



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2025
COM(2025) 384 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema Unije in delovanju
Agencije Evropske unije za železnice v zvezi s tem**

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema Unije in delovanju Agencije Evropske unije za železnice v zvezi s tem

Uvod

Člen 53 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji¹ vsebuje obveznost, v skladu s katero Komisija od začetka veljavnosti direktive poroča o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema Unije in delovanju Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v zvezi s tem.

To je prvo tako poročilo, ki zajema obdobje od 16. junija 2016 do 30. junija 2024.

Člen 53(1) poleg tega določa, da bo poročilo vključevalo tudi oceno izvajanja in uporabe registrov iz poglavja VII, tj. evropskega registra vozil (EVR), evropskega registra dovoljenih tipov vozil (ERATV) in registra infrastrukture (RINF), ter analizo primerov iz člena 7 (tj. primerov neuporabe tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), ki vključujejo posamezne projekte).

Nazadnje, v njem je Komisiji naloženo, naj pripravi analizo uporabe poglavja V, tj. odločitev subjektov za izdajo dovoljenj, Agencije in/ali nacionalnih varnostnih organov o dajanju tirnih vozil na trg in začetku obratovanja fiksnih tirnih naprav ter o odobritvi projektov v zvezi z opremo ob progi v okviru evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa s strani Agencije. Ocenjevanja se osredotočajo zlasti na delovanje dogovorov o sodelovanju, sklenjenih med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi, da se poenostavi skupno odločanje.

Podrobnosti o dejavnostih Agencije in napredku, doseženem na področju varnosti in interoperabilnosti na železnici, so zajete v poročilih o varnosti in interoperabilnosti, ki jih Agencija objavi vsaki dve leti v skladu s členom 35(4) Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004².

Namen tega poročila je preprečiti podvajanje z ocenjevanjem in poročanjem, ki se zahtevata v skladu s členom 82 Uredbe (EU) 2016/796, v okviru katerega bo Komisija ocenila delovanje Agencije in dvojnega sistema, v skladu s katerim nacionalni varnostni organi in Agencija izdajajo dovoljenja, spričevala in odobritve.

Države članice so Direktivo (EU) 2016/797 prenesle v treh fazah. V skladu s členom 57(1) Direktive bi morali biti ukrepi, potrebni za uskladitev z obveznostmi iz navedenega člena, sprejeti do 16. junija 2019. Vendar je člen 57(2) omogočil državam članicam, da po uradnem obvestilu Komisiji in Agenciji ta rok podaljšajo do 16. junija 2020. Kot del nujnih ukrepov v

¹ UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/>

² UL L 138, 26.5.2016, str. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/>

odziv na pandemijo COVID-19 je bil uveden dodaten rok za prenos, tj. 31. oktober 2020. Komisija je preverila popolnost uradnih obvestil držav članic o tem, kako so prenesle Direktivo (EU) 2016/797. Na podlagi rezultatov preverjanj popolnosti je bilo začetih 13 postopkov za ugotavljanje kršitev zaradi nesporočanja. Potem ko je večina držav članic priglasila dodatna pravna besedila, je Komisija do maja 2025 zaključila 12 od 13 postopkov.

Preverjanje skladnosti prenosa Direktive (EU) 2016/797 se je zaključilo za šest držav članic, spremljali pa so ga pilotni vprašalniki-EU, odgovore na katere Komisija trenutno ocenjuje. V preostalih državah članicah poteka preverjanje skladnosti zakonodaje, da bi se ocenili skladnost in potreba po uvedbi pilotnih vprašalnikov EU ali postopkov za ugotavljanje kršitev.

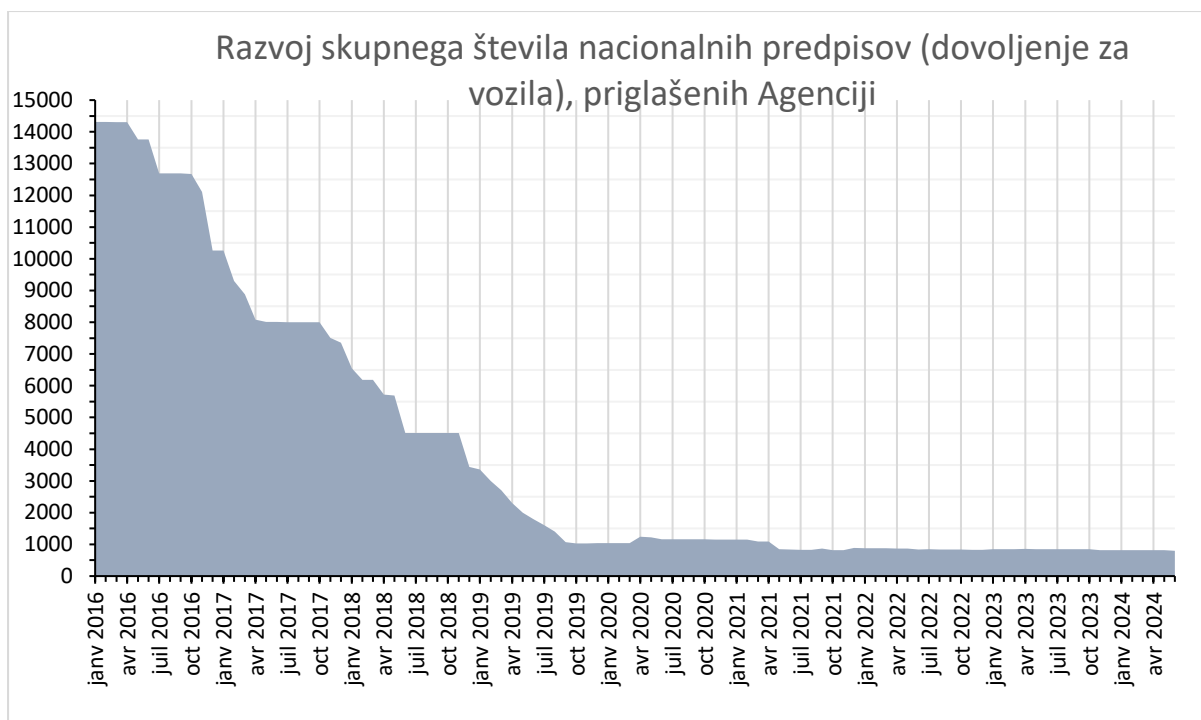
Komisija je prek drugih delovnih tokov do konca prehodnega obdobja (31. oktobra 2020) izvedla obsežna posvetovanja z zadevnimi deležniki za namene tega prvega poročila.

1. Odprava nacionalnih predpisov

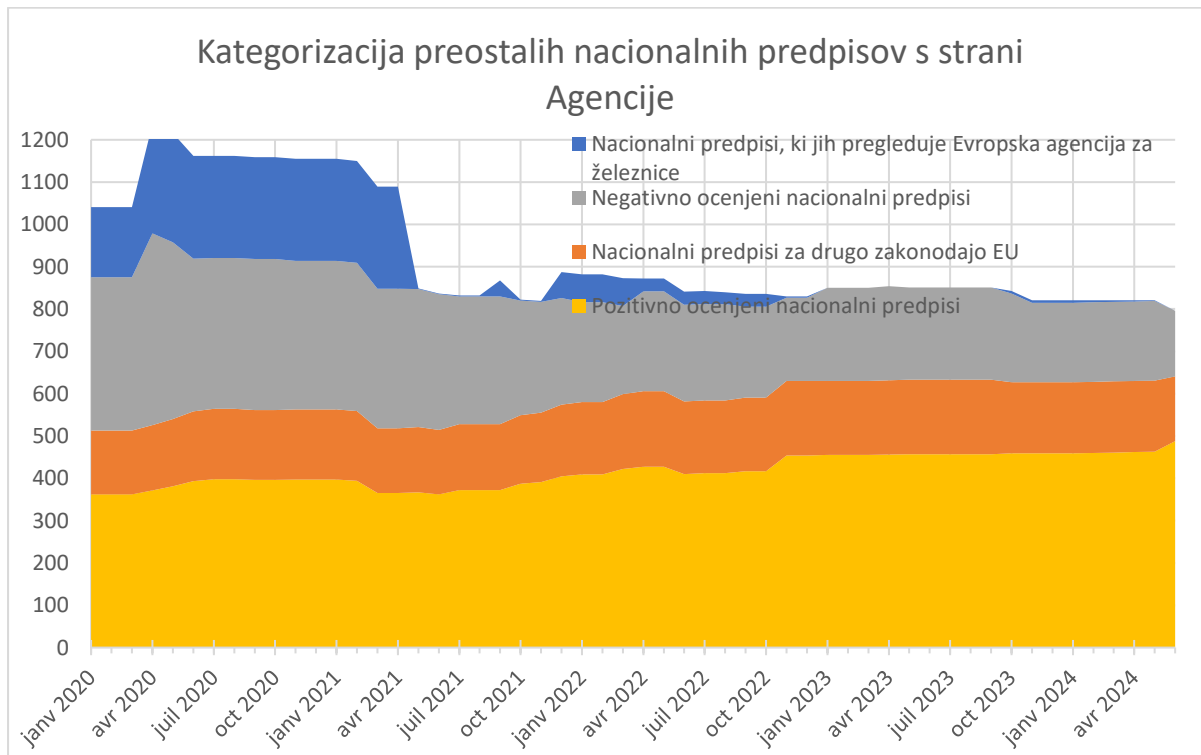
Agencija je junija 2024 izračunala, da se v državah članicah EU v skladu s členom 14 Direktive (EU) 2016/797 še vedno uporablja 796 nacionalnih predpisov, tj. predpisov, ki se nanašajo na dovoljenja za vozila in fiksne naprave (prej skupaj imenovani nacionalni tehnični predpisi), kar je manj kot januarja 2016, ko je bilo takšnih predpisov 13 459. Napredek pri odpravi nacionalnih predpisov o dovoljenjih za vozila od leta 2016 je prikazan v Figure 1, pri čemer so dodatne podrobnosti o napredku od leta 2020 prikazane v Figure 2. Opozoriti je treba, da je napredek pri prečiščevanju nacionalnih predpisov še vedno v povojih. To pomeni, da Agencija za nekatere države še vedno ocenjuje prvi sklop pravil, priglasenih v skladu s členom 14(1)(a) Direktive (EU) 2016/797.

Nacionalni varnostni predpisi, tj. tisti, ki se upoštevajo, ko Agencija izdaja enotna varnostna spričevala, se priglasijo Komisiji in Agenciji v skladu s členom 8 Direktive (EU) 2016/798³ in zato ne spadajo na področje uporabe tega poročila o interoperabilnosti.

³ Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici, UL L 138, 26.5.2016, str. 102, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/>



Slika 1: Napredek pri odpravi nacionalnih predpisov v zvezi z dovoljenji za vozila med januarjem 2016 in junijem 2024 (EU-28, vključno z Združenim kraljestvom, do konca leta 2019, vir: Agencija Evropske unije za železnice)



Slika 2: Prečiščevanje nacionalnih predpisov v zvezi z dovoljenji za vozila s preostalimi pravili med januarjem 2020 in junijem 2024, EU-27 (vir: Agencija Evropske unije za železnice)

2. Revizija TSI iz leta 2023

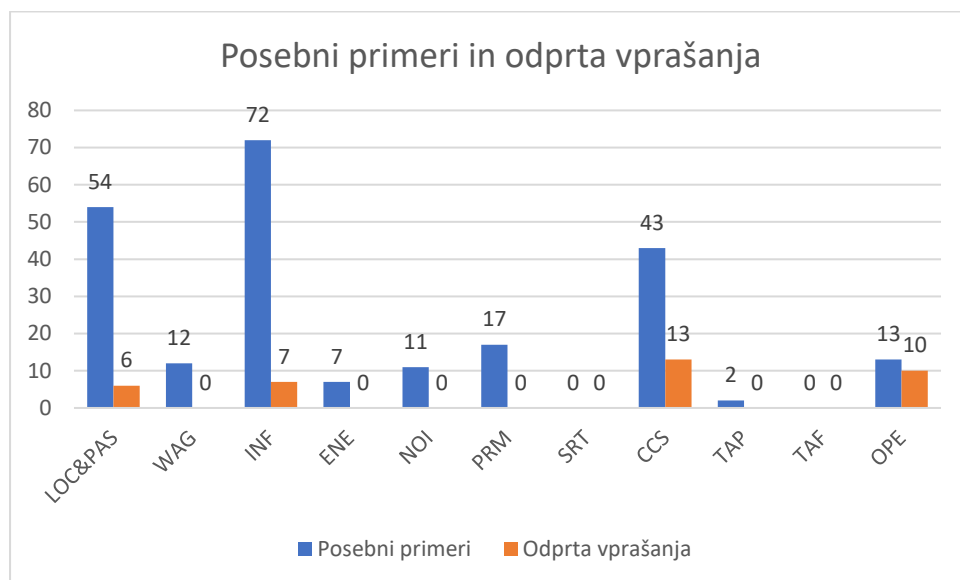
Trenutno je bilo z uredbami Komisije in izvedbenimi uredbami Komisije sprejetih in revidiranih 11 TSI. Te tri funkcionalne in osem strukturnih TSI sestavljajo tehnični regulativni okvir za železniške podsisteme. Funkcionalne TSI zajemajo vodenje in upravljanje prometa (OPE⁴), telematske (tj. računalniške/računalniško podprte) aplikacije za potniški promet (TAP⁵) in telematske aplikacije za tovorni promet (TAF⁶). Strukturne TSI zajemajo infrastrukturo (INF⁷), energijo (ENE⁸), varnost v železniških predorih (SRT⁹), dostopnost za invalide in funkcionalno ovirane osebe (PRM¹⁰), lokomotive in potniška tirna vozila (LOC&PAS¹¹), tovarne vagoni (WAG¹²), tirna vozila – hrup (NOI¹³) ter vodenje-upravljanje in signalizacijo (CCS¹⁴).

-
- ⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU, UL L 139I, 27.5.2019, str. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/
- ⁵ Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema, UL L 123, 12.5.2011, str. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/>
- ⁶ Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006, UL L 356, 12.12.2014, str. 438, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/>
- ⁷ Uredba Komisije (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji, UL L 356, 12.12.2014, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/>
- ⁸ Uredba Komisije (EU) št. 1301/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „energija“ železniškega sistema v Evropski uniji, UL L 356, 12.12.2014, str. 179, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/>
- ⁹ Uredba Komisije (EU) št. 1303/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“ železniškega sistema Evropske unije, UL L 356, 12.12.2014, str. 394, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/>
- ¹⁰ Uredba Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe, UL L 356, 12.12.2014, str. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/>
- ¹¹ Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji, UL L 356, 12.12.2014, str. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/>
- ¹² Uredba Komisije (EU) št. 321/2013 z dne 13. marca 2013 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovarni vagoni“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Odločbe Komisije 2006/861/ES, UL L 104, 12.4.2013, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/>
- ¹³ Uredba Komisije (EU) št. 1304/2014 z dne 26. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“ ter o spremembi Odločbe 2008/232/ES in razveljavitvi Sklepa 2011/229/EU, UL L 356, 12.12.2014, str. 421, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/>
- ¹⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1695 z dne 10. avgusta 2023 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s pod sistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Uredbe (EU) 2016/919, UL L 222, 8.9.2023, str. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/

Od junija 2016 sta potekala dva večja cikla revizij TSI. Agencija je bila poleg tega po obsežnih posvetovanjih z deležniki avgusta 2024 pozvana, naj predloži priporočila o prihodnjih revizijah TSI (v katerih naj se opiše večletni načrt za prihodnje cikle revizij TSI do leta 2030 za pripravo TSI na nove tehnologije), zagotovi odgovore na vprašanja, ki ostajajo odprta, kadar se še naprej uporabljajo nacionalni predpisi, in doda področja, ki v prejšnjih različicah TSI niso ustrezno urejena.

Leta 2019 so bile vse TSI revidirane¹⁵ z namenom njihove uskladitve s četrtem železniškim svežnjem. Bolj poglobljena revizija je bila opravljena le za TSI vodenje in upravljanje prometa.

Leta 2023 je bilo revidiranih osem TSI z namenom doseganja višjih ravni interoperabilnosti. Poleg tega je bila uredba Komisije o TSI vodenje-upravljanje in signalizacija prenovljena, uredbe Komisije o TSI lokomotive in potniška tirna vozila, tovorni vagoni, vodenje in upravljanje prometa, infrastruktura, energija in dostopnost za funkcionalno ovirane osebe pa so bile spremenjene. Figure 3 povzema posebne primere in vprašanja, ki tudi po teh revizijah še ostajajo odprta.



Slika 3: Posebni primeri in odprta vprašanja za vsako od TSI na dan 30. junija 2024

a. TSI lokomotive in potniška tirna vozila, TSI tovorni vagoni, TSI tirna vozila – hrup ter TSI vodenje-upravljanje in signalizacija

- Edinstveno dovoljenje za potniške vagoni

Leta 2023 so bile sprejete tudi določbe za potniške vagoni, podobne obstoječim vseevropskim enotnim dovoljenjem za tovarne vagoni. V njih so določene zahteve glede TSI, v skladu s katerimi lahko Agencija izdaja dovoljenja za vozila, ne da bi morala sodelovati z nacionalnimi varnostnimi organi, če ni treba oceniti nobenih dodatnih zahtev glede nacionalnih predpisov. Zahteve glede elektromagnetne združljivosti so bile vključene v uredbo Komisije o TSI lokomotive in potniška tirna vozila. Uredba Komisije o TSI vodenje-upravljanje in signalizacija za nadaljnjo harmonizacijo zahtev glede elektromagnetne združljivosti in

¹⁵ Kronološka preglednica za vse TSI je na voljo na spletišču <https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267>. Vključuje podrobnosti o izvedbenih uredbah Komisije, s katerimi so bile posodobljene ena ali več TSI.

nadaljnjo poenostavitev dovoljenj tudi pooblašča države članice, da Agencijo uradno obvestijo o specifikacijah za vse obstoječe nameščene naprave za zaznavanje vlaka ob progi.

- Odkrivanje in preprečevanje iztirjenja tovornih vagonov

V uredbah Komisije o TSI lokomotive in potniška tirna vozila in TSI tovorni vagoni so bile dodane dodatne zahteve za funkcije odkrivanja in preprečevanja iztirjenja vlakov za vozila, opremljena s tako tehnologijo. To bo pripomoglo k večji varnosti na železnici s preprečevanjem ali blaženjem posledic iztirjenja vozila.

- Mejne vrednosti hrupa in ocena kompozitnih zavornjakov na ravni komponente interoperabilnosti

Uredba Komisije o TSI hrup uporablja omejitve hrupa v mirovanju, ob zagonu in pri prehodu pri obratovanju vlaka ter v vozniki kabini. Za nadaljnje zmanjšanje emisij hrupa so bile določene tudi metodologije za ocenjevanje zvočnega učinka kompozitnih zavornjakov, kot je določeno v Direktivi 2002/49/ES¹⁶.

- Okvir za upravljanje sprememb TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (popravki napak, zagotavljanje enotnega seznama specifikacij, zagotavljanje polnega opravljanja storitev)

Za nadaljnji napredek na področju harmonizacije in interoperabilnosti prek evropskega sistema vodenje-upravljanje in signalizacija je uredba Komisije o TSI vodenje-upravljanje in signalizacija uvedla posebne prehodne ureditve za odpravljanje napak. Poleg upravljanja različic, vključno s prilagoditvami na obstoječe novejša različica, je bilo uvedeno načelo zagotavljanja enotnega seznama specifikacij. Poleg tega je bila možnost, da se TSI vodenje-upravljanje in signalizacija izpolnijo le delno, odpravljena in nadomeščena s posebnimi prehodnimi ureditvami.

- Izboljšave TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (pripravljenost ATO, FRMCS in DAC) ter različice sistema

Za doseganje nadaljnje digitalizacije na železnici so bile v uredbi Komisije o TSI vodenje-upravljanje in signalizacija dodane obstoječe specifikacije za avtomatizirano vožnjo vlakov (ATO) in specifikacije vmesnikov za prihodnji mobilni železniški komunikacijski sistem (FRMCS). Določene so bile tudi dodatne zahteve za skladnost v prehodnem obdobju, da bi se omogočila hitrejša integracija prihodnjih razpoložljivih specifikacij (celoten sklop specifikacij za FRMCS, specifikacije za digitalno samodejno spenjanje (DAC)).

b. TSI vodenje in upravljanje prometa

- Digitalizacija komunikacije

Določena so bila digitalna sredstva za komunikacijo med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, tj. preverjanja združljivosti s potjo, Navodila o poti in

¹⁶ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, UL L 189, 18.7.2002, str. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj>

priročniki. S tem povezani roki za izvedbo so bili določeni tudi v uredbi Komisije o TSI vodenje in upravljanje prometa.

Avgusta 2024 je bila Agencija naprošena, naj podrobneje opredeli digitalna sredstva za druge komunikacije. Medtem bodo v revizijah TSI tematske aplikacije za potniški promet in TSI tematske aplikacije za tovorni promet, načrtovanih za leto 2025, določena tudi digitalna sredstva za komunikacije v zvezi z upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in pripravo vlakov.

- Operativni predpisi evropskega sistema za nadzor vlakov (ETCS), signalne oznake in evropska navodila

Nadalje so se uskladili operativni predpisi, povezani z radijskim obratovanjem stopnje 2 ETCS in stopnje 3 ETCS brez prekrivanja signalizacije razreda B in signalizacije ob progi. S spremembami so bili uvedeni novi operativni predpisi in drugi predpisi, ki dopolnjujejo obstoječe predpise.

Vzpostavljeno je bilo tesno sodelovanje z ustreznimi skupinami za standardizacijo v zvezi z usklajenimi signalnimi oznakami (optimizirane obstoječe oznake in dodatne nove oznake). Dodatne usklajene signalne oznake so bile vključene v ustrezne operativne predpise TSI vodenje in upravljanje prometa, pri čemer je bilo navedeno, kje signalne oznake še niso opredeljene.

V odziv na potrebe sektorja je bila uvedena sprememba evropskega navodila.

c. TSI infrastruktura in TSI energija

- Infrastruktura

Področje TSI za fiksne naprave (zlasti TSI infrastruktura in TSI energija) je bilo razširjeno. Če se izvajajo nadgradnje, za katere obstaja opredeljeno merilo zmogljivosti, je zdaj potrebna popolna skladnost s temi TSI na geografskem območju sheme nadgradenj. To za prejšnjo le delno obveznost glede skladnosti ni veljalo. Namen zadevnega ukrepa je pospešiti skladnost železniške infrastrukture s TSI in prispevati k izboljšanju interoperabilnosti železniških omrežij, s čimer bi se izognili morebitnim posrednim omejitvam pri obratovanju vlakov.

V TSI energija so bile uvedene tudi druge določbe za omogočanje polnjenja baterij za električna vozila in uporabo več odjemnikov toka.

d. TSI dostopnost za funkcionalno ovirane osebe

Leta 2023 je bila ponovno uvedena zahteva, da priglašeni organi izvedejo obiske na kraju samem za pregled podsistemov infrastruktura, da se zagotovi pravilno izvrševanje TSI dostopnost za funkcionalno ovirane osebe.

Uvedene so bile tudi spremembe operativnih predpisov iz uredbe Komisije o TSI dostopnost za funkcionalno ovirane osebe, npr. če se storitev opravlja le na delu vlaka, ki ni dostopen uporabnikom invalidskega vozička, se mora uporabnikom invalidskega vozička v prostoru za invalidski voziček zagotoviti brez dodatnih stroškov, razen če storitve ni mogoče zagotoviti v tem prostoru. Za podsisteme tirna vozila je bil kot alternativa signalu za odpiranje vrat zunaj vlaka uveden signal za iskanje vrat. Druga novost je možnost odprave signala za zapiranje vrat,

kadar so na voljo druge možnosti (npr. svetlobne zavese, robovi, občutljivi na dotik), da se zmanjša tveganje poškodb potnikov in vlakovnega osebja.

Dodana je bila tudi opredelitev interoperabilnega invalidskega vozička, s katerim se lahko potuje na vlaku. Ta opisuje značilnosti invalidskega vozička, ki potniku omogočajo celotno uporabo vseh funkcij tirnih vozil, zasnovanih za uporabnike invalidskih vozičkov.

e. Kombinirani prevoz

Različne TSI so bile spremenjene v zvezi s kombiniranim prevozom¹⁷. Te spremembe, ki omogočajo poenostavljeno kodifikacijo prog (TSI infrastruktura) v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/777¹⁸, vagonov in intermodalnih nakladalnih enot, določajo skupna usklajena pravila za opravljanje kombiniranega prevoza.

Uredba Komisije o TSI tovorni vagoni vsebuje splošno zahtevo v zvezi z napravami za zavarovanje intermodalnih nakladalnih enot za zagotavljanje ustreznega zavarovanja teh enot med prevozom, da se prepreči izguba ali poškodba.

Uredba Komisije o TSI vodenje in upravljanje prometa je vključevala pravila o preverjanju združljivosti s progo in s tem povezane operativne predpise, da se zagotovi varen in učinkovit potek obratovanja kombiniranega prevoza.

Na splošno je cilj sprememb olajšati kombinirani prevoz z zagotavljanjem preglednih pravil in zahtev za kodifikacijo prog, vagonov in intermodalnih nakladalnih enot ter za obratovanje kombiniranega prevoza. To bo pripomoglo k izboljšanju operativne učinkovitosti in varnosti kombiniranega prevoza ter zmanjšanju upravnega bremena za prevoznike.

3. Izvajanje funkcij TSI telematske aplikacije za potniški promet in TSI telematske aplikacije za tovorni promet

Izvajanje telematskih aplikacij na železnici je ključnega pomena za doseganje brezpapirnega železniškega prometa.

Revizija TSI telematske aplikacije za tovorni promet in TSI telematske aplikacije za potniški promet naj bi se zaključila leta 2025. To bo zagotovilo skladnost med skupnimi vidiki za storitve tovrnega in potniškega prometa v okviru enotne uredbe o TSI telematiki, ki bo podpirala souporabo podatkov za:

- (1) upravljanje zmogljivosti in prometa ter pripravo vlakov;
- (2) upravljanje tovornih vagonov in njihovega pošiljanja;
- (3) izdajo vozovnic za železnico in obveščanje potnikov.

¹⁷ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami, UL L 368, 17.12.1992, str. 38, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/>

¹⁸ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU, UL L 139I, 27.5.2019, str. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/

Drugi cilj je okrepiti vlogo Agencije kot organa za telematske sisteme in omogočiti izvrševanje prihodnje uredbe o TSI telematika z uporabo rokov za izvajanje ter okvira za spremljanje in ocenjevanje skladnosti, ki ga nadzoruje Agencija.

Do uvedbe pravno zavezujočih rokov za izvedbo so glavni načrti podlaga za izvajanje telematskih funkcij na ravni sektorja. Glavni načrti za TSI telematske aplikacije za potniški promet¹⁹ in za TSI telematske aplikacije za potniški promet²⁰, ki so bili izdani leta 2013, navajajo, da naj bi se izvajanje za zgoraj navedeno točko (3) zaključilo do leta 2020, za točki (1) in (2) pa do leta 2021.

Člen 23 Uredbe (EU) 2016/796 navaja, da mora Agencija pomagati Komisiji pri spremljanju uvajanja specifikacij za telematske aplikacije. Agencija v skladu s tem pripravi in objavi letno poročilo o napredku pri izvajanju nalog, določenih v uredbah Komisije o TSI telematske aplikacije za potniški promet in TSI telematske aplikacije za tovorni promet. Za to poročilo je spremljanje izvajanja ključnih nalog, povezanih z upravljanjem zmogljivosti in prometa, poudarjeno v Table 1. Podatki o izvajanju za upravljavce infrastrukture, prevoznike v železniškem tovornem prometu in prevoznike v železniškem potniškem prometu so povzeti iz statusnih poročil Agencije za leto 2023²¹ o izvajanju TSI telematske aplikacije za tovorni promet in TSI telematske aplikacije za potniški promet.

V skladu z veljavnimi glavnimi načrti TSI telematske aplikacije za tovorni promet/telematske aplikacije za potniški promet so bili ciljni mejniki za izvajanje nalog, ki podpirajo upravljanje zmogljivosti, leto 2017 za upravljavce infrastrukture ter prevoznike v železniškem tovornem prometu in leto 2018 za prevoznike v železniškem potniškem prometu.

Preglednica 1: Izvajanje ključnih nalog, povezanih z upravljanjem zmogljivosti in prometa

Legenda, ki se uporablja za vse zemljevide, ki prikazujejo stanje izvajanja po državah: (i) zelena – izvedeno, (ii) temno zelena – izvedba je načrtovana v letu 2024 ali 2025, (iii) rumena – izvedba je načrtovana v letu 2026 ali pozneje, (iv) rdeča – brez informacij ali nedosledne informacije. Za države s podatki več kot enega upravljavca infrastrukture podatki opisujejo upravljavca infrastrukture z najdaljšim omrežjem.

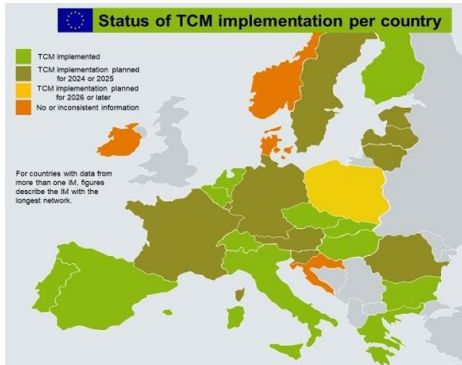
¹⁹ https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf

²⁰ https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf

²¹ Statusna poročila Agencije o izvajanju TSI telematske aplikacije za tovorni promet/telematske aplikacije za potniški promet za leto 2023: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf

	Stanje izvajanja	Napoved izvajanja za upravljavce infrastrukture
<i>Upravljanje zmogljivosti</i>		
Prošnja za vlakovno pot	Upravljavci infrastrukture: 43 % izvedenih Prevozniki v železniškem tovornem prometu: 35 % izvedenih Prevozniki v železniškem potniškem prometu: 41 % izvedenih	
Podrobnosti o vlakovni poti	Upravljavci infrastrukture: 51 % izvedenih Prevozniki v železniškem tovornem prometu: 43 % izvedenih Prevozniki v železniškem potniškem prometu: 47 % izvedenih	

	Stanje izvajanja	Napoved izvajanja
<i>Upravljanje prometa</i>		
Informacije o vožnji vlaka	Upravljavci infrastrukture: 61 % izvedenih Prevozniki v železniškem tovornem prometu: 51 % izvedenih Prevozniki v železniškem potniškem prometu: 56 % izvedenih	
Informacije o napovedi vožnje vlaka	Upravljavci infrastrukture: 49 % izvedenih Prevozniki v železniškem tovornem prometu: 38 % izvedenih Prevozniki v železniškem potniškem prometu: 40 % izvedenih	

	Stanje izvajanja	Napoved izvajanja
<i>Upravljanje prometa</i>		
Sestava vlaka	Upravljalci infrastrukture: 53 % izvedenih Prevozniki v železniškem tovornem prometu: 48 % izvedenih Prevozniki v železniškem potniškem prometu: 48 % izvedenih	

Čeprav so sistemske zamude vplivale na izvajanje je treba poudariti, da zaveze upravljavcev infrastrukture, kot so bile zbrane v anketi Agencije iz leta 2022, poudarjajo dejstvo, da bi bilo treba večino funkcij, ki podpirajo upravljanje zmogljivosti in prometa, izvesti in zaključiti v letih 2024 in 2025, tj. pravočasno za obdobje voznega reda za leto 2026.

4. Izvajanje registrov (evropski register vozil, evropski register dovoljenih tipov vozil, register infrastrukture)

a. Evropski register vozil

Za zagotovitev sledljivosti železniških vozil, ki obratujejo na enotnem evropskem železniškem območju, in oris njihove zgodovine, so bili s členom 47 Direktive (EU) 2016/797 uvedeni namenski registri vozil. Direktiva od vsake države članice zahteva, da vodi nacionalni register vozil in ga da na voljo zadevnim deležnikom, vključno z Agencijo. Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614²² določa specifikacije za evropski register vozil, ki bo nadomestil evropski centralizirani virtualni register vozil. To pomeni, da bo namesto decentraliziranih nacionalnih registrov vozil, dostopnih prek skupnega iskalnika in prevajalnika na osnovi Agencije, podatke iz registrov vozil zdaj centralno gostila Agencija. Ta rešitev omogoča več prednosti, saj zmanjšuje tehnično zapletenost in upravne obremenitve. Hkrati krepi razpoložljivost in kakovost podatkov z odstranjevanjem podvojenih vnosov.

Evropski register vozil je začel v celoti delovati novembra 2021. Do 25. junija 2024 je 17²³ od 25 zadevnih držav članic in Norveška prešlo z evropskega centralnega virtualnega registra vozil na centralno upravljani sistem evropskega registra vozil. Francija uporablja evropski register vozil, vendar se njeni podatki ne shranjujejo centralno. Ob upoštevanju tega bo evropski centralni virtualni register vozil še naprej ostal v redni uporabi za zagotovitev neprekinjenega poslovanja, dokler se prenos podatkov ne zaključi. Skupno je v evropski

²² Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES, UL L 268, 26.10.2018, str. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/

²³ Belgija, Bolgarija, Češka, Grčija, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Nizozemska, Avstrija, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovenija, Slovaška, Finska in Švedska

centralni virtualni register vozil/evropski register vozil zabeleženih več kot 1,2 milijona vozil (vključno z veljavnimi, začasno preklicanimi in umaknjenimi vozili).

Preglednica 2 vsebuje pregled vozil s statusom Veljavno/Aktivno, zabeleženim v evropski centralni virtualni register vozil/evropski register vozil, glede na tip vozila (podatki, pridobljeni junija 2024). Pričakuje se, da bodo vozila, vključena v evropski centralni virtualni register vozil/evropski register vozil, zajemala 80 % ali več vozil.

Preglednica 2: Vozila z veljavno registracijo, zabeležena v evropskem centralnem virtualnem registru vozil/evropskem registru vozil (junij 2024)

Kategorija vozil	Število vozil (veljavna registracija)
Vlečna vozila – Dizelska lokomotiva	11 287
Vlečna vozila – Dizelska premikalna lokomotiva	6 108
Vlečna vozila – Električna lokomotiva	14 623
Vlečna vozila – Električna premikalna lokomotiva	602
Vlečna vozila – Dizelska motorna garnitura	17 285
Vlečna vozila – Elektromotorna garnitura (razen za visoke hitrosti)	58 982
Vlečna vozila – Elektromotorna garnitura (visoke hitrosti)	13 487
Vlečna vozila – Razno	6 895
Vlečna vozila – Posebno vozilo	18 316
Vlečna vozila – Specializirani priklopni vagon	2 540
Vagon	637 260
Vlečena potniška vozila – Vozila v domačem prometu	30 855
Vlečena potniška vozila – Vozila s klimatskim sistemom in uravnavanjem tlaka	4 834
Vlečena potniška vozila – Servisna vozila	10 371
Skupaj	833 445

Vir: evropski centralni virtualni register vozil/evropski register vozil

Podobno kot pri drugih registrih Agencije je zanesljivost podatkov odvisna od tega, v kolikšni meri so zagotovljene informacije točne, popolne in posodobljene. To je zlasti pomembno pri povezovanju/ujemanju informacij iz več registrov.

b. Evropski register dovoljenih tipov vozil

V skladu s členom 48 Direktive (EU) 2016/797 evropski register dovoljenih tipov vozil²⁴ vsebuje podatke o dovoljenih tipih vozil. Skupne tehnične specifikacije so določene v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU²⁵ o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil. Evropski register dovoljenih tipov vozil, ki ga gosti Agencija, deluje od

²⁴ <https://eratv.era.europa.eu/eratv>

²⁵ Izvedbeni sklep Komisije z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil, UL L 264, 8.10.2011, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/

januarja 2013. Podatki v evropskem registru dovoljenih tipov vozil postanejo javno dostopni, ko jih predloži subjekt, ki je izdal dovoljenje (nacionalni varnostni organi ali Agencija).

Evropski register dovoljenih tipov vozil je namenjen uporabi v kombinaciji z drugimi registri in podatkovnimi zbirkami, zlasti z evropskim registrom vozil (oddelek 4.a tega poročila) in registrom infrastrukture (oddelek 4.c tega poročila). Kadar je vozilo vpisano v register vozil, je treba v evropskem registru dovoljenih tipov vozil navesti identifikacijo odobrenega tipa vozila (ali izvedenke ali variante), s katerim je vozilo skladno, če so podatki na voljo. S to identifikacijo tipa je mogoče pridobiti tehnične značilnosti vozila iz evropskega registra dovoljenih tipov vozil.

Evropski register dovoljenih tipov vozil vsebuje več kot 6 000 dovoljenj za tipe. Podobno kot pri drugih registrih Agencije je zanesljivost podatkov odvisna od tega, v kolikšni meri so zagotovljene informacije posodobljene in popolne. Agencija ni odgovorna za informacije, predložene in objavljene v evropskem registru dovoljenih tipov vozil. Pričakujejo se visokokakovostni podatki, saj se predložene informacije preverijo med postopki odobritve vozila.

c. Register infrastrukture

Glavni namen registra infrastrukture je omogočiti, da so značilnosti omrežja železniške infrastrukture EU na voljo v obliki referenčne podatkovne zbirke. Register infrastrukture je kot takšen glavno informacijsko orodje za opisovanje značilnosti in zmogljivosti železniških omrežij po vsej Evropi. Določen je v členu 49 Direktive (EU) 2016/797 in urejen z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/777²⁶. Računalniško podprti skupni uporabniški vmesnik tega registra, ki poenostavlja poizvedbe glede podatkov o infrastrukturi, je javno dostopen od marca 2015²⁷.

Do začetka leta 2024 je bil v podatkovno zbirko vnesen vsaj en tehnični parameter za približno 92 % železniških omrežij držav članic²⁸. Od 1. januarja 2021 so nekateri parametri obvezni za odseke prog (dokončanih 78 %) in operativne točke (dokončanih 83 %).

Podobno kot pri drugih podatkovnih zbirkah uporabnost temelji na popolnosti podatkov, ki jih vsebuje podatkovna zbirka.

Zanesljivost podatkov v registru infrastrukture je odvisna od točnosti vhodnih podatkov, za katere so odgovorni upravljavci infrastrukture. Ugotovljeno je bilo, da je ta točnost spremenljiva. Točnost je ključnega pomena za učinkovitost podatkovne zbirke (donosnost

²⁶ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU, UL L 139I, 27.5.2019, str. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/

²⁷ <https://data-interop.era.europa.eu>

²⁸ EU-27 brez Irske, Agencija Evropske unije za železnice, *Poročilo o varnosti in interoperabilnosti na železnici v EU za leto 2024*, Urad za publikacije Evropske unije, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343>

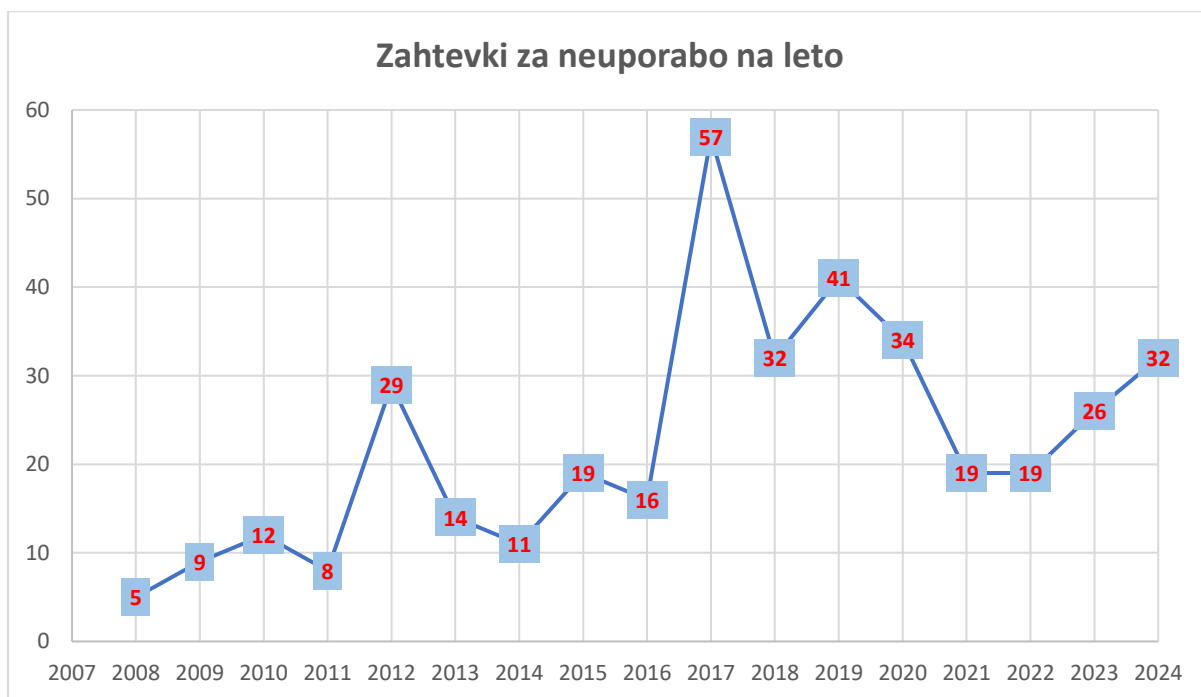
naložbe) in za to, da prevozniki v železniškem prometu izpolnijo svoje obveznosti, npr. za preverjanje združljivosti vozila in poti ter združevanje Navodil o poti.

5. Primeri neuporabe TSI

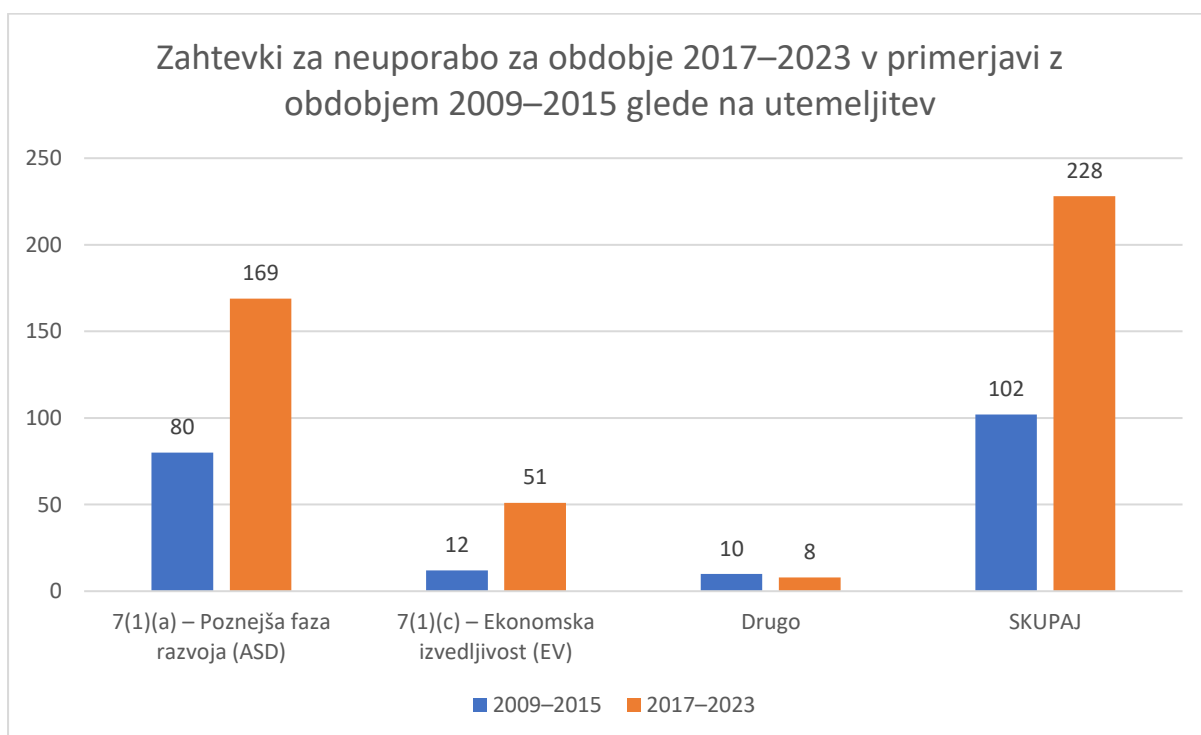
Komisija je od 16. junija 2016 do 30. junija 2024 prejela 273 zahtevkov za neuporabo določb TSI od držav članic EU²⁹ in Norveške. Slika 1 prikazuje letno porazdelitev teh primerov. V sedmih (polnih koledarskih) letih pred sprejetjem Direktive (EU) 2016/797, tj. med letoma 2009 in 2015, sta bila vložena 102 zahtevka za neuporabo. V sedmih (polnih koledarskih) letih od sprejetja se je to število več kot podvojilo, pri čemer je bilo med letoma 2017 in 2023 vloženih 228 zahtevkov za neuporabo. V istem obdobju se je več kot podvojilo tudi število zahtevkov, utemeljenih na podlagi poznejše faze razvoja (z 80 na 169), medtem ko se je število zahtevkov, utemeljenih na podlagi ekonomske izvedljivosti, početverilo (z 12 na 51 – glej Figure 4). Poleg tega se je v istem obdobju pošesterilo število zahtevkov v zvezi s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (s 25 na 163) (Figure 5). Zaradi teh povečanj se je znatno povečala delovna obremenitev služb Komisije in Agencije na področju obdelave vlog in zahtevkov, ki v zvezi z izvedbenimi sklepi Komisije navajajo ekonomsko izvedljivost.

Od sprejetja Direktive (EU) 2016/797 se je večina primerov nanašala na neuporabo komponent TSI vodenje-upravljanje in signalizacija (Figure 6). Povečanje skupnega števila primerov, zahtevkov povezanih z vodenjem-upravljanjem in signalizacijo, ter zahtevkov na podlagi poznejše faze razvoja (Figure 7) je doseglo najvišjo vrednost v letih 2017, 2019 in 2024. To sovпада s sprejetjem četrtega železniškega svežnja leta 2016 ter večjih svežnjev o TSI v letih 2019 in 2023. Zahtevki za neuporabo se razlikujejo med državami članicami (Figure 8), kar je le delno posledica različno velikih nacionalnih železniških omrežij.

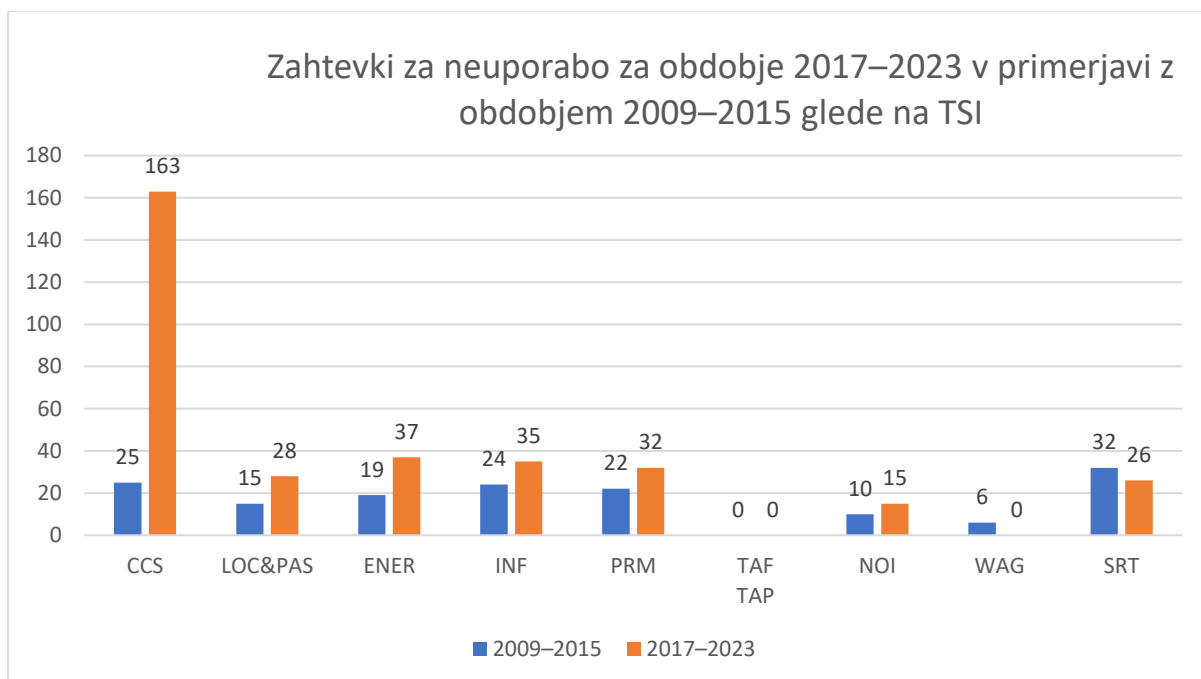
²⁹ Vključno z Združenim kraljestvom do leta 2021. Številke prikazujejo podatke za celotno leto 2016. Trije od teh 16 zahtevkov za neuporabo so bili prejeti pred začetkom veljavnosti četrtega železniškega svežnja.



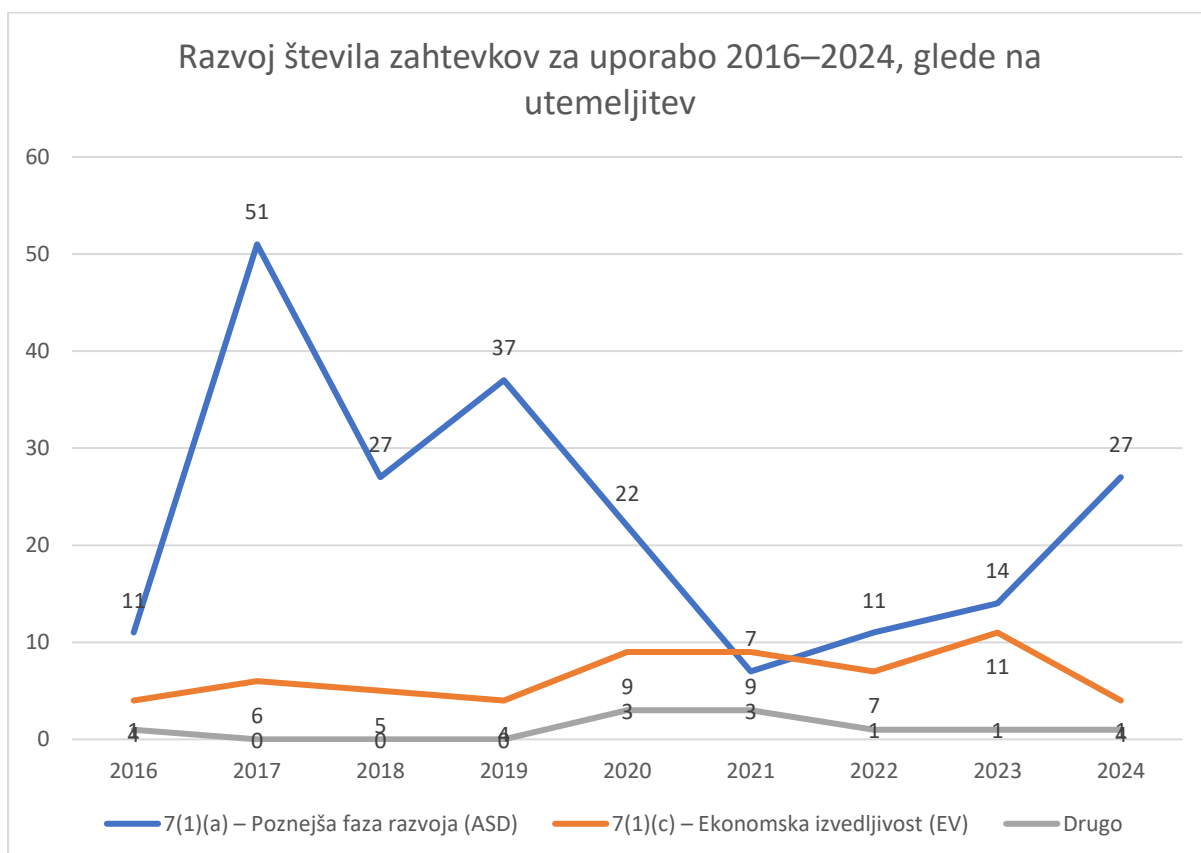
Slika 4: Zahtevki za neuporabo glede na leto (za obdobje 2016–2024, pri čemer leto 2024 vključuje zahtevke, predložene do 30. junija)



Slika 5: Zahtevki za neuporabo za obdobje 2017–2023 v primerjavi z obdobjem 2009–2015 glede na utemeljitev



Slika 6: Zahtevki za neuporabo za obdobje 2017–2023 v primerjavi z obdobjem 2009–2015 glede na TSI



Slika 7: Zahtevki za neuporabo glede na TSI in glede na leto (za obdobje 2016–2024, pri čemer leto 2024 vključuje zahtevke, predložene do 30. junija)



Slika 8: Zahtevki za neuporabo glede na države članice EU-27 in Norveško (za obdobje 2017–2024, pri čemer leto 2024 vključuje zahtevke, predložene do 30. junija).

6. Odločitve Agencije Evropske unije za železnice: dovoljenja za dajanje tipov vozil in vozil na trg, odobritve evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa ob progi

Ko je začel veljati četrti železniški sveženj, je Agencija postala odgovorna za odobritev dajanja železniških vozil na trg. To vključuje predvsem lokomotive, potniške vagone in vagone. Za lokomotive in potniške vlake morajo vlagatelji zaprositi Agencijo za dovoljenje, če področje uporabe zajema več kot eno državo članico. Če je področje uporabe vozila omejeno na eno samo državo članico, se lahko vlagatelji odločijo, da vlogo predložijo Agenciji ali ustreznemu nacionalnemu železniškemu organu.

Agencija je do 30. junija 2024 prejela 7 825 vlog za dovoljenja za vozila, vključno z 872 vlogami za dovoljenja za tip vozil in 6 953 vlogami za dovoljenja, ki vključujejo skladnost s tipom vozil (Table 3). Ti podatki vključujejo 198 zahtevkov za predhodno sodelovanje (11 za dovoljenja, ki vključujejo skladnost s tipom vozil, in 187 za dovoljenja za tip vozil). Za vozila, ki se uporabljajo samo v eni državi članici, se večina vlagateljev še vedno odloči za predložitev vloge za dovoljenje pri nacionalnem organu, nekateri vlagatelji pa preprosto uporabijo Agencijo in tako v celoti izkoristijo enotno kontaktno točko za vsa dovoljenja, ne glede na področje uporabe.

Preglednica 3: Število vlog za dovoljenja za vozila, ki so jih Agencija Evropske unije za železnice in nacionalni varnostni organi obravnavali med junijem 2019 in junijem 2024 (Vir: ureditev „vse na enem mestu“)

	Agencija Evropske unije za železnice		Nacionalni varnostni organ	
	Št. vlog za dovoljenje	Št. zahtevkov za predhodno sodelovanje	Št. vlog za dovoljenje	Št. zahtevkov za predhodno sodelovanje
Dovoljenje, ki vključuje skladnost s tipom	6 942	11	4 383	13
Dovoljenja za tip	685	187	1 174	235
Skupaj	7 627	198	5 557	248
	7 825		5 805	

7. Odločitve nacionalnih varnostnih organov: dovoljenje za začetek obratovanja fiksnih naprav, vključno z evropskim sistemom za upravljanje železniškega prometa ob progi

Nacionalni varnostni organi so odgovorni za odobritev začetka obratovanja fiksnih naprav (podsistemi infrastruktura, energija ter vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi). Vendar Agencija pred vsakim javnim razpisom, ki vključuje opremo ob progi v okviru evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa, preveri, ali so obravnavane tehnične rešitve v celoti skladne z ustreznimi TSI in zato v celoti interoperabilne kot del postopka odobritve evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa ob progi.

Junija 2024 je bilo v obravnavi 125 vlog. Od leta 2019 je bilo izdanih 19 odobritev. 65 % vlog se nanaša na ETCS, 26 % se jih nanaša na opremo globalnega sistema za mobilne komunikacije – železnica, preostalih 9 % pa na vloge za celotni evropski sistem za upravljanje železniškega prometa, tj. evropski sistem za nadzor vlakov in globalni sistem za mobilne komunikacije.

Glede na različne načine prenosa Direktive (EU) 2016/797, vključno z ustreznim členom 18, in posledične različne pristope držav članic k postopku izdaje dovoljenja za začetek obratovanja Komisija in Agencija trenutno preučujeta, ali je treba izdati dodatne smernice za bolj usklajen pristop.

8. Sporazumi o sodelovanju, sklenjeni med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi

Sporazumi o sodelovanju so sporazumi med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi. Podpirajo pravočasno in celovito izvajanje zapletenih odločitev Agencije, ki zajemajo ocene skladnosti z evropskimi in nacionalnimi predpisi o varnosti in interoperabilnosti. Obstajata dve vrsti sporazuma o sodelovanju:

- obvezni sporazumi o sodelovanju z nacionalnimi varnostnimi agencijami;

- prostovoljni sporazumi o sodelovanju (imenovani tudi sporazumi s skupino strokovnjakov).

Obvezni sporazumi temeljijo na členu 76 Uredbe (EU) 2016/796. Urejajo porazdelitev nalog med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi za izdajo enotnih varnostnih spričeval in dovoljenj za vozila. Vključujejo podrobne določbe o tem, kako nacionalni organi vsakodnevno sodelujejo z Agencijo pri odločitvah o izdaji dovoljenj za vozila in enotnih varnostnih spričeval.

Prostovoljni sporazumi o sodelovanju s skupino strokovnjakov zagotavljajo pravno platformo za izmenjavo strokovnega znanja in dodelitev strokovnjakov nacionalnim varnostnim organom ali Agenciji za ocenitev posebnih vlog za enotna varnostna spričevala ali dovoljenja za vozila.

Agencija je podpisala obvezne sporazume o sodelovanju z vsemi 25 nacionalnimi varnostnimi organi v EU in norveškim nacionalnim varnostnim organom. V okviru pristojnosti EU v okviru Sporazuma o izstopu med EU in Združenim kraljestvom je sklenila tudi prostovoljni sporazum z nacionalnim varnostnim organom na Severnem Irskem. Poleg tega je Agencija podpisala prostovoljne sporazume o sodelovanju z 18 nacionalnimi varnostnimi organi iz EU³⁰ ter sporazume s Švico in Norveško.

9. Zaključek

Od sprejetja Direktive (EU) 2016/797 maja 2016 je bil dosežen znaten napredek v smeri večje evropske interoperabilnosti na železnici, kot je razvidno iz revizij TSI iz let 2019 in 2023, upravljanja skupnih evropskih železniških registrov s strani Agencije Evropske unije za železnice in sporazumov o sodelovanju, sklenjenih med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi. Vendar ovire ostajajo. Povečanje števila zahtevkov za neuporabo določb TSI, zlasti v zvezi z evropskim sistemom za upravljanje železniškega prometa, na primer kaže na težave pri celovitem izvajanju TSI vodenje-upravljanje in signalizacija. Registri se v praksi soočajo z nizkimi stopnjami digitalizacije. Razlike pri prenosu Direktive (EU) 2016/797 in preostale neodvisne odgovornosti nacionalnih varnostnih organov pri opravljanju njihovih nalog v zvezi z dovoljenji za železniška omrežja EU še naprej kažejo na nacionalne razlike, ki bi jih bilo treba bolje uskladiti z namenom zagotavljanja učinkovitega omrežja in nižjih operativnih stroškov v korist evropskih železniških uporabnikov in industrij.

³⁰ Belgija, Danska, Nemčija, Estonija, Irska, Grčija, Španija, Francija, Latvija, Luksemburg, Madžarska, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, Finska in Švedska