

ROZHODNUTIA

DELEGOVANÉ ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/1474

z 8. júna 2017,

ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o špecifické ciele týkajúce sa navrhovania, prijímania a revízie technických špecifikácií interoperability

[oznámené pod číslom C(2017) 3800]

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 5 ods. 1,

keďže:

- (1) Hoci sa v článku 4 smernice (EÚ) 2016/797 stanovuje obsah a niektoré všeobecné ciele technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“), v danej smernici sa nestanovujú špecifické ciele každej TSI, ale Komisia sa splnomocňuje prijímať na tento účel delegované akty.
- (2) V tomto rozhodnutí sa stanovuje ucelený súbor špecifických cieľov, ktoré by sa mali integrovať do TSI s cieľom zlepšiť interoperabilitu a zároveň umožniť uľahčovanie, zlepšovanie a rozvoj služieb železničnej dopravy v Únii a s tretími krajinami, ako aj prispieť k dokončeniu jednotného európskeho železničného priestoru a postupnému dobudovaniu vnútorného trhu.
- (3) Tieto špecifické ciele v rámci TSI by sa mali vykonávať prostredníctvom žiadostí podaných Železničnej agentúre Európskej únie (ďalej len „agentúra“) v súlade s článkom 5 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797. Tieto žiadosti by mali vychádzať z vlastných priorít Komisie a z dostupnosti zdrojov v rámci agentúry. Pri každom špecifickom celi by odporúčania agentúry mali zahŕňať analýzy nákladov a prínosov a posúdenia vplyvu zvažovaných technických riešení s cieľom umožniť Komisii vybrať najvhodnejšie riešenia a stanoviť TSI prostredníctvom vykonávacích aktov podľa postupu preskúmania uvedeného v článku 51 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797.
- (4) Z hľadiska rozsahu uplatňovania existujúce TSI uspokojivo zahŕňajú všetky subsystémy vymedzené v prílohe II k smernici (EÚ) 2016/797. S cieľom znížiť počet legislatívnych aktov a ďalej zvýšiť súdržnosť medzi TSI by sa však v súlade so zásadami „lepšej právnej regulácie“ mal preskúmať rozsah konkrétnych TSI a niektoré z nich by sa možno mali reštrukturalizovať alebo zlúčiť, aby sa predišlo duplicite a poskytol sa priamejší súlad medzi subsystémami, základnými požiadavkami a TSI. V tomto procese by sa mala zohľadňovať stabilita potrebná v právnych predpisoch v oblasti železničnej dopravy.
- (5) Aby sa zabezpečila súdržnosť právnych predpisov, je potrebné zohľadňovať možné vplyvy a rozhrania medzi TSI a medzi TSI a existujúcimi stratégiami, politikami a právnymi predpismi. Takisto by sa malo zvážiť, či by sa navrhované riešenia alebo konkrétne prvky mali zahrnúť do samotnej TSI alebo do súvisiacich dokumentov a právnych predpisov. Okrem toho by sa mali v TSI, pokiaľ je to možné, zachovať ustanovenia TSI, ktorými sa odstraňujú technické prekážky interoperability, najmä ustanovenia uľahčujúce voľný pohyb vozidiel v celej Únii.
- (6) Pri revíziách TSI by sa mali zohľadňovať skúsenosti železničného sektora, pokiaľ ide o nejasné požiadavky alebo iné neplánované vplyvy a náklady vyplývajúce z TSI, najmä skúsenosti v otázkach súvisiacich s nákladnou dopravou v prípade koridorov železničnej nákladnej dopravy alebo skúsenosti vychádzajúce z uplatňovania TSI na tratiach s nízkou hustotou prevádzky.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

- (7) Pri revíziách TSI by sa mala zohľadňovať aj potreba dosiahnuť primeranú rovnováhu medzi prístupom založeným na pravidlách, ktorý umožňuje uľahčiť technickú kompatibilitu najmä na rozhraniach medzi subsystémami, ale aj medzi komponentmi interoperability a subsystémami, a prístupom založeným na riziku, ktorý umožňuje uľahčiť technický pokrok a inovatívne riešenia, najmä pri špecifikácii funkcií a činností.
- (8) Pri revíziách TSI by sa mal zohľadňovať rozvoj železničného systému a súvisiace činnosti v oblasti výskumu a inovácií, najmä okrem iného v rámci Shift2Rail, pričom by sa mal zachovať manévrovací priestor v oblasti inovácií a malo by dochádzať k integrácii inovácií, keď dosiahnu príslušnú úroveň zrelosti určenú agentúrou.
- (9) V súvislosti s technickou súdržnosťou železničných sietí s rozchodom koľaje 1 520 mm v Únii a vozidlami prevádzkovanými na týchto sieťach by sa mal v TSI zohľadňovať vývoj technických požiadaviek uplatniteľných na siete tretích krajín s rozchodom koľaje 1 520 mm.
- (10) S cieľom uľahčiť ich presadzovanie a možné prijatie mimo Únie a uľahčiť výmenu medzi sieťami tretích krajín a Únie môžu TSI zahŕňať dobrovoľné ustanovenia zohľadňujúce požiadavky bežné v iných zemepisných oblastiach, napríklad vyššie zaťaženie nápravy ťažkých vlakov.
- (11) Aby sa TSI umožnilo držať krok s vývojom noriem a iných technických dokumentov, mali by zahŕňať odkazy na takéto dokumenty spôsobom, ktorý umožňuje ich včasnú aktualizáciu a zároveň aj nevyhnutný prechod z jednej normy na inú alebo z jednej verzie normy na inú.
- (12) V súlade s článkom 4 ods. 3 písm. f) smernice (EÚ) 2016/797 zahŕňa väčšina TSI ustanovenia vymedzujúce stratégiu ich uplatňovania s cieľom uskutočniť postupný prechod z existujúceho stavu na stav súladu s TSI. V železničnom sektore sa však vyskytujú nejasnosti v súvislosti s konkrétnym uplatňovaním týchto ustanovení. Stratégie uplatňovania by sa preto mali preskúmať a v čo najväčšej možnej miere a v závislosti od povahy každej TSI zjednodušiť, aby sa dosiahla ich jednotnosť v rôznych TSI, najmä v TSI týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel. Mala by sa zvážiť možnosť umožniť zmiešané uplatňovanie TSI a jej predchádzajúcej verzie počas prechodného obdobia. Okrem toho by malo byť v TSI stanovené obdobie platnosti osvedčení komponentov interoperability a subsystému, ktoré by malo byť v súvislosti s rôznymi TSI jednotné.
- (13) Článok 4 ods. 3 písm. h) smernice (EÚ) 2016/797 umožňuje, aby TSI zahŕňali ustanovenia uplatniteľné na existujúce subsystémy a vozidlá, najmä v prípade ich obnovy a modernizácie. Tieto ustanovenia môžu vyvolávať právnu neistotu v prípade už vydaných povolení, preto by sa osobitná pozornosť mala venovať predbežnej analýze súvisiacich nákladov a prínosov a vymedzeniu úprav, v súvislosti s ktorými sa vyžaduje žiadosť o nové povolenie.
- (14) S cieľom zabezpečiť účinnosť v procesoch uvádzania vozidiel na trh a do prevádzky by TSI mali poskytovať istotu v súvislosti s tým, ktoré parametre vozidla by sa mali kontrolovať v rámci postupu vydávania povolení v súlade s článkami 21 a 24 smernice (EÚ) 2016/797 a ktoré parametre by mali kontrolovať železničné podniky po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prvým použitím vozidla, aby sa zabezpečila kompatibilita medzi vozidlami a traťami, na ktorých sa majú prevádzkovať. V TSI by sa mali objasňovať aj postupy, ktoré majú dodržiavať železničné podniky, aby sa zabezpečila kompatibilita medzi kompletnými vlakovými súpravami vrátane intermodálnych dopravných jednotiek a traťami, na ktorých sa majú prevádzkovať, ako aj, a to v čo najväčšej možnej miere, informácie, ktoré majú poskytnúť manažéri infraštruktúry, a podmienky, za ktorých by sa mal železničným podnikom poskytnúť prístup k sieti na vykonanie súvisiacich testov.
- (15) Okrem požiadaviek článku 5 ods. 2 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797 týkajúcich sa určenia základných parametrov a rozhraní medzi subsystémami by sa mali aktualizovať aj tabuľky TSI, v ktorých sa uvádzajú vzťahy medzi základnými parametrami a základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797, aby sa zabezpečil jednotný prístup v rámci všetkých TSI.
- (16) Treba zlepšiť modularitu železničného systému s cieľom umožniť jednoduchú výmenu počas údržby, úspory z rozsahu a zníženie nákladov na údržbu a zníženie zastaranosti. Na tento účel by sa mal prehodnotiť a v prípade potreby zvýšiť počet komponentov interoperability s cieľom podporiť používanie komerčných dostupných štandardných výrobkov a náhradných dielov a využitie výhod normalizácie.
- (17) Notifikácia orgánov posudzovania zhody predstavuje pre členské štáty a Komisiu značnú administratívnu záťaž. S cieľom zvýšiť účinnosť a obmedziť oneskorenia by sa mal navrhnúť zjednodušený proces, pokiaľ ide o dodatočné notifikácie, ak sa od orgánu posudzovania zhody, ktorý už bol notifikovaný v súvislosti s

predchádzajúcou verziou TSI, vyžadujú len obmedzené alebo žiadne ďalšie spôsobilosti. Aby sa predišlo neistote, malo by sa v každej TSI špecifikovať, či sa má vykonať úplný proces notifikácie alebo či možno notifikáciu automaticky rozšíriť na revidovanú TSI, alebo či možno uplatniť zjednodušený proces a za akých podmienok.

- (18) Keďže v niektorých prípadoch nie je opis rozdelenia úloh a povinností medzi žiadateľa a notifikovaný orgán dostatočne presný, čo vedie k nejasnostiam a rozdielnemu výkladu a vykonávaniu postupov posudzovania zhody komponentov interoperability a subsystémov, tieto postupy by sa mali preskúmať a Komisia by mala súbežne s tým v súlade s článkom 24 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 prijať vykonávacie akty revidujúce moduly *ad hoc* na posudzovanie zhody. Okrem toho je potrebné revidovať a, ako je to možné, racionalizovať rozsah modulov povolených pre jednotlivé komponenty interoperability a subsystémy s cieľom zlepšiť účinnosť procesu a predísť zbytočným nákladom.
- (19) Pri posudzovaní možných riešení problémov týkajúcich sa bezpečnosti by sa mali zohľadniť všetky možné príčiny takýchto problémov vrátane, a to v čo najväčšej možnej miere, príčin súvisiacich s bezpečnostnými incidentmi, napríklad v súvislosti s bezpečnosťou cestujúcich po výbuchu.
- (20) Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ďalej len „ERTMS“), telematické aplikácie pre cestujúcich (ďalej len „TAP“) a telematické aplikácie pre nákladnú dopravu (ďalej len „TAF“) sú jadrom digitalizácie železničnej dopravy. Preto je potrebné príslušné TSI zmeniť, ak je to vhodné, s cieľom podporiť digitalizáciu železničného sektora.
- (21) Niekoľko TSI má stále otvorené body. Tieto otvorené body sú prvky, ktoré zodpovedajú základným požiadavkám, a preto si vyžadujú harmonizáciu, zatiaľ však nie sú zahrnuté v predmetných TSI. Tieto otvorené body by sa preto mali riešiť s cieľom znížiť počet vnútroštátnych pravidiel a dosiahnuť tak plnú interoperabilitu a prispieť k fungovaniu jednotného trhu.
- (22) V súlade s článkom 6 smernice (EÚ) 2016/797 sa TSI majú zmeniť, ak sa preukáže, že sú v nich nedostatky.
- (23) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 ⁽¹⁾ (ďalej len „TSI LOC&PAS“) a nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 ⁽²⁾ (ďalej len „TSI WAG“) by sa mali ďalej rozvinúť s cieľom zabezpečiť trvalú interoperabilitu pri súčasnom posilnení atraktívnosti a účinnosti železničného systému. Hlavné body, ktoré je potrebné rozvinúť, sú zavedenie ustanovení týkajúcich sa osobitne železničných sietí s rozchodom koľaje 1 520 mm, voliteľných ustanovení na uľahčenie zostavovania osobných vlakov vrátane spätnej kompatibility s medzinárodnými predpismi pre vozne (Regolamento Internazionale delle Carrozze), automatické systémy s meniteľným rozchodom, jednoduchosť prístupu cestujúcich k osobným vozňom, opatrenia na zvýšenie produktivity železničnej nákladnej dopravy, napríklad prostredníctvom automatických spriahacích systémov a harmonizovanej identifikácie nákladných vozňov. Takisto by sa mali zväziť opatrenia na zlepšenie ochrany rušňovodičov vrátane kontroly časov jazdy a odpočinku rušňovodičov, konštrukcie kabíny rušňovodiča a zodpovedajúcich požiadaviek s osobitný dôrazom na bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a prevádzkovú bezpečnosť vrátane otázky hluku v kabíne.
- (24) Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (ďalej len „RID“) ⁽³⁾ je na území Európskej únie zavedený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽⁴⁾. Výbor odborníkov RID začlenil do RID z roku 2013 ustanovenie umožňujúce inštaláciu zariadení na detekciu vykoľajenia na nákladné vozne na dobrovoľnom základe. Na základe početných štúdií o nákladoch a prínosoch týchto zariadení pracovná skupina zriadená výborom RID odporučila, aby Komisia zrevidovala všetky príslušné TSI s cieľom zahrnúť do nich funkciu detekcie vykoľajenia z hľadiska technických požiadaviek, prevádzkových aspektov a postupov posudzovania zhody ⁽⁵⁾. Mali by sa preskúmať aj ustanovenia týkajúce sa železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry s cieľom minimalizovať vplyvy na bezpečnosť cestujúcich a životné prostredie v prípade vykoľajenia a zohľadniť pritom úlohy a povinnosti príslušných aktérov. Zvlášť treba predchádzať prítomnosti prečnievajúcich predmetov, ako sú železničné návěstidlá, ktoré môžu v prípade nehody prederaviť nádrže prevážajúce nebezpečný tovar, na okraji koľajníc alebo treba prijať iné zmierňujúce opatrenia.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228).

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES (Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1).

⁽³⁾ Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) uzatvorenému 3. júna 1999 vo Vilniuse v znení zmien.

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽⁵⁾ Príloha II k správe z 5. zasadnutia pracovnej skupiny výboru expertov RID pre detekciu vykoľajenia (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, 19. a 20. apríl 2016).

- (25) Pokiaľ ide o nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 ⁽¹⁾ (ďalej len „TSI NOI“), experti sa vo všeobecnosti zhodli, že jedným z najúčinnějších spôsobov zmiernenia hluku zo železničnej dopravy je dodatočná montáž kompozitných brzdových klátikov na existujúce nákladné vozne. Týmto technickým riešením sa hluk zo železničnej dopravy znižuje až o 10 dB, čo sa rovná päťdesiatpercentnému zníženiu hluku počuteľného ľuďmi. S cieľom znížiť hluk zo železničnej nákladnej dopravy by sa preto mali na existujúce nákladné vozne dodatočne namontovať kompozitné brzdové klátiky alebo by sa mali prijať iné vhodné riešenia. Vzhľadom na odhadované náklady a prínosy týchto riešení možno zväziť ich postupné zavádzanie.
- (26) Aby sa napravil nesúlad vyplývajúci z revízie TSI WAG, TSI NOI by mala zahŕňať skúšky hluku kompozitných brzdových klátikov v rámci znižovania hluku zo železničnej nákladnej dopravy vrátane monitorovania na trati, keď je to potrebné, alebo ak je to možné, laboratórnu akustickú skúšku kompozitných brzdových klátikov.
- (27) Európsky plán rozvoja ERTMS ⁽²⁾ bol prijatý 5. januára 2017 v súlade s článkom 47 usmernení TEN-T a uplatňuje sa na koridory základnej siete. Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 ⁽³⁾ (ďalej len „TSI CCS“) by sa malo upraviť, aby umožňovalo súdržný rozvoj ERTMS v celej železničnej sieti Únie, pričom sa zohľadní európsky plán rozvoja ERTMS.
- (28) V správe o dlhodobej perspektíve ERTMS prijatej agentúrou 18. decembra 2015 ⁽⁴⁾ spolu so sektorom sa identifikujú najdôležitejšie technologické prvky na podporu zdôvodnenia projektu ERTMS. Tieto prvky zahŕňajú automatickú prevádzku vlaku, úroveň 3, optimalizáciu brzdnej krivky, novú generáciu telekomunikačného systému a satelitný systém určovania polohy. V špecifikáciách ETCS a GSM-R by sa tieto prvky mali vziať do úvahy a mali by sa náležitým spôsobom upraviť, pričom sa zohľadní nevyhnutná stabilita ERTMS. Mal by sa zohľadniť vplyv na ostatné TSI.
- (29) Vzhľadom na zvýšené používanie spriahnutých rušňov a motorových jednotiek by sa malo preskúmať nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 ⁽⁵⁾ (ďalej len „TSI ENE“), pokiaľ ide o požiadavky v prípade súčasného používania viacerých zberačov v kontakte s vrchným trolejovým vedením vyplývajúceho z používania takýchto vozidiel. Zohľadniť by sa mali aj súvisiace prevádzkové otázky. TSI ENE a ďalšie TSI by v prípade potreby mali zahŕňať aj vhodné ustanovenia na zabezpečenie trvalej interoperability pri súčasnom zlepšovaní energetickej účinnosti príslušných subsystémov.
- (30) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 ⁽⁶⁾ (ďalej len „TSI INF“) by malo zahŕňať ustanovenia zabezpečujúce trvalú interoperabilitu a zároveň umožňujúce zníženie nákladov na údržbu infraštruktúry používaním okrem iného údržby v naplánovaných časových intervaloch, senzorov a technológií na monitorovanie stavu.
- (31) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 ⁽⁷⁾ (ďalej len „TSI PRM“) by sa malo aktualizovať, aby sa v ňom zohľadnil najnovší vývoj, pokiaľ ide o identifikáciu a odstraňovanie prekážok prístupnosti a monitorovanie pokroku v zabezpečovaní prístupnosti v súlade s článkom 7 ods. 3 o súpise majetku a článkom 8 ods. 5 a 7 o národných implementačných plánoch nariadenia (EÚ) č. 1300/2014. Spoločné európske priority v súvislosti s podporou ďalšieho uplatňovania TSI PRM možno identifikovať aj na základe národných implementačných plánov. To by malo zahŕňať preskúvanie trvalých štrukturálnych riešení, ktoré sa môžu vyžadovať v osobných vozňoch na zabezpečenie rovnakého prístupu k dodatočným službám pre osoby so zníženou pohyblivosťou, najmä prístupu k reštauračným vozňom.
- (32) Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ ⁽⁸⁾ (ďalej len „TSI OPE“) by malo podliehať pravidelnému monitorovaniu a v odôvodnených prípadoch by sa malo revidovať, aby sa zabezpečilo, že bude stále aktuálne a že bude poskytovať optimálnu harmonizáciu a bezpečnosť a interoperabilitu prevádzkových požiadaviek na úrovni

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421).

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/6 z 5. januára 2017 o európskom pláne rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 3, 6.1.2017, s. 6).

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návstenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

⁽⁴⁾ Európska železničná agentúra, ERA-REP-150 z 18. decembra 2015.

⁽⁵⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 179).

⁽⁶⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1).

⁽⁷⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Unie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110).

⁽⁸⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1).

rozhrania medzi železničným podnikom a manažermi infraštruktúry, najmä v prípade cezhraničných operácií. Mal by sa v ňom zohľadňovať aj vývoj v súvislosti s i) technologickými prvkami ERTMS kľúčovými pre podporu zdôvodnenia projektu ERTMS, ktoré sa uvádzajú v odôvodnení 28; ii) kultúrou bezpečnosti a ľudskými faktormi; a iii) kompatibilitou vlak/trať.

- (33) Okrem toho podľa článku 36 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ⁽¹⁾ má Komisia požiadať agentúru o vydávanie odporúčaní týkajúcich vymedzenia zručností a kvalifikácií všetkých zamestnancov železničného sektora, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy v oblasti bezpečnosti, a ich zahrnutie do TSI OPE alebo iných príslušných právnych predpisov. Tieto odporúčania by sa mali vzťahovať nielen na rušňovodičov, ale aj na iný vlakový personál vykonávajúci úlohy v oblasti bezpečnosti, ktoré si môžu vyžadovať špecifickú odbornú prípravu, a personál zapojený do prevádzky a údržby železničného systému.
- (34) Po zavedení požiadaviek na miesta na hasenie požiaru pri riadení tzv. horúcich nehôd v nariadení Komisie (EÚ) č. 1303/2014 ⁽²⁾ (ďalej len „TSI SRT“) a vzhľadom na spätnú väzbu zo sektora by sa mali prevádzkové požiadavky TSI SRT revidovať v súvislosti s harmonizáciou hodnotenia schopnosti evakuácie, napríklad vo vzťahu k vzdialenosti medzi dvoma bočnými alebo zvislými východmi. Treba zhodnotiť aj potrebu zahrnutia ustanovení na zabezpečenie komunikácie medzi vlakovým personálom na jednej strane a manažermi infraštruktúry a pohotovostnými službami na strane druhej a v prípade potreby zahrnúť príslušné ustanovenia.
- (35) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 ⁽³⁾ (ďalej len „TSI TAF“) by malo zahŕňať informácie uľahčujúce výmenu vozňov, kombinovanú alebo multimodálnu dopravu, rozvoj koridorov železničnej nákladnej dopravy a hlásenie udalostí, pričom by sa zohľadnili súvislosti s ďalšími súvisiacimi nástrojmi. To by malo zahŕňať zjednodušený postup aktualizácie technickej základne TSI TAF v súlade s postupom riadenia zmien TSI TAF uvedeným v oddiele 7.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1305/2014. Okrem toho je potrebné vypracovať štúdiu o možnosti výmeny údajov TSI TAF s bezpečnostnými aplikáciami, napríklad v prípade nebezpečných tovarov alebo mimoriadnych zásielok. Malo by dôjsť aj k zmene TSI s cieľom umožniť agentúre posúdiť súlad nástrojov IT, ktoré používa európsky železničný sektor, s požiadavkami TSI. Navyše oddiel 2.3.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1305/2014, v ktorom sa vyžaduje, aby vedúce železničné podniky prostredníctvom zmluvných dohôd poskytovali zúčastneným stranám informácie, by mohol predstavovať prekážku digitalizácie železníc, a preto by sa mal preskúmať.
- (36) Malo by sa preskúmať nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 ⁽⁴⁾ (ďalej len „TSI TAP“) v záujme ďalšieho uľahčenia digitálneho predaja cestovných lístkov vrátane kontroly a úhrady platieb medzi zúčastnenými stranami, najmä vzhľadom na rozvoj odvetvím podporovanej iniciatívy „Full Service Model“ (model plného rozsahu služieb). V TSI by sa mali zohľadňovať aj revízie TSI PRM a vhodné žiadosti o zmenu prostredníctvom zavedeného postupu riadenia zmien TSI TAP. Mal by sa preskúmať podiel úloh týkajúcich sa riadenia centralizovaných údajových štruktúr, aby sa zohľadnili nové úlohy a povinnosti agentúry ako systémového orgánu a riadiaceho orgánu vymedzené v dokumente TAP týkajúceho sa riadenia ⁽⁵⁾ a stanovené sektorom s cieľom urýchliť vykonávanie TSI TAP. Takisto sa treba zamerať na zlepšenia s cieľom uľahčiť vznik systémov priamych cestovných lístkov a systémov poskytovania informácií o multimodálnom cestovaní, najmä prostredníctvom prístupu k príslušným údajom o železničnej doprave a ich výmenou so zainteresovanými stranami v rámci multimodálneho hodnotového reťazca. Okrem toho by malo byť cieľom TSI TAP uľahčenie vzniku služieb integrovanej mobility. Malo by dôjsť aj k zmene TSI s cieľom umožniť agentúre posúdiť súlad nástrojov IT, ktoré používa európsky železničný sektor, s požiadavkami TSI,

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 394).

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 z 11. decembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 62/2006 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 438).

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).

⁽⁵⁾ Dokument B.61, na ktorý sa odkazuje v prílohe V špecifikácie TSI TAP.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

V tomto rozhodnutí sa stanovujú špecifické ciele, na základe ktorých sa vypracúvajú technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) alebo sa menia existujúce TSI.

Článok 2

Úlohy agentúry

Pri vypracúvaní TSI a ich zmien na žiadosť Komisie podľa článku 5 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 sa agentúra riadi špecifickými cieľmi stanovenými v článkoch 3 až 14 tohto rozhodnutia.

Agentúra predkladá Komisii odporúčania po zohľadnení odhadovaných nákladov a prínosov špecifických cieľov uvedených v prvom pododseku.

Článok 3

Spoločné špecifické ciele

1. TSI sa vzťahujú na celý železničný systém Únie takým spôsobom, aby sa zabránilo duplicitě, aby sa zabezpečil priamejší súlad medzi subsystémami, základnými požiadavkami a TSI a aby sa umožnilo súdržné vymedzenie stratégií uplatňovania TSI.

Na tento účel sa vypracujú rôzne možné scenáre a zodpovedajúce posúdenia vplyvu.

2. Preskúma sa geografický a technický rozsah pôsobnosti každej TSI s cieľom zohľadniť požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 až 5 smernice (EÚ) 2016/797.

3. TSI sa podľa potreby preskúmajú s cieľom zabezpečiť primeranú rovnováhu medzi prístupom založeným na pravidlách a prístupom založeným na riziku.

4. Preskúma sa súlad medzi základnými parametrami a uplatniteľnými základnými požiadavkami v prípade každej TSI, ako aj rozhrania s inými subsystémami.

5. Do TSI sa v prípade potreby zahrnú ustanovenia, v ktorých sa:

- a) zohľadňuje možný vplyv na iné TSI a rozhrania s inými TSI a existujúce príslušné stratégie, politiky a právne predpisy Únie a zabezpečuje súdržnosť medzi nimi. V TSI sa, pokiaľ to bude možné, zachovávajú v platnosti ustanovenia zamerané na odstraňovanie technických prekážok interoperability;
- b) zohľadňuje vývoj železničného systému Únie a súvisiace činnosti v oblasti výskumu a inovácií, pričom tieto prvky sa do nich zahrnú, keď dosiahnu príslušný stupeň zrelosti;
- c) riešia zostávajúce otvorené body;
- d) zohľadňuje vývoj technických požiadaviek uplatniteľných na siete tretích krajín s rozchodom koľaje 1 520 mm;
- e) harmonizujú vymedzenia medzi TSI okrem tých, ktoré sa uvádzajú v smernici (EÚ) 2016/797;
- f) zahŕňajú odkazy na normy a iné priebežne sa vyvíjajúce technické dokumenty takým spôsobom, aby bola možná ich včasná aktualizácia;
- g) preskúmava počet komponentov interoperability a v prípade potreby sa zvyšuje;

- h) uvádza, či sa orgány posudzovania zhody, ktoré už boli notifikované na základe predchádzajúcej verzie TSI, musia opätovne notifikovať a či sa má uplatniť zjednodušený proces notifikácie. Vo všetkých prípadoch sa stanovujú príslušné uplatniteľné podmienky;
- i) zohľadňujú najlepšie postupy v sektore a preskúmava výber modulov predpísaných v postupoch posudzovania zhody komponentov interoperability a subsystémov;
- j) znižuje riziko vykoľajenia, ako aj vplyv na bezpečnosť ľudí a životného prostredia v prípade vykoľajenia;
- k) pri posudzovaní možných riešení problémov týkajúcich sa bezpečnosti zohľadňujú všetky možné príčiny takýchto problémov vrátane, a to v čo najväčšej možnej miere, príčin súvisiacich s bezpečnostnými incidentmi bez oslabenia bezpečnosti alebo interoperability;
- l) zlepši energetickú účinnosť príslušných subsystémov.

6. V TSI týkajúcich sa informačných a komunikačných systémov sa zohľadnia požiadavky architektúry s otvoreným zdrojovým kódom a otvorenými údajmi.

7. Objasní sa uplatňovanie modulov na posudzovanie zhody komponentov interoperability a subsystémov vrátane možných revízií obsahu príslušných kapitol TSI, ako aj potreby nových alebo revidovaných modulov *ad-hoc* alebo migrácie na štandardné moduly stanovené v prílohe II k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES⁽¹⁾. Na tento účel sa vypracuje štúdia, v ktorej sa stanovujú:

- i) úlohy a povinnosti zainteresovaných strán zapojených do postupov posudzovania zhody;
- ii) rozšírený rozsah pôsobnosti zahŕňajúci aj postupy posudzovania zhody týkajúce sa oznámených vnútroštátnych technických predpisov;
- iii) prvky postupov uvedených v bode ii) vrátane obsahu súboru technickej dokumentácie a určenia poradia fáz posúdenia;
- iv) vzory osvedčení o overení a ich obdobie platnosti v prípade udeľovania osvedčení podľa príslušnej TSI alebo vnútroštátnych predpisov;
- v) podmienky, za ktorých možno osvedčovať komponenty interoperability podľa zrušených TSI;
- vi) prvky dozorného auditu a auditu po obnovení povolenia, v prípade ktorých sa uplatňuje(-ú) systém(-y) riadenia kvality, vrátane podmienok, za ktorých sa budú vykonávať neohlásené návštevy priestorov žiadateľa.

Článok 4

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI LOC&PAS

1. Preskúmajú sa ustanovenia týkajúce sa automatických systémov s meniteľným rozchodom nariadenia (EÚ) č. 1302/2014 (ďalej len „TSI LOC&PAS“) vrátane technických špecifikácií a postupov posudzovania zhody.
2. Do TSI LOC&PAS sa v prípade potreby zahrnú ustanovenia uľahčujúce prístup cestujúcich k osobným vozňom zohľadňujúc rozhrania s infraštruktúrou.
3. Do TSI LOC&PAS sa zahrnú voliteľné podmienky uľahčujúce:
 - a) povoľovanie vozidiel v rozsiahlych oblastiach použitia a
 - b) zostavovanie osobných vlakov vrátane spätnej kompatibility s medzinárodnými predpismi pre vozne (Regolamento Internazionale delle Carrozze).
4. Do TSI LOC&PAS sa v prípade potreby zahrnú požiadavky na zlepšenie ochrany rušňovodičov z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ako aj prevádzkovej bezpečnosti. Vymedzia sa špecifikácie nástrojov na kontrolu časov jazdy a odpočinku rušňovodičov.
5. V TSI LOC&PAS sa zohľadňujú zmeny v postupe uvádzania mobilných subsystémov na trh, ako sa uvádza v článkoch 20 až 26 smernice (EÚ) 2016/797, vrátane kontrol pred prvým použitím povolených vozidiel uvedených v článku 4 ods. 3 písm. i) a v článku 23 uvedenej smernice.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82).

Článok 5

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI WAG

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 21 ods. 16 smernice (EÚ) 2016/797, sa do nariadenia (EÚ) č. 321/2013 (ďalej len „TSI WAG“) zahrnú vozidlá, ktoré sa majú povoľovať a prevádzkovať na železničných sieťach v Únii s rozchodom koľaje 1 520 mm.
2. Preskúmajú sa ustanovenia TSI WAG týkajúce sa automatických systémov s meniteľným rozchodom vrátane technických špecifikácií a postupov posudzovania zhody.
3. Do TSI WAG sa zahrnú ustanovenia na zvýšenie flexibility a účinnosti pri zostavovaní vlakov a na podporu rozvoja intermodálnej dopravy. V prípade potreby sa zahrnú ustanovenia týkajúce sa automatického spriahania.
4. Prostredníctvom TSI WAG sa zabezpečí jednotnosť a zabráni sa akémukoľvek prelínaniu s Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), pokiaľ ide o technické požiadavky uplatňované na vozidlá. Zváži sa zahrnutie funkcie detekcie vykoľajenia z hľadiska technických požiadaviek, prevádzkových aspektov a postupov posudzovania zhody.
5. Do TSI WAG sa zahrnú požiadavky na zlepšenie identifikácie nákladných vozňov. V prípade potreby sa zahrnie používanie bezkontaktných technológií a súvisiacich noriem.
6. V TSI WAG sa zohľadňujú zmeny v postupe uvádzania mobilných subsystémov na trh, ako sa uvádza v článkoch 20 až 26 smernice (EÚ) 2016/797, vrátane kontrol pred prvým použitím povolených vozidiel uvedených v článku 4 ods. 3 písm. i) a v článku 23 uvedenej smernice.

Článok 6

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI NOI

1. Do nariadenia (EÚ) č. 1304/2014 (ďalej len „TSI NOI“) sa zahrnú ustanovenia umožňujúce účinné znižovanie hluku zo železničnej nákladnej dopravy dodatočnou montážou kompozitných brzdových klátikov na existujúce nákladné vozne alebo inými vhodnými riešeniami.
2. DO TSI NOI sa zahrnie postup zameraný na skúšanie akustického výkonu kompozitných brzdových klátikov. Umožní sa používanie kompozitných brzdových klátikov uvedených v dodatku G k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 321/2013. V prípade potreby sa môže vyžadovať ďalšie skúšanie buď monitorovaním na trati, alebo laboratórnymi akustickými skúškami kompozitných brzdových klátikov.

Článok 7

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI CCS

1. Preskúma sa nariadenie (EÚ) 2016/919 (ďalej len „TSI CCS“) s cieľom zjednodušiť postup aktualizácie jeho technickej základne v súlade so žiadosťami o zmenu zavedenými prostredníctvom postupu riadenia zmeny TSI CCS.
2. Vykoná sa revízia TSI CCS s cieľom umožniť koherentné zavádzanie ERTMS v celej železničnej sieti Únie. Uprednostnia sa jednoduché vozidlové štruktúry a znížený počet verzií softvéru s cieľom dosiahnuť nákladovo efektívny rozvoj.
3. V TSI CCS sa upravujú špecifikácie ETCS a GSM-R, pričom sa zohľadnia analýzy nákladov a prínosov vo vzťahu k novým projektom a minulým investíciám. Zahrnú sa do nej technické a migračné regulačné rámce s cieľom riešiť technologické prvky identifikované v správe o dlhodobej perspektíve ERTMS.
4. Prostredníctvom TSI CCS sa poskytne mechanizmus na rýchlu nápravu chýb pri zohľadnení kompatibility medzi traťovými a vlakovými subsystémami. Tento mechanizmus bude zahŕňať nápravné opatrenia na zabezpečenie kompatibility zavádzania ERTMS bez ohrozenia stability ERTMS. V prípade potreby sa zahrnú ďalšie opatrenia na zabezpečenie technickej kompatibility medzi traťovými a vlakovými subsystémami.

5. Prostredníctvom TSI CCS sa umožní migrácia technológií, ktoré sa môžu využívať v traťových aj vlakových subsystémoch, z GSM-R na ďalšiu generáciu komunikačného systému pri zohľadnení rovnováhy medzi telekomunikačnými normami špecifickými pre železnice a všeobecnými telekomunikačnými normami.

Článok 8

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI ENE

Preskúma sa nariadenie (EÚ) č. 1301/2014 (ďalej len „TSI ENE“), pokiaľ ide o technické požiadavky týkajúce sa súčasného používania viacerých zberačov v kontakte s vrchným trolejovým vedením vyplývajúceho z používania spriahnutých rušňov a motorových jednotiek. V prípade potreby sa zahrnú aj súvisiace prevádzkové otázky.

Článok 9

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI INF

1. Do nariadenia (EÚ) č. 1299/2014 (ďalej len „TSI INF“) sa zahrnú ustanovenia zabezpečujúce trvalú interoperabilitu v rámci subsystému a v prípade potreby s inými subsystémami a zároveň umožňujúce zníženie nákladov na údržbu infraštruktúry používaním najmä údržby v naplánovaných časových intervaloch, senzorov a technológií na monitorovanie stavu.

2. Do TSI INF sa zahrnú ustanovenia týkajúce sa automatických systémov s meniteľným rozhodom vrátane technických špecifikácií a postupov posudzovania zhody.

Článok 10

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI PRM

1. Vykoná sa revízia nariadenia (EÚ) č. 1300/2014 (ďalej len „TSI PRM“) s cieľom stanoviť požiadavky na súpis majetku, ktorý sa uvádza v článku 7 uvedeného nariadenia.

Zahrnú sa doň ustanovenia týkajúce sa určovania subjektov zodpovedných za poskytovanie príslušných údajov a ustanovenia, v ktorých sa stanoví harmonogram vypracovania súpisu majetku členskými štátmi.

Tieto ustanovenia budú založené na odporúčaní agentúry uvedenom v článku 7 ods. 2 uvedeného nariadenia a na najlepších postupoch vyplývajúcich z vykonania súpisov majetku stanovených každým členským štátom.

2. V TSI PRM sa vymedzia spoločné priority a kritériá na ďalšie zlepšovanie prístupu osôb so zníženou pohyblivosťou na základe porovnávacieho prehľadu stratégií obsiahnutých v národných implementačných plánoch uvedených v článku 8 nariadenia (EÚ) č. 1300/2014.

V rámci týchto priorít a kritérií sa zohľadnia najlepšie postupy vyplývajúce z vypracovávania a realizácie týchto plánov.

3. V TSI PRM sa poskytnú jasné vymedzenia ručne ovládaných a elektrických invalidných vozíkov a požiadavky uplatniteľné na inovatívne elektrické invalidné vozíky umožňujúce bezpečný prístup do osobných vlakov.

Článok 11

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI OPE

1. V rozhodnutí 2012/757/EÚ (ďalej len „TSI OPE“) sa vymedzia základné prevádzkové zásady a spoločné prevádzkové pravidlá s cieľom umožniť zníženie počtu vnútroštátnych pravidiel.

2. Do TSI OPE sa zahrnú ustanovenia na zabezpečenie kompatibility medzi kompletnými vlakovými súpravami a traťami, na ktorých sa majú prevádzkovať.
3. V TSI OPE sa zohľadní vývoj štandardizovaných komunikačných metód a protokolov, ako aj štandardizovaných systémov výmeny údajov.
4. V TSI OPE sa zohľadní vývoj registrov uvedených v článkoch 47, 48 a 49 smernice (EÚ) 2016/797.
5. V TSI OPE sa vymedzí rozsah otvorených bodov, pokiaľ ide o prevádzku, a bude sa rozlišovať medzi vnútroštátnymi uplatniteľnými pravidlami a pravidlami, ktoré si vyžadujú harmonizáciu prostredníctvom práva Únie s cieľom umožniť migráciu na interoperabilný systém s vymedzením optimálnej úrovne technickej harmonizácie.
6. Do TSI OPE sa zahrnú ustanovenia na zabezpečenie vytvárania koherentných prepojení s prevádzkovými požiadavkami systémov riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov. To zahŕňa zabezpečenie plného zohľadnenia kultúry bezpečnosti a ľudských faktorov.
7. V prípade potreby sa v TSI OPE vymedzia zručnosti a kvalifikácie všetkých zamestnancov vykonávajúcich úlohy v oblasti bezpečnosti, ktoré nie sú stanovené v iných príslušných právnych predpisoch.

Článok 12

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI SRT

1. Vykoná sa revízia prevádzkových požiadaviek nariadenia (EÚ) č. 1303/2014 (ďalej len „TSI SRT“) v súvislosti s harmonizáciou hodnotenia schopnosti evakuácie, napríklad vo vzťahu k vzdialenosti medzi dvoma bočnými alebo zvislými východmi.
2. V prípade potreby sa zahrnú ustanovenia na zabezpečenie komunikácie medzi vlakovým personálom na jednej strane a manažermi infraštruktúry a pohotovostnými službami na strane druhej.

Článok 13

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI TAF

1. Vykoná sa revízia nariadenia (EÚ) č. 1305/2014 (ďalej len „TSI TAF“) s cieľom zjednodušiť postup aktualizácie jeho technickej základne v súlade s postupom riadenia zmeny TSI TAF uvedeným v oddiele 7.2 prílohy k uvedenému nariadeniu.
2. Zreviduje sa a v prípade potreby sa zjednoduší obsah a štruktúra správ vymedzených v TSI TAF vo vzťahu k výmene vozňov a zostavovaniu vlakov.
3. Zreviduje sa obsah a štruktúra správ vymedzených v TSI TAF vo vzťahu ku kombinovanej alebo multimodálnej doprave, a pokiaľ neexistujú, vypracujú sa s cieľom uľahčiť logistiku a prevádzku.
4. V prípade potreby sa do TSI TAF zahrnú údaje, ktoré sa budú vymieňať s bezpečnostnými aplikáciami.
5. Preskúmajú sa prepojenia medzi databázami TSI TAF a nástrojmi používanými na zlepšovanie výkonu železničnej nákladnej dopravy.
6. TSI TAF umožní agentúre posúdiť súlad nástrojov IT používaných európskym železničným sektorom s požiadavkami TSI.
7. V TSI TAF sa na železničné podniky nebudú klásať požiadavky, ktoré by mohli predstavovať prekážku digitalizácie železníc.

Článok 14

Špecifické ciele uplatniteľné na TSI TAP

1. Vykoná sa revízia nariadenia (EÚ) č. 454/2011 (ďalej len „TSI TAP“) s cieľom zjednodušiť postup aktualizácie jeho technickej základne v súlade s postupom riadenia zmeny TSI TAP uvedeným v oddiele 7.5.2 prílohy k uvedenému nariadeniu.
2. Geografický rozsah pôsobnosti TSI TAP je geografickým rozsahom pôsobnosti TSI TAF.
3. V prípade potreby sa v TSI TAP zohľadní základná požiadavka „prístupnosti“ podľa vymedzenia v bode 1.6 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797.
4. V TSI TAP sa zohľadní revízia TSI PRM, najmä v súvislosti so súpsmi majetku a v prípade potreby s odvetvím podporovanou iniciatívou „Full Service Model“ (model plného rozsahu služieb).
5. V TSI TAP sa vymedzí podiel úloh týkajúcich sa riadenia centralizovaných údajových štruktúr, aby sa zohľadnili nové úlohy a povinnosti agentúry a riadiaceho orgánu stanovené sektorom s cieľom urýchliť vykonávanie TSI TAP.
6. TSI TAP sa zameria na uľahčenie vzniku systému priamych cestovných lístkov, integrovaného systému predaja cestovných lístkov a systému poskytovania informácií o multimodálnom cestovaní a rezervácií.
7. TSI TAP umožní agentúre posúdiť súlad nástrojov IT používaných európskym železničným sektorom s požiadavkami TSI.

Článok 15

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

V Bruseli 8. júna 2017

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER