



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.6.2017 r.
C(2017) 3800 final

DECYZJA DELEGOWANA KOMISJI (UE) .../...

z dnia 8.6.2017 r.

**uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w
odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu
technicznych specyfikacji interoperacyjności**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Jak przewidziano w art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, w niniejszym akcie delegowanym określono szczegółowe cele każdej technicznej specyfikacji interoperacyjności, która ma zostać opracowana lub zmieniona w wyniku przyjęcia filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego.

Niniejszy akt delegowany należy przyjąć przed jakąkolwiek przyszłą zmianą technicznych specyfikacji interoperacyjności, stąd jego znaczenie w kontekście wdrażania filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego.

Jest to również okazja do udzielenia wytycznych, które przyczynią się do poprawy spójności między technicznymi specyfikacjami interoperacyjności oraz między szczegółowymi celami, które zostaną określone dla każdej z nich. Ułatwi to dalsze harmonizowanie i ulepszenie przepisów UE dotyczących kolei, mając na uwadze ogólny cel optymalnej harmonizacji technicznej, która umożliwi obywatelom UE, podmiotom gospodarczym oraz właściwym organom czerpanie wszystkich korzyści wynikających z utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Niniejszy akt delegowany w pełni uwzględnia zasady lepszego stanowienia prawa, w tym wykorzystanie ocen skutków jako pomocy w procesie decyzyjnym.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

W okresie od czerwca do sierpnia 2016 r. przeprowadzono nieformalne konsultacje z Agencją Kolejową Unii Europejskiej w celu przygotowania pierwszej wersji niniejszego aktu delegowanego. Następnie kolejne wersje niniejszego aktu delegowanego przedłożono grupie ekspertów Komisji ds. wdrażania filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego zrzeszającej państwa członkowskie oraz organizacje reprezentujące europejski sektor kolejowy, aby umożliwić tej grupie przedstawienie uwag. Parlament Europejski również został zaproszony i uczestniczył w posiedzeniu, które miało miejsce dnia 25 stycznia 2017 r. Projekt aktu był przedmiotem konsultacji publicznych trwających od 20 marca do 17 kwietnia 2017 r., a w dniu 11 kwietnia 2017 r. został przedstawiony Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego. Ogółem otrzymano 431 uwag, w tym siedem odpowiedzi w ramach konsultacji publicznych. Wszystkie uwagi, w tym otrzymane w ramach konsultacji publicznych, zostały zebrane, przeanalizowane i indywidualnie skomentowane w formie skonsolidowanej tabeli. Po każdym kolejnym etapie konsultacji zaktualizowana tabela, wraz ze zmodyfikowanym projektem aktu prawnego uwzględniającym w stosownych przypadkach otrzymane uwagi, była przekazywana członkom grupy ekspertów oraz Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

W niniejszym akcie delegowanym określono szczegółowe cele każdej technicznej specyfikacji interoperacyjności, która ma zostać opracowana lub zmieniona w wyniku przyjęcia filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego, jak przewidziano w art. 5 dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (dyrektywa (UE) 2016/797).

DECYZJA DELEGOWANA KOMISJI (UE) .../...

z dnia 8.6.2017 r.

uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej¹, w szczególności jej art. 5 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W art. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 określono wprowadzić treść i pewne ogólne cele technicznych specyfikacji interoperacyjności („TSI”), nie określono jednak w tej dyrektywie szczegółowych celów każdej TSI, za to upoważniono Komisję do przyjęcia aktów delegowanych w tym celu.
- (2) W niniejszej decyzji określono spójny zbiór szczegółowych celów, które należy włączyć do TSI w celu poprawy interoperacyjności, jednocześnie umożliwiając ułatwianie, doskonalenie i rozwój usług w zakresie transportu kolejowego na terenie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi, a także przyczynienie się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego.
- (3) Te szczegółowe cele TSI należy wdrażać w drodze wniosków przedkładanych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797. Wnioski te powinny opierać się na priorytetach samej Komisji oraz na dostępności środków w ramach Agencji. Zalecenia Agencji odnoszące się do każdego szczegółowego celu powinny obejmować analizy kosztów i korzyści oraz oceny skutków rozpatrywanych rozwiązań technicznych, aby umożliwić Komisji wybór najbardziej opłacalnych rozwiązań i ustanowienie TSI w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (4) Pod względem zakresu stosowania istniejące TSI obejmują w sposób zadowalający wszystkie podsystemy określone w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/797. Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa w celu zmniejszenia liczby aktów ustawodawczych oraz dalszego zwiększania spójności między TSI należy jednak poddać przeglądowi zakres określonych TSI, a niektóre z tych TSI należy ewentualnie zrestrukturyzować lub połączyć, aby uniknąć powielania oraz zapewnić bardziej bezpośrednie powiązania między podsystemami, zasadniczymi wymaganiami i TSI. Należy przy tym uwzględnić stabilność niezbędną w przepisach dotyczących kolei.

¹ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

- (5) W celu zapewnienia spójności prawodawstwa należy wziąć pod uwagę możliwe wpływy i interfejsy między TSI oraz między TSI a istniejącymi strategiami, polityką i prawodawstwem. Należy również rozważyć, czy zaproponowane rozwiązania lub konkretne elementy powinny być ujęte w samej TSI, czy w powiązanych dokumentach i prawodawstwie. Ponadto w ramach TSI należy w miarę możliwości zachować te przepisy TSI, które usuwają bariery techniczne w zakresie interoperacyjności, a w szczególności przepisy ułatwiające swobodny przepływ pojazdów na terenie Unii.
- (6) W zmianach TSI należy uwzględnić doświadczenia sektora kolejowego pod względem niejasnych wymogów lub innych niezamierzonych skutków i kosztów wynikających z TSI, w tym w szczególności doświadczenia zdobyte w trakcie eksploatacji kolejowych korytarzy towarowych lub doświadczenia wynikające ze stosowania TSI w odniesieniu do linii o niskim natężeniu ruchu.
- (7) W zmianach TSI należy także uwzględnić potrzebę osiągnięcia odpowiedniej równowagi między podejściem opartym na przepisach – które umożliwia usprawnienie zgodności technicznej, w szczególności zgodności interfejsów między podsystemami, ale również między składnikami interoperacyjności a podsystemami – oraz podejściem opartym na ryzyku, które umożliwia usprawnienie postępu technicznego i innowacyjnych rozwiązań, zwłaszcza przy określaniu funkcji i osiągnięć.
- (8) W zmianach TSI należy uwzględnić rozwój systemu kolei i powiązane działania badawcze oraz działania w zakresie innowacji, a w szczególności między innymi Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail, zachowując margines swobody na potrzeby innowacji i uwzględniając takie innowacje, gdy osiągną one właściwy, ustalony przez Agencję poziom rozwoju.
- (9) Jeżeli chodzi o spójność techniczną sieci kolejowych w Unii o szerokości toru 1520 mm i pojazdów eksploatowanych w ramach tych sieci, w odpowiednich TSI należy uwzględnić zmiany wymogów technicznych mających zastosowanie do sieci o szerokości toru 1520 mm w państwach trzecich.
- (10) W celu ułatwienia ich promocji i ewentualnego przyjęcia poza Unią, a także w celu ułatwienia wzajemnej wymiany między sieciami w państwach trzecich a Unią TSI mogą zawierać przepisy nieobowiązkowe, uwzględniające wymogi obowiązujące powszechnie na innych obszarach geograficznych, na przykład większe naciski osi dla pociągów ciężkich.
- (11) Aby umożliwić TSI nadążanie za zmianami w normach i innej dokumentacji technicznej, TSI powinny zawierać odniesienia do tych dokumentów w sposób umożliwiający ich terminową aktualizację, jednocześnie przewidując niezbędne przejścia między poszczególnymi normami lub między wersjami norm.
- (12) Zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/797 większość TSI zawiera klauzule definiujące strategię ich stosowania w celu dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu zgodności z TSI. W sektorze kolejowym dochodzi jednak do nieporozumień pod względem konkretnego zastosowania tych klauzul. Należy zatem poddać przeglądowi strategię stosowania, a także – w możliwym zakresie i z uwzględnieniem charakteru każdej TSI – należy je uprościć i uczynić spójnymi w poszczególnych TSI, w szczególności w przypadku TSI odnoszących się do taboru. Należy rozważyć możliwość zezwolenia na mieszane stosowanie danej TSI i jej poprzedniej wersji w okresie przejściowym. Ponadto w TSI należy zdefiniować okres

ważności certyfikatów na składniki interoperacyjności i podsystem, z zachowaniem spójności pomiędzy poszczególnymi TSI.

- (13) W art. 4 ust. 3 lit. h) dyrektywy (UE) 2016/797 dopuszczono możliwość, aby TSI zawierały przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i pojazdów, w szczególności w przypadku ich modernizacji i odnowienia. Przepisy te mogą spowodować brak pewności prawa w przypadku zezwoleń, które już zostały wydane; należy zatem zwrócić szczególną uwagę na wstępną analizę powiązanych kosztów i korzyści oraz na zdefiniowanie prac modyfikacyjnych, które wymagają złożenia wniosku o nowe zezwolenie.
- (14) W celu zapewnienia efektywności procesów wprowadzenia do obrotu i dopuszczenia pojazdów do eksploatacji TSI powinny w sposób jednoznaczny wskazywać, które parametry pojazdów należy sprawdzić w ramach procedury o wydanie zezwolenia zgodnie z art. 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz które parametry powinno sprawdzić przedsiębiorstwo kolejowe po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu a przed pierwszym użyciem takiego pojazdu, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają one być eksploatowane. W TSI należy również określić procedury, których mają przestrzegać przedsiębiorstwa kolejowe w celu zapewnienia zgodności między składami pociągów, w tym intermodalnymi jednostkami transportowymi, a trasami, na których mają one być eksploatowane, a także w możliwym zakresie określić informacje, które ma dostarczać zarządca infrastruktury, oraz warunki, na jakich zapewnia się przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do sieci w celu przeprowadzenia powiązanych badań.
- (15) Oprócz wymogów art. 5 ust. 2 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797 dotyczących identyfikacji parametrów podstawowych i interfejsów między podsystemami należy także zaktualizować tabele TSI zawierające wykaz powiązań między parametrami podstawowymi a zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797 w celu zapewnienia spójnego podejścia w ramach wszystkich TSI.
- (16) Aby umożliwić łatwą wymianę w trakcie utrzymania, umożliwić osiągnięcie korzyści skali, a także zmniejszyć koszty utrzymania i ograniczyć zjawisko starzenia, należy usprawnić modułowość systemu kolejowego. W tym celu należy poddać przeglądowi liczbę składników interoperacyjności i zwiększyć ich liczbę stosownie do potrzeb, tym samym zachęcając do korzystania z dostępnych w sprzedaży produktów i części zamiennych oraz czerpania korzyści z normalizacji.
- (17) Notyfikowanie jednostek oceniających zgodność nakłada znaczące obciążenia administracyjne na państwa członkowskie i Komisję. W celu zwiększenia efektywności i ograniczenia opóźnień należy zaproponować uproszczony proces w odniesieniu do dodatkowych notyfikacji, jeżeli od jednostki oceniającej zgodność, która została już notyfikowana w ramach poprzedniej wersji TSI, wymaga się jedynie ograniczonych kompetencji dodatkowych lub nie wymaga się żadnych tego rodzaju kompetencji. W celu uniknięcia niepewności w ramach każdej TSI należy określić, czy konieczne jest przeprowadzenie pełnego procesu notyfikacji, czy taką notyfikację można rozszerzyć automatycznie na zmienioną TSI, czy też można zastosować proces uproszczony i na jakich warunkach.
- (18) Z uwagi na fakt, że w niektórych przypadkach opis podziału ról i zakresów odpowiedzialności pomiędzy wnioskodawcą a jednostką notyfikowaną nie jest wystarczająco szczegółowy, co prowadzi do nieporozumień oraz rozbieżnych interpretacji i sposobów wdrażania procedur oceny zgodności składników

interoperacyjności i podsystemów, procedury te należy poddać przeglądowi, a Komisja powinna równolegle przyjąć akty wykonawcze zmieniające doraźne moduły oceny zgodności zgodnie z art. 24 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797. Dodatkowo zakres modułów dopuszczonych dla każdego ze składników interoperacyjności i podsystemów należy poddać przeglądowi i w miarę możliwości usprawnić w celu zwiększenia efektywności procesu oraz uniknięcia niepotrzebnych kosztów.

- (19) Rozważając możliwe rozwiązania problemów dotyczących bezpieczeństwa, należy uwzględnić wszystkie ewentualne przyczyny tych problemów, w tym w miarę możliwości te związane z incydentami w zakresie bezpieczeństwa, na przykład z bezpieczeństwem pasażerów w następstwie eksplozji.
- (20) Trzonem procesu cyfryzacji kolei są europejski system zarządzania ruchem kolejowym („ERTMS”), aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich („TAP”) i aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych („TAF”). W związku z tym w razie potrzeby należy zmienić odpowiednie TSI, aby wesprzeć proces cyfryzacji sektora kolejowego.
- (21) W niektórych TSI wciąż istnieją kwestie otwarte. Te kwestie otwarte stanowią elementy odnoszące się do zasadniczych wymagań i w związku z tym wymagające harmonizacji, chociaż nie zostały jeszcze objęte przedmiotowymi TSI. Należy zatem rozwiązać te kwestie otwarte, aby zmniejszyć liczbę przepisów krajowych w celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności oraz przyczynienia się do funkcjonowania jednolitego rynku.
- (22) Zgodnie z art. 6 dyrektywy (UE) 2016/797, jeśli okazuje się, że TSI mają braki, należy dane TSI zmienić.
- (23) Należy dalej rozwijać rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014² („TSI »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski«”) i rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013³ („TSI »Tabor – wagony towarowe«”), aby zapewnić stałą interoperacyjność przy równoczesnym zwiększeniu atrakcyjności i efektywności systemu kolejowego. Zasadnicze kwestie, które należy rozwinąć, to wprowadzenie przepisów istotnych konkretnie w odniesieniu do sieci kolejowych o szerokości toru 1520 mm, fakultatywne przepisy służące ułatwieniu przygotowania składów pociągów pasażerskich uwzględniające wsteczną zgodność z przepisami o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym („RIC” – Regolamento Internazionale delle Carrozze), systemy automatycznej zmiany rozstawu kół, ułatwienie dostępu pasażerów do wagonów pasażerskich oraz środki zwiększenia wydajności kolejowych przewozów towarowych, takie jak systemy samoczynnych sprzęgów i zharmonizowana identyfikacja wagonów towarowych. Należy również rozważyć środki mające na celu poprawę ochrony maszynisty, w tym kontrolę czasu jazdy i czasu odpoczynku dla maszynistów, projekt kabiny maszynisty oraz powiązane wymagania ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa operacyjnego, w tym problemu hałasu w kabinie.

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

- (24) Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych („RID”)⁴ ustanowiono na terytorium Unii Europejskiej dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵. Komisja ekspertów RID wprowadziła do regulaminu RID z 2013 r. przepis umożliwiający dobrowolne zamontowanie urządzeń wykrywających wykolejenie w wagonach towarowych. W oparciu o liczne badania dotyczące kosztów i korzyści tych urządzeń grupa robocza ustanowiona przez komisję ekspertów RID zaleciła, aby Komisja poddała przeglądowi wszystkie odpowiednie TSI celem uwzględnienia funkcji wykrywania wykolejenia pod względem wymogów technicznych, aspektów eksploatacyjnych i procedur oceny zgodności⁶. Przepisy należy również przeanalizować pod względem taboru i infrastruktury, aby zminimalizować wpływ na bezpieczeństwo osób i środowiska w przypadku wykolejenia, biorąc przy tym pod uwagę role i zakres odpowiedzialności odpowiednich podmiotów. W szczególności należy uniknąć obiektów wystających z krawędzi torów, takich jak znaczniki kolejowe, które w razie wypadku mogą spowodować perforację cystern przewożących towary niebezpieczne, lub należy przyjąć inne środki ograniczające takie ryzyko.
- (25) W odniesieniu do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1304/2014⁷ („TSI »Hałas«”) eksperci zasadniczo zgadzają się, że jedną z najskuteczniejszych metod zmniejszenia hałasu powodowanego przez kolej jest modernizacja istniejących wagonów towarowych polegająca na wyposażeniu ich w kompozytowe klocki hamulcowe. To rozwiązanie techniczne zmniejsza hałas powodowany przez kolej nawet o 10 dB, co odpowiada 50 % redukcji hałasu słyszalnego dla ludzi. W celu uregulowania kwestii hałasu powodowanego przez kolejowe przewozy towarowe należy zatem zmodernizować istniejące wagony towarowe poprzez montaż kompozytowych klocków hamulcowych lub przyjąć inne odpowiednie rozwiązania. Można rozważyć stopniowe wdrożenie tych rozwiązań, z uwzględnieniem ich szacowanych kosztów i korzyści.
- (26) Aby wyeliminować rozbieżność wynikającą ze zmiany TSI „Wagony towarowe”, do TSI „Hałas” należy włączyć badanie hałasu kompozytowych klocków hamulcowych w celu uregulowania kwestii hałasu generowanego przez kolejowe przewozy towarowe, w tym w razie potrzeby poprzez monitorowanie przytorowe lub w miarę możliwości badanie akustyczne kompozytowych klocków hamulcowych w ramach badania na stanowisku badawczym.
- (27) Europejski plan wdrożenia ERTMS⁸ został przyjęty w dniu 5 stycznia 2017 r. zgodnie z art. 47 wytycznych TEN-T i ma on zastosowanie do korytarzy sieci bazowej. Należy dostosować rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919⁹ („TSI »Sterowanie«”), aby

⁴ Dodatek C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Wilnie dnia 3 czerwca 1999 r. z późniejszymi zmianami.

⁵ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

⁶ Załącznik II do sprawozdania z piątej sesji grupy roboczej komisji ekspertów RID ds. wykrywania wykolejeń (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berno, dnia 19 i 20 kwietnia 2016 r.).

⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).

⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (Dz.U. L 3 z 6.1.2017, s. 6).

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

zapewnić spójne wdrażanie ERTMS w sieci kolejowej na terenie Unii, uwzględniając Europejski plan wdrożenia ERTMS.

- (28) W sprawozdaniu dotyczącym perspektywy długoterminowej dla ERTMS przyjętym przez Agencję w dniu 18 grudnia 2015 r.¹⁰ wraz z sektorem przedstawiono elementy technologiczne kluczowe dla wsparcia uzasadnienia biznesowego ERTMS. Te elementy obejmują automatyczną kontrolę jazdy pociągów, poziom 3, optymalizację krzywej hamowania, nową generację systemu telekomunikacji oraz pozycjonowania satelitarne. Elementy te należy uwzględnić w specyfikacjach europejskiego systemu sterowania pociągami i instalacji GSM-R, a także należy je w razie potrzeby zmienić, biorąc przy tym pod uwagę kwestię niezbędnej stabilności ERTMS. Należy uwzględnić wpływ na inne TSI.
- (29) W świetle zwiększonego wykorzystania sprzężonych lokomotyw i zespołów trakcyjnych należy dokonać przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014¹¹ („TSI »Energia«”) w zakresie wymogów w przypadku jednoczesnej eksploatacji kilku pantografów stykających się z siecią trakcyjną, co wynika z użycia tego typu pojazdów. Należy również wziąć pod uwagę powiązane kwestie eksploatacyjne. W stosownych przypadkach w TSI „Energia” oraz w pozostałych TSI należy również uwzględnić przepisy służące zapewnieniu nieprzerwanej interoperacyjności przy jednoczesnej poprawie efektywności energetycznej odpowiednich podsystemów.
- (30) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1299/2014¹² („TSI »Infrastruktura«”) należy uwzględnić przepisy zapewniające nieprzerwaną interoperacyjność przy jednoczesnym umożliwieniu ograniczenia kosztów utrzymania infrastruktury dzięki zastosowaniu między innymi okresowej konserwacji, czujników oraz technologii monitorowania stanu infrastruktury.
- (31) Należy zaktualizować rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014¹³ („TSI »Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się«”), aby uwzględnić w nim najnowsze informacje dotyczące rozpoznawania i usuwania przeszkód w zakresie dostępności oraz monitorowania postępów w zakresie dostępności zgodnie z art. 7 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 dotyczącym wykazu majątku oraz art. 8 ust. 5 i 7 tego rozporządzenia dotyczącym krajowych planów wdrożenia. Wspólne europejskie priorytety dalszego wdrażania TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” można również określić w oparciu o krajowe plany wdrożenia. Działanie takie powinno obejmować przegląd stałych rozwiązań strukturalnych, które mogą być wymagane w wagonach pasażerskich w celu zapewnienia równego dostępu do dodatkowych usług osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym w szczególności dostępu do wagonów restauracyjnych.

¹⁰ Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, ERA-REP-150 z dnia 18 grudnia 2015 r.

¹¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 179).

¹² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1).

¹³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110).

- (32) Decyzja Komisji 2012/757/UE¹⁴ („TSI »Ruch kolejowy«”) powinna podlegać regularnemu monitorowaniu i – w uzasadnionych przypadkach – zmianom, które zapewnią zachowanie jej aktualności oraz utrzymanie optymalnej harmonizacji, bezpieczeństwa i interoperacyjności wymogów eksploatacyjnych na poziomie interfejsu między przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury, w szczególności w przypadku ruchu transgranicznego. Należy również wziąć po uwagę zmiany odnoszące się do: (i) elementów technologicznych ERTMS kluczowych dla wsparcia uzasadnienia biznesowego ERTMS, o których mowa w motywie 28; (ii) kultury bezpieczeństwa i czynników ludzkich; (iii) zgodności pomiędzy pociągiem a trasą.
- (33) Ponadto na podstawie art. 36 rozporządzenia (UE) 2016/796 Komisja powinna zwrócić się do Agencji o wydanie zaleceń dotyczących określenia umiejętności i kwalifikacji personelu wykonującego zadania o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa oraz włączenia ich do TSI „Ruch kolejowy” lub innego odpowiedniego prawodawstwa. Zalecenia te powinny obejmować nie tylko maszynistów, ale również pozostały personel pokładowy wykonujący zadania związane z bezpieczeństwem, które mogą wymagać specjalnego szkolenia, oraz personel zaangażowany w eksploatację i utrzymanie systemu kolei.
- (34) W następstwie wprowadzenia wymogu utworzenia miejsc przeznaczonych do walki z ogniem celem zarządzania incydentami typu „gorącego” w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1303/2014¹⁵ („TSI »Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych«”) oraz uwzględniając powiązane informacje zwrotne z sektora, należy dokonać przeglądu wymogów eksploatacyjnych TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” pod względem harmonizacji oceny zdolności ewakuacji, na przykład w odniesieniu do odległości między dwoma wyjściami poziomymi lub pionowymi. Należy również ocenić potrzebę uwzględnienia przepisów służących zapewnieniu łączności między personelem pokładowym a zarządcą infrastruktury i służbami ratunkowymi i w stosownych przypadkach dodać odpowiednie przepisy.
- (35) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014¹⁶ („TSI TAF”) powinno zawierać informacje ułatwiające wymianę wagonów, transport kombinowany i multimodalny, rozwój kolejowych korytarzy towarowych oraz sprawozdawczość w zakresie zdarzeń, uwzględniając powiązania z innymi odpowiednimi narzędziami. Obejmuje to również uproszczone postępowanie służące aktualizacji wzorca technicznego TSI TAF zgodnie z procesem zarządzania zmianami TSI TAF, o którym mowa w sekcji 7.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1305/2014. Ponadto należy przeprowadzić badanie w sprawie możliwości wymiany danych TSI TAF z aplikacjami związanymi z bezpieczeństwem, na przykład w przypadku towarów niebezpiecznych lub przesyłek wyjątkowych. TSI należy również zmienić, aby umożliwić Agencji ocenę zgodności wykorzystywanych przez europejski sektor kolejowy narzędzi informatycznych z

¹⁴ Decyzja Komisji z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE, zmieniona decyzją Komisji 2013/710/UE z dnia 2 grudnia 2013 r. i rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/995 z dnia 8 czerwca 2015 r. (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1).

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394).

¹⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438).

wymogami TSI. Ponadto sekcja 2.3.2 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1305/2014, w której wymaga się porozumień umownych zobowiązujących wiodące przedsiębiorstwa kolejowe do przekazywania informacji zainteresowanym podmiotom, może stanowić barierę dla procesu cyfryzacji kolei; sekcję tę należy w związku z tym poddać przeglądowi.

- (36) Należy dokonać przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011¹⁷ („TSI TAP”) w celu dalszego ułatwienia korzystania z biletów elektronicznych, w tym kontroli i rozliczenia płatności pomiędzy stronami, szczególnie w świetle rozwoju zainicjowanego przez sektor modelu „full service”. W tej TSI należy również wziąć pod uwagę zmiany w TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” oraz odpowiednie wnioski w sprawie zmiany za pośrednictwem ustanowionego procesu zarządzania zmianami TSI TAP. Należy poddać przeglądowi część zadań związanych z zarządzaniem scentralizowanymi strukturami danych, aby uwzględnić nowe zadania i zakres odpowiedzialności Agencji jako organu systemowego oraz organu zarządzającego określonego w dokumencie „Zarządzanie TAP”¹⁸ i ustanowionego przez sektor w celu przyspieszenia procesu wdrażania TSI TAP. Należy również dążyć do usprawnień ułatwiających wdrażanie biletów bezpośrednich oraz systemów informacji dotyczących podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu, w szczególności poprzez dostęp do odpowiednich danych dotyczących podróży kolejną i wymianę takich danych z zainteresowanymi podmiotami w ramach multimodalnego łańcucha wartości. Dodatkowo celem TSI TAP powinno być ułatwienie wdrażania zintegrowanych usług w zakresie mobilności. TSI należy również zmienić, aby umożliwić Agencji ocenę zgodności wykorzystywanych przez europejski sektor kolejowy narzędzi informatycznych z wymogami TSI.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

Niniejsza decyzja ustanawia szczegółowe cele, zgodnie z którymi opracowuje się nowe techniczne specyfikacje interoperacyjności („TSI”) lub zmienia się istniejące TSI.

Artykuł 2

Zadania Agencji

Opracowując TSI i zmiany do nich na wniosek Komisji zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, Agencja kieruje się szczegółowymi celami określonymi w art. 3–14 niniejszej decyzji.

Agencja przedstawia Komisji zalecenia po uwzględnieniu szacunkowych kosztów i korzyści szczegółowych celów, o których mowa w akapicie pierwszym.

Artykuł 3

Wspólne szczegółowe cele

1. TSI obejmują zakresem cały unijny system kolei w sposób pozwalający uniknąć powieleń, zapewniający bardziej bezpośrednie powiązania między podsystemami,

¹⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11).

¹⁸ Dokument B.61, o którym mowa w załączniku V do TSI TAP.

zasadniczymi wymaganiami i TSI oraz umożliwiające spójne określenie strategii stosowania danych TSI.

W tym celu opracowuje się różne możliwe scenariusze oraz odpowiadające im oceny skutków.

2. Zakres geograficzny i techniczny każdej TSI poddaje się przeglądowi, aby uwzględnić wymogi określone w art. 1 ust. 3–5 dyrektywy (UE) 2016/797.
3. W stosownych przypadkach TSI poddaje się przeglądowi w celu zapewnienia odpowiedniej równowagi między podejściem opartym na przepisach a podejściem opartym na ryzyku.
4. Powiązania między parametrami podstawowymi a mającymi zastosowanie zasadniczymi wymaganiami poddaje się przeglądowi w ramach każdej TSI oraz pod względem interfejsów z innymi podsystemami.
5. W stosownych przypadkach TSI zawierają przepisy, które:
 - a) uwzględniają możliwy wpływ na inne TSI i interfejsy z innymi TSI, istniejące odnośne strategie, politykę i przepisy Unii oraz zapewniają spójność między nimi. TSI muszą w miarę możliwości zachować obowiązujące przepisy mające na celu usunięcie barier technicznych w zakresie interoperacyjności;
 - b) uwzględniają zmiany w unijnym systemie kolei, powiązane działania badawcze i działania w zakresie innowacji oraz uwzględniają takie działania, gdy osiągną one odpowiedni poziom rozwoju;
 - c) stanowią rozwiązanie pozostałych kwestii otwartych;
 - d) uwzględniają zmiany wymogów technicznych mających zastosowanie do sieci o szerokości toru 1520 mm w państwach trzecich;
 - e) ujednolicają definicje – w uzupełnieniu definicji wymienionych w dyrektywie (UE) 2016/797 – między poszczególnymi TSI;
 - f) uwzględniają odniesienia do norm i innej stale zmieniającej się dokumentacji technicznej w sposób, który umożliwia ich terminowe aktualizacje;
 - g) przewidują przegląd liczby składników interoperacyjności i w stosownych przypadkach ją zwiększają;
 - h) określają, czy konieczna jest ponowna notyfikacja jednostek oceniających zgodność, które już zostały notyfikowane na podstawie poprzedniej wersji danej TSI, oraz czy stosuje się uproszczony proces notyfikacji. W każdym przypadku określa się powiązane warunki, które mają zastosowanie;
 - i) uwzględniają najlepsze praktyki w sektorze i przewidują przegląd wyboru modułów określonych w procedurach oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów;
 - j) zmniejszają ryzyko wykolejenia, jak również ograniczają wpływ na bezpieczeństwo osób i środowiska w przypadku wykolejenia;
 - k) przy rozważaniu możliwych rozwiązań problemów dotyczących bezpieczeństwa uwzględniają wszystkie ewentualne przyczyny tych problemów, w tym w miarę możliwości te związane z incydentami w zakresie bezpieczeństwa, bez szkody dla bezpieczeństwa lub interoperacyjności;
 - l) zwiększają efektywność energetyczną odpowiednich podsystemów.

6. TSI dotyczące systemów informacyjnych i łączności uwzględniają wymagania dotyczące otwartych standardów i otwartej architektury danych.
7. Wyjaśnia się stosowanie modułów oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów, w tym możliwe zmiany treści stosownych rozdziałów TSI oraz potrzebę nowych lub zmienionych modułów doraźnych lub przejście do stosowania modułów podstawowych określonych w załączniku II do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE¹⁹. W tym celu przeprowadza się badanie, w którym określa się:
 - (i) rolę i zakres odpowiedzialności zainteresowanych podmiotów zaangażowanych w procedury oceny zgodności;
 - (ii) rozszerzony zakres stosowania, który obejmuje również procedury oceny zgodności odnoszące się do zgłoszonych krajowych przepisów technicznych;
 - (iii) elementy procedur, o których mowa w ppkt (ii), w tym zawartość dokumentacji technicznej, i kolejność etapów oceny;
 - (iv) wzory certyfikatów weryfikacji oraz okres ich ważności w przypadku certyfikacji zgodnej z określoną TSI lub z przepisami krajowymi;
 - (v) warunki, na jakich składniki interoperacyjności można certyfikować zgodnie z uchylonymi TSI;
 - (vi) elementy audytów w ramach nadzoru i audytów w ramach odnowienia, w których ocena opiera się na systemie lub systemach zarządzania jakością, w tym warunki, w jakich przeprowadza się niezapowiedziane wizyty w obiektach wnioskodawcy.

Artykuł 4

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”

1. Dokonuje się przeglądu przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 („TSI »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski«”) dotyczących systemów automatycznej zmiany rozstawu kół, w tym w odniesieniu do specyfikacji technicznych i procedur oceny zgodności.
2. W stosownych przypadkach do TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” włącza się przepisy przewidujące ułatwienie dostępu pasażerów do wagonów pasażerskich, z uwzględnieniem interfejsów z infrastrukturą.
3. W TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” uwzględnia się tryby fakultatywne ułatwiające:
 - a) zezwolenia dla pojazdów obejmujące duże obszary użytkowania; oraz
 - b) przygotowanie składów pociągów pasażerskich, w tym wsteczną zgodność z przepisami o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym („RIC” – Regolamento Internazionale delle Carrozze).
4. W stosownych przypadkach w TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” uwzględnia się wymagania dotyczące poprawy ochrony maszynistów pociągów w odniesieniu do bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa operacyjnego.

¹⁹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

Definiuje się specyfikacje narzędzi kontroli czasu jazdy i czasu odpoczynku dla maszynistów pociągów.

5. W TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” uwzględnia się zmiany w procedurze wprowadzania podsystemów ruchomych do obrotu, jak przewidziano w art. 20–26 dyrektywy (UE) 2016/797, w tym kontrole przed pierwszym rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie, wspomniane w art. 4 ust. 3 lit. i) oraz art. 23 tej dyrektywy.

Artykuł 5

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Tabor – wagony towarowe”

1. Nie naruszając przepisów art. 21 ust. 16 dyrektywy (UE) 2016/797, w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 321/2013 („TSI »Tabor – wagony towarowe«”) uwzględnia się pojazdy, które mają być dopuszczone do eksploatacji i eksploatowane na sieciach kolejowych o szerokości toru 1520 mm na terenie Unii.
2. Dokonuje się przeglądu przepisów TSI „Tabor – wagony towarowe” dotyczących systemów automatycznej zmiany rozstawu kół, w tym w odniesieniu do specyfikacji technicznych i procedur oceny zgodności.
3. W TSI „Tabor – wagony towarowe” uwzględnia się przepisy służące zwiększeniu elastyczności i efektywności przygotowywania składów pociągów oraz rozwojowi transportu intermodalnego. W stosownych przypadkach uwzględnia się przepisy o samoczynnych sprzęgach.
4. W TSI „Tabor – wagony towarowe” zapewnia się spójność i unika powielania z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych („RID”) w odniesieniu do wymogów technicznych stosowanych do pojazdów. Włączenie funkcji wykrywania wykolejenia rozważa się w odniesieniu do wymogów technicznych, aspektów eksploatacyjnych i procedur oceny zgodności.
5. W TSI „Tabor – wagony towarowe” uwzględnia się wymogi mające na celu usprawnienie identyfikacji wagonów towarowych. W stosownych przypadkach uwzględnia się wykorzystanie technologii bezstykowych i powiązanych norm.
6. W TSI „Tabor – wagony towarowe” uwzględnia się zmiany w procedurze wprowadzania podsystemów ruchomych do obrotu, jak przewidziano w art. 20–26 dyrektywy (UE) 2016/797, w tym kontrole przed pierwszym rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie, wspomniane w art. 4 ust. 3 lit. i) oraz art. 23 tej dyrektywy.

Artykuł 6

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Hałas”

1. W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1304/2014 („TSI »Hałas«”) uwzględnia się przepisy, które w skuteczny sposób regulują kwestię hałasu generowanego przez kolejowe przewozy towarowe poprzez modernizację istniejących wagonów towarowych za pomocą kompozytowych klocków hamulcowych lub przez zastosowanie innych odpowiednich rozwiązań.
2. W TSI „Hałas” uwzględnia się procedurę mającą na celu badanie właściwości akustycznych kompozytowych klocków hamulcowych. Zezwala się na stosowanie kompozytowych klocków hamulcowych wspomnianych w dodatku G do rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013. W stosownych przypadkach mogą być

wymagane dodatkowe badania za pomocą albo monitorowania przytorowego, albo badania akustycznego kompozytowych klocków hamulcowych na stanowisku badawczym.

Artykuł 7

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Sterowanie”

1. Dokonuje się przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 („TSI »Sterowanie«”) w celu uproszczenia procedury aktualizacji wzorca technicznego zgodnie z wnioskami o zmianę określonymi w procesie zarządzania zmianami TSI „Sterowanie”.
2. W TSI „Sterowanie” wprowadza się zmiany w celu zapewnienia spójnego wdrożenia ERTMS w ramach całej sieci kolejowej na terenie Unii. W celu jego oszczędnego wdrożenia dąży się do prostej architektury systemów pokładowych i zmniejszonej liczby wersji oprogramowania.
3. W TSI „Sterowanie” zmienia się specyfikacje europejskiego systemu sterowania pociągami i instalacji GSM-R, uwzględniając analizy kosztów i korzyści dotyczące nowych projektów i wcześniejszych inwestycji. Uwzględnia się w niej ramy regulacyjne zarówno techniczne, jak i migracyjne na potrzeby odniesienia się do elementów technologicznych określonych w sprawozdaniu dotyczącym perspektywy długoterminowej ERTMS.
4. W TSI „Sterowanie” określa się mechanizm służący do szybkiej korekty błędów uwzględniający zgodność między podsystemami przytorowymi i pokładowymi. Mechanizm ten zawiera również środki korygujące, aby zapewnić zgodność procesu wdrażania ERTMS bez zagrożenia stabilności ERTMS. W stosownych przypadkach uwzględnia się dodatkowe środki, aby zapewnić zgodność technologiczną między podsystemami przytorowymi i pokładowymi.
5. TSI „Sterowanie” umożliwia migrację technologii, które mogą znaleźć zastosowanie zarówno w przytorowych, jak i pokładowych podsystemach, z instalacji GSM-R na system łączności nowej generacji, uwzględniając równowagę między normami telekomunikacyjnymi właściwymi dla kolei a ogólnymi normami telekomunikacyjnymi.

Artykuł 8

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Energia”

Dokonuje się przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 („TSI »Energia«”) w zakresie wymogów technicznych mających zastosowanie do jednoczesnej eksploatacji kilku pantografów stykających się z siecią trakcyjną w wyniku użycia sprzężonych lokomotyw i zespołów trakcyjnych. W stosownych przypadkach uwzględnia się również powiązane kwestie eksploatacyjne.

Artykuł 9

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Infrastruktura”

1. W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1299/2014 („TSI »Infrastruktura«”) uwzględnia się przepisy zapewniające nieprzerwaną interoperacyjność w ramach poszczególnych podsystemów oraz, w stosownych przypadkach, z innymi podsystemami przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów utrzymania infrastruktury dzięki zastosowaniu

w szczególności okresowej konserwacji, czujników oraz technologii monitorowania stanu infrastruktury.

2. W TSI „Infrastruktura” uwzględnia się przepisy dotyczące systemów automatycznej zmiany rozstawu kół, w tym w odniesieniu do specyfikacji technicznych i procedur oceny zgodności.

Artykuł 10

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”

1. W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 („TSI »Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się«”) wprowadza się zmiany w celu określenia wymogów dotyczących wykazu majątku, o którym mowa w art. 7 tego rozporządzenia.

Uwzględnia się w nim przepisy dotyczące wyznaczania jednostek odpowiedzialnych za przekazywanie powiązanych danych, a także przepisy określające harmonogram ustanawiania wykazów majątku przez państwa członkowskie.

Przepisy te opierają się na zaleceniu Agencji, o którym mowa w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia, oraz na najlepszych praktykach wynikających z wdrożenia wykazów majątku ustanowionych przez każde państwo członkowskie.

2. W TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” określa się wspólne priorytety i kryteria w celu dalszej poprawy dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w oparciu o zestawienie porównawcze strategii zawartych w krajowych planach wdrożenia, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014.

W tych priorytetach i kryteriach uwzględnia się najlepsze praktyki wynikające z opracowywania i wdrożenia przedmiotowych planów.

3. W TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” uwzględnia się jasne definicje ręcznego i elektrycznego wózka inwalidzkiego oraz wymogi w zakresie bezpiecznego dostępu do pociągów pasażerskich mające zastosowanie do nowatorskich elektrycznych wózków inwalidzkich.

Artykuł 11

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Ruch kolejowy”

1. W decyzji Komisji nr 2012/757/UE („TSI »Ruch kolejowy«”) określa się podstawowe zasady operacyjne oraz wspólne przepisy eksploatacyjne w celu umożliwienia zmniejszenia liczby przepisów krajowych.
2. W TSI „Ruch kolejowy” uwzględnia się przepisy zapewniające zgodność między całymi pociągami a trasami, na których mają one być eksploatowane.
3. W TSI „Ruch kolejowy” uwzględnia się rozwój standardowych metod i protokołów łączności, a także standardowe systemy wymiany danych.
4. W TSI „Ruch kolejowy” uwzględnia się rozwój rejestrów, o których mowa w art. 47, 48 i 49 dyrektywy (UE) 2016/797.
5. W TSI „Ruch kolejowy” określa się zakres kwestii otwartych w odniesieniu do eksploatacji oraz rozróżnia się odpowiednie przepisy krajowe i przepisy wymagające harmonizacji w prawie Unii, aby umożliwić przejście do systemu interoperacyjnego określającego optymalny poziom harmonizacji technicznej.

6. W TSI „Ruch kolejowy” przewiduje się rozwój spójnych powiązań z wymogami eksploatacyjnymi systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe. Obejmuje to środki zapewniające odpowiednie uwzględnienie kultury bezpieczeństwa i czynnika ludzkiego.
7. W stosownych przypadkach w TSI „Ruch kolejowy” określa się umiejętności i kwalifikacje personelu wykonującego zadania o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, które nie są uwzględnione w innych odpowiednich przepisach.

Artykuł 12

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”

1. Dokonuje się zmiany wymogów eksploatacyjnych przewidzianych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1303/2014 („TSI »Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych«”) pod kątem harmonizacji oceny zdolności ewakuacji, na przykład w odniesieniu do odległości między dwoma wyjściami poziomymi lub pionowymi.
2. W stosownych przypadkach uwzględnia się przepisy dotyczące łączności między personelem pokładowym a zarządcą infrastruktury i służbami ratunkowymi.

Artykuł 13

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI TAF

1. Dokonuje się przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1305/2014 („TSI TAF”) w celu uproszczenia procedury aktualizacji wzorca technicznego zgodnie z procesem zarządzania zmianami TSI TAF, o którym mowa w sekcji 7.2 załącznika do tego rozporządzenia.
2. Dokonuje się przeglądu i w stosownych przypadkach uproszczenia treści i struktury komunikatów określonych w TSI TAF w związku z wymianą wagonów i składów pociągu.
3. Dokonuje się przeglądu treści i struktury komunikatów określonych w TSI TAF w związku z transportem kombinowanym lub multimodalnym, a w przypadku ich braku opracowuje się je, mając na celu uproszczenie logistyki i eksploatacji.
4. W stosownych przypadkach w TSI TAF uwzględnia się dane, które są wymieniane z aplikacjami związanymi z bezpieczeństwem.
5. Dokonuje się przeglądu powiązań między bazami danych TSI TAF oraz narzędziami wykorzystywanymi do poprawy wydajności kolejowych przewozów towarowych.
6. TSI TAF umożliwia Agencji ocenę zgodności wykorzystywanych przez europejski sektor kolejowy narzędzi informatycznych z wymogami TSI.
7. TSI TAF nie może nakładać na przedsiębiorstwa kolejowe wymogów, które stanowiłyby barierę dla procesu cyfryzacji kolei.

Artykuł 14

Szczegółowe cele mające zastosowanie do TSI TAP

1. Dokonuje się przeglądu rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 („TSI TAP”) w celu uproszczenia procedury aktualizacji wzorca technicznego zgodnie z procesem zarządzania zmianami TSI TAP, o którym mowa w sekcji 7.5.2 załącznika do tego rozporządzenia.

2. Zakres geograficzny TSI TAP jest tożsamy z zakresem geograficznym TSI TAF.
3. W stosownych przypadkach w TSI TAP uwzględnia się zasadnicze wymaganie „Dostępność”, o którym mowa w pkt 1.6 załącznika III do dyrektywy (UE) 2016/797.
4. W TSI TAP uwzględnia się zmiany w TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, w szczególności jeśli chodzi o wykaz majątku oraz, w stosownych przypadkach, zainicjowany przez sektor model „full service”.
5. W TSI TAP określa się część zadań, która jest związana z zarządzaniem scentralizowanymi strukturami danych, aby uwzględnić nowe zadania i zakres odpowiedzialności Agencji i organu zarządzającego ustanowionego przez sektor w celu przyspieszenia wdrażania TSI TAP.
6. Celem TSI TAP jest ułatwienie wdrażania biletów bezpośrednich, zintegrowanej sprzedaży biletów oraz systemów informacyjnych i systemów rezerwacji na potrzeby podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu.
7. TSI TAP umożliwia Agencji ocenę zgodności wykorzystywanych przez europejski sektor kolejowy narzędzi informatycznych z wymogami TSI.

Artykuł 15

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8.6.2017 r.

*W imieniu Komisji
Przewodniczący
Jean-Claude JUNCKER*