυτόχρονη δυνατότητα μείωσης των δαπανών συντήρησης της υποδομής ιδίως με τη χρήση μεθόδων συντήρησης βάσει χρόνου, αισθητήρων και τεχνολογιών παρακολούθησης της κατάστασης, περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 («ΤΠΔ INF»).

2. Η ΤΠΔ INF περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές και τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 10

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ PRM

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 («ΤΠΔ PRM») αναθεωρείται για να καθοριστούν απαιτήσεις σχετικά με την απογραφή περιουσιακών στοιχείων που αναφέρεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού.

Περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν τον καθορισμό των φορέων που είναι υπεύθυνοι για την παροχή των σχετικών δεδομένων και διατάξεις που καθορίζουν χρονοδιάγραμμα απογραφής περιουσιακών στοιχείων από τα κράτη μέλη.

Οι εν λόγω διατάξεις βασίζονται στη σύσταση του Οργανισμού που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού και στις βέλτιστες πρακτικές που προκύπτουν από τις απογραφές περιουσιακών στοιχείων που έχει καθιερώσει κάθε κράτος μέλος.

2. Η ΤΠΔ PRM καθορίζει κοινές προτεραιότητες και κριτήρια για την περαιτέρω βελτίωση της προσβασιμότητας των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα βάσει συγκριτικής επισκόπησης των στρατηγικών που περιέχουν τα εθνικά σχέδια εφαρμογής κατά το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014.

Στις εν λόγω προτεραιότητες και κριτήρια λαμβάνονται υπόψη οι βέλτιστες πρακτικές που προκύπτουν από την εκπόνηση και εφαρμογή αυτών των σχεδίων.

3. Η ΤΠΔ PRM περιλαμβάνει σαφή ορισμό των χειροκίνητων και των ηλεκτρικών αναπηρικών αμαξιδίων και τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για τα καινοτόμα ηλεκτρικά αναπηρικά αμαξίδια με σκοπό την ασφαλή πρόσβαση στις επιβατικές αμαξοστοιχίες.

Άρθρο 11

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ OPE

1. Η απόφαση αριθ. 2012/757/ΕΕ («ΤΠΔ OPE») καθορίζει τις θεμελιώδεις αρχές λειτουργίας και τους κοινούς κανόνες λειτουργίας προκειμένου να καταστεί δυνατός ο περιορισμός του αριθμού εθνικών κανόνων.

2. Η ΤΠΔ ΟΡΕ περιλαμβάνει διατάξεις για τη διασφάλιση της συμβατότητας μεταξύ πλήρων αμαξοστοιχιών και των διαδρομών στους οποίους πρόκειται να χρησιμοποιούνται.
3. Στην ΤΠΔ ΟΡΕ λαμβάνεται υπόψη η ανάπτυξη τυποποιημένων μεθόδων και πρωτοκόλλων επικοινωνίας, καθώς και των τυποποιημένων συστημάτων ανταλλαγής δεδομένων.
4. Στην ΤΠΔ ΟΡΕ λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις των μητρώων που αναφέρονται στα άρθρα 47, 48 και 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
5. Η ΤΠΔ ΟΡΕ καθορίζει το πεδίο εφαρμογής των ανοικτών σημείων για τις λειτουργίες και διαχωρίζει τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες από τους κανόνες που πρέπει να εναρμονιστούν μέσω του δικαίου της Ένωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η μετάβαση σε ένα διαλειτουργικό σύστημα που θα καθορίζει το βέλτιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης.
6. Η ΤΠΔ ΟΡΕ προβλέπει την ανάπτυξη συνεκτικών συνδέσμων με τις απαιτήσεις λειτουργίας των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Εν προκειμένω περιλαμβάνεται η διασφάλιση ότι λαμβάνονται δεόντως υπόψη η νοοτροπία ως προς την ασφάλεια και τους ανθρώπινους παράγοντες.
7. Κατά περίπτωση, η ΤΠΔ ΟΡΕ καθορίζει τις δεξιότητες και τα προσόντα για όλο το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα για την ασφάλεια καθήκοντα τα οποία δεν καλύπτονται από άλλη σχετική νομοθεσία.

Άρθρο 12

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ SRT

1. Οι απαιτήσεις λειτουργίας του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 («ΤΠΔ SRT») αναθεωρούνται ενόψει της εναρμόνισης της ικανότητας εκκένωσης, παραδείγματος χάριν σε ό,τι αφορά την απόσταση μεταξύ δύο πλευρικών ή κατακόρυφων εξόδων.
2. Διατάξεις σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ του επιβαίνοντος προσωπικού, αφενός και αφετέρου, του διαχειριστή της υποδομής και των υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης περιλαμβάνονται κατά περίπτωση.

Άρθρο 13

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ TAF

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 («ΤΑF TSI») αναθεωρείται προκειμένου να απλοποιηθεί η διαδικασία επικαιροποίησης του τεχνικού υποβάθρου του σύμφωνα με τη διαδικασία διαχείρισης μεταβολών της ΤΠΔ TAF που μνημονεύεται στην ενότητα 7.2 του παραρτήματος του εν λόγω κανονισμού.
2. Το περιεχόμενο και η δομή των μηνυμάτων που καθορίζονται στην ΤΠΔ TAF όσον αφορά την ανταλλαγή φορταμαξών και τη σύνθεση των αμαξοστοιχιών αναθεωρούνται και κατά περίπτωση απλουστεύονται.
3. Το περιεχόμενο και η δομή των μηνυμάτων που ορίζονται στην ΤΠΔ TAF όσον αφορά τις συνδυασμένες ή τις πολυτροπικές μεταφορές αναθεωρούνται και, εφόσον δεν διατίθενται, εκπονούνται προκειμένου να διευκολύνονται η υλικοτεχνική υποστήριξη και οι λειτουργίες.
4. Κατά περίπτωση, η ΤΠΔ TAF περιλαμβάνει δεδομένα τα οποία ανταλλάσσονται με εφαρμογές σχετικές με την ασφάλεια.
5. Οι σύνδεσμοι μεταξύ των βάσεων δεδομένων της ΤΠΔ TAF και των εργαλείων που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση της απόδοσης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών επανεξετάζονται.
6. Η ΤΠΔ TAF δίνει τη δυνατότητα στον Οργανισμό να αξιολογεί τη συμμόρφωση των εργαλείων πληροφορικής που χρησιμοποιούνται από τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό κλάδο με τις προδιαγραφές των ΤΠΔ.
7. Η ΤΠΔ TAF δεν επιβάλλει απαιτήσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν φραγμό στην ψηφιοποίηση των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 14

Εφαρμοστέοι ειδικοί στόχοι για την ΤΠΔ ΤΑΡ

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 («ΤΑΡ TSI») αναθεωρείται προκειμένου να απλοποιηθεί η διαδικασία επικαιροποίησης του τεχνικού υποβάθρου του σύμφωνα με τη διαδικασία διαχείρισης μεταβολών της ΤΠΔ ΤΑΡ που μνημονεύεται στην ενότητα 7.5.2 του παραρτήματος του εν λόγω κανονισμού.
2. Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της ΤΠΔ ΤΑΡ είναι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της ΤΠΔ ΤΑΕ.
3. Κατά περίπτωση, στην ΤΠΔ ΤΑΡ λαμβάνεται υπόψη η βασική απαίτηση «προσβασιμότητα» όπως ορίζεται στο παράρτημα III σημείο 1.6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
4. Στην ΤΠΔ ΤΑΡ λαμβάνεται υπόψη η αναθεώρηση της ΤΠΔ PRM, ιδίως όσον αφορά τις απογραφές περιουσιακών στοιχείων και, κατά περίπτωση, την πρωτοβουλία του κλάδου «Full Service Model» (μοντέλο πλήρους εξυπηρέτησης).
5. Η ΤΠΔ ΤΑΡ καθορίζει το μερίδιο των καθηκόντων που σχετίζονται με τη διαχείριση των κεντρικών δομών δεδομένων για να λαμβάνονται υπόψη τα νέα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Οργανισμού και του οργάνου διακυβέρνησης που έχει συστήσει ο κλάδος με σκοπό την επιτάχυνση της εφαρμογής της ΤΠΔ ΤΑΡ.
6. Σκοπός της ΤΠΔ ΤΑΡ είναι να διευκολυνθεί η δημιουργία ολοκληρωμένων συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων και συστημάτων παροχής πληροφοριών και κρατήσεων για πολυτροπικές μετακινήσεις.
7. Η ΤΠΔ ΤΑΕ δίνει τη δυνατότητα στον Οργανισμό να αξιολογεί τη συμμόρφωση των εργαλείων πληροφορικής που χρησιμοποιούνται από τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό κλάδο με τις προδιαγραφές των ΤΠΔ.

Άρθρο 15

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 8 Ιουνίου 2017.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER