

# BESLUITEN

## GEDELEGEERD BESLUIT (EU) 2017/1474 VAN DE COMMISSIE

van 8 juni 2017

**tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad met specifieke doelstellingen voor de opstelling, aanneming en herziening van de technische specificaties inzake interoperabiliteit**

*(Kennisgeving geschied onder nummer C(2017) 3800)*

**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie <sup>(1)</sup> en met name artikel 5, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Artikel 4 van Richtlijn (EU) 2016/797 beschrijft de inhoud en een aantal algemene doelstellingen van de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's); de richtlijn bevat echter geen specifieke doelstellingen voor elke TSI en machtigt de Commissie om daartoe gedelegeerde handelingen vast te stellen.
- (2) Dit besluit creëert een samenhangend kader met specifieke doelstellingen die in de TSI's moeten worden opgenomen om de interoperabiliteit te verbeteren en er tegelijk voor te zorgen dat het spoorvervoer in de Unie en tussen de Unie en derde landen kan worden gefaciliteerd, verbeterd en ontwikkeld en bij te dragen tot de voltooiing van de Europese spoorwegruimte en de stapsgewijze verwezenlijking van de interne markt.
- (3) Die specifieke doelstellingen van de TSI's moeten worden verwezenlijkt middels verzoeken aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie (hierna het „Bureau” genoemd) overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797. Dergelijke verzoeken moeten verenigbaar zijn met de prioriteiten van de Commissie en de beschikbare middelen van het Bureau. Voor elke specifieke doelstelling moeten de aanbevelingen van het Bureau vergezeld gaan van kosten-batenanalyses en effectbeoordelingen van de onderzochte technische oplossingen zodat de Commissie de meest realistische oplossingen kan kiezen en TSI's kan vaststellen middels uitvoeringshandelingen overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 51, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/797.
- (4) Het toepassingsgebied van de bestaande TSI's omvat alle in bijlage II bij Richtlijn (EU) 2016/797 gedefinieerde subsystemen. Overeenkomstig de beginselen van „betere regelgeving”, om het aantal wetgevingshandelingen te verminderen en teneinde de samenhang tussen de TSI's te bevorderen, moet de reikwijdte van sommige TSI's opnieuw worden bezien en moeten een aantal TSI's worden herschikt of samengevoegd om overlappingen te vermijden en te zorgen voor een directer verband tussen de subsystemen, de essentiële eisen en de TSI's. Daarbij moet rekening worden gehouden met de behoefte aan een stabiele spoorwegwetgeving.
- (5) Om de samenhang van de wetgeving te waarborgen, moet rekening worden gehouden met de mogelijke effecten en raakvlakken tussen TSI's en tussen de TSI's en de bestaande strategieën, beleidsmaatregelen en wetgeving. Er moet ook worden bekeken of de voorgestelde oplossingen of specifieke elementen in de TSI zelf moeten worden opgenomen, dan wel in gerelateerde documenten en wetgeving. Bovendien moeten de voorschriften van de TSI's die tot doel hebben technische belemmeringen voor de interoperabiliteit weg te werken zo veel mogelijk worden behouden, met name voorschriften die het vrije verkeer van voertuigen in de Unie faciliteren.
- (6) Bij de herziening van de TSI's moet rekening worden gehouden met de praktijkervaring in de spoorwegsector op het gebied van onduidelijke voorschriften of andere onbedoelde effecten en kosten van de TSI's, waaronder met name de ervaringen met de corridors voor het goederenvervoer per spoor of de ervaringen met de toepassing van de TSI's op lijnen met weinig verkeer.

<sup>(1)</sup> PBL 138 van 26.5.2016, blz. 44.

- (7) Bij de herziening van de TSI's moet ook rekening worden gehouden met het vereiste evenwicht tussen enerzijds een regelgevende aanpak, die de mogelijkheid biedt technische compatibiliteit te faciliteren, met name op de raakvlakken tussen subsystemen maar ook tussen interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen, en anderzijds een aanpak op basis van risico's, die ruimte biedt om technische vooruitgang en innovatie te faciliteren, met name door de vaststelling van functie- en prestatie-eisen.
- (8) Bij de herziening van de TSI's moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen van het spoorwegsysteem en aanverwante onderzoeks- en innovatieactiviteiten, waaronder met name Shift2Rail, waarbij ruimte wordt gelaten voor innovatie en waarbij innovaties worden meegenomen wanneer ze een door het Bureau bepaald maturiteitsniveau hebben bereikt.
- (9) Met betrekking tot de technische coherentie van de 1 520 mm-spoornetten in de Unie en de voertuigen die op die netten worden geëxploiteerd, moet in de betrokken TSI's rekening worden gehouden met de ontwikkeling van de technische eisen voor 1 520 mm-netten van derde landen.
- (10) Om de TSI's en de eventuele toepassing daarvan buiten de Unie te promoten en teneinde verkeer tussen spoornetten van derde landen en de Unie te faciliteren, kunnen de TSI's worden aangevuld met facultatieve bepalingen die zijn afgestemd op eisen die in andere geografische regio's van toepassing zijn, bijvoorbeeld een hogere aslast voor zware treinen.
- (11) Om ervoor te zorgen dat de TSI's gelijke tred houden met de ontwikkelingen inzake normen en andere technische documenten, moet er bij verwijzingen naar die documenten in de TSI's voor worden gezorgd dat deze tijdig kunnen worden bijgewerkt en dat tegelijk wordt voorzien in een overgangstermijn tussen normen of versies van normen.
- (12) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, onder f), van Richtlijn (EU) 2016/797 is in de meeste TSI's een toepassingsstrategie bepaald met het oog op de geleidelijke overgang van de bestaande situatie naar een situatie van conformiteit met de TSI. Binnen de spoorwegsector heerst er verwarring over de concrete toepassing van die bepalingen. De strategieën voor de tenuitvoerlegging van de verschillende TSI's moeten daarom opnieuw worden bezien en, voor zover mogelijk en afhankelijk van de aard van elke TSI, worden vereenvoudigd en op elkaar worden afgestemd, met name wat de TSI's rollend materieel betreft. Er moet worden bekeken of tijdens een overgangperiode een gemengde toepassing van een TSI en van haar vorige versie kan worden toegestaan. Bovendien moet de geldigheidsduur van de certificaten voor interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen in de TSI's worden gedefinieerd en moet die coherent zijn tussen de verschillende TSI's.
- (13) Op grond van artikel 4, lid 3, onder h), van Richtlijn (EU) 2016/797 mogen TSI's bepalingen bevatten die van toepassing zijn op bestaande subsystemen en voertuigen, met name wanneer die worden verbeterd of vernieuwd. Omdat dit tot rechtsonzekerheid kan leiden wanneer er reeds vergunningen waren afgegeven, moet er bijzondere aandacht worden besteed aan de voorafgaande analyse van de kosten en baten en van de omschrijving van de aanpassingswerkzaamheden waarvoor een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.
- (14) Ter wille van de efficiëntie van de processen voor het in de handel brengen en de indienstelling van voertuigen moeten de TSI's uitsluitend geven over de parameters van een voertuig die in het kader van de vergunningsprocedures overeenkomstig de artikelen 21 en 24 van Richtlijn (EU) 2016/797 moeten worden gecontroleerd en over de parameters die de spoorwegonderneming dient te controleren na de afgifte van de vergunning om een voertuig in de handel te brengen en voordat het voertuig voor het eerst wordt gebruikt om de compatibiliteit te waarborgen tussen de voertuigen en de trajecten waarop ze zullen worden ingezet. De TSI's moeten ook duidelijkheid verschaffen over de procedures die de spoorwegondernemingen dienen te volgen om te compatibiliteit te waarborgen tussen volledige treinen, m.i.v. intermodale transporteenheden, en de trajecten waarvoor die zijn bestemd en, voor zover mogelijk, de informatie die door infrastructuurbeheerders moet worden verstrekt en de voorwaarden waaronder spoorwegondernemingen toegang tot het netwerk moet worden verleend om de nodige tests uit te voeren.
- (15) In aanvulling op de eisen van artikel 5, lid 2, onder a), van Richtlijn (EU) 2016/797 inzake de vaststelling van de fundamentele parameters en interfaces tussen subsystemen moeten de tabellen van de TSI's met de verbanden tussen de fundamentele parameters en de essentiële eisen in bijlage III van Richtlijn (EU) 2016/797 eveneens worden bijgewerkt om de samenhang tussen alle TSI's te waarborgen.
- (16) Met het oog op een gemakkelijke vervanging bij onderhoud, om schaalvoordelen te creëren en om de onderhoudskosten en veroudering te reduceren, moet de modulariteit van het spoorwegsysteem worden verbeterd. Daartoe moet het aantal interoperabiliteitsonderdelen opnieuw worden bezien en waar passend worden opgetrokken, waarbij het gebruik van in de handel beschikbare producten en onderdelen wordt aangemoedigd en de voordelen van standaardisatie worden benut.
- (17) De aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties vergt grote administratieve inspanningen van de lidstaten en de Commissie. Om efficiënter en sneller te werken, moet een vereenvoudigde procedure worden voorgesteld voor aanvullende aanmeldingen waarbij slechts beperkte of geen extra deskundigheid wordt verlangd van een

conformiteitsbeoordelingsinstantie die reeds voor een vorige versie van een TSI is aangemeld. Om de rechtszekerheid te waarborgen, moet in elke TSI worden bepaald of de volledige aanmeldingsprocedure moet worden gevolgd, de bestaande aanmelding automatisch kan worden uitgebreid tot de herziene TSI, dan wel een vereenvoudigde procedure kan worden toegepast, m.i.v. de voorwaarden waaronder dat kan.

- (18) Aangezien de verdeling van de taken en verantwoordelijkheden tussen de aanvragers en aangemelde instanties in sommige gevallen niet nauwkeurig genoeg is omschreven, waardoor er verwarring heerst en waardoor de procedures voor de conformiteitsbeoordeling van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen op verschillende manieren worden geïnterpreteerd en toegepast, moeten die procedures opnieuw worden bezien en dient de Commissie tegelijk uitvoeringshandelingen vast te stellen om de ad-hocmodules voor de conformiteitsbeoordeling overeenkomstig artikel 24, lid 6, van Richtlijn (EU) 2016/797 opnieuw te bezien. Bovendien moeten de voor de verschillende interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen toegestane reeksen modules opnieuw worden bezien en, indien mogelijk, worden gestroomlijnd om het proces efficiënter te maken en onnodige kosten te vermijden.
- (19) Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen voor veiligheidsproblemen, moeten alle mogelijke oorzaken van die problemen worden bekeken, voor zover mogelijk m.i.v. problemen in verband met veiligheidsincidenten, zoals bijvoorbeeld de veiligheid van de passagiers na een explosie.
- (20) Het European Rail Traffic Management System (ERTMS), telematicatoepassingen voor passagiers (TAP) en telematicatoepassingen voor goederenvervoer (TAF) vormen de ruggengraat van de digitalisering van het spoorvervoer. Derhalve moeten de desbetreffende TSI's waar passend worden aangepast om de digitalisering van de spoorwegsector te ondersteunen.
- (21) Verschillende TSI's bevatten nog steeds open punten. Die open punten hebben betrekking op essentiële eisen die nog moeten worden geharmoniseerd maar waarvoor in de betrokken TSI's nog geen voorschriften zijn opgenomen. De openstaande punten moeten daarom worden weggewerkt om het aantal nationale voorschriften terug te dringen, teneinde volledige interoperabiliteit tot stand te brengen en bij te dragen tot de werking van de interne markt.
- (22) Overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn (EU) 2016/797 moeten TSI's worden gewijzigd indien blijkt dat zij tekortkomingen vertonen.
- (23) Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie <sup>(1)</sup> („TSI LOC&PAS”) en Verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie <sup>(2)</sup> („TSI WAG”) moeten verder worden ontwikkeld om de interoperabiliteit te blijven waarborgen en het spoorstelsel bovendien aantrekkelijker en efficiënter te maken. De belangrijkste punten die verder moeten worden ontwikkeld, zijn de invoering van specifieke bepalingen voor netten met een spoorwijdte van 1 520 mm, facultatieve bepalingen om de samenstelling van passagierstreinen te faciliteren, m.i.v. achterwaartse compatibiliteit met de Internationale Overeenkomst inzake passagiersrijtuigen (RIC — Regolamentoo internazionale delle Carrozze), automatische systemen voor variabele spoorwijdte, de betere toegankelijkheid van passagiersrijtuigen, maatregelen om de productiviteit van het goederenvervoer per spoor te bevorderen, zoals automatische koppelingssystemen en een geharmoniseerde identificatie voor goederenwagens. Er moet ook worden gekeken welke maatregelen kunnen worden genomen om machinisten beter te beschermen, o.a. op het gebied van de controle van de rij- en rusttijden van machinisten, het ontwerp van de stuurcabine en de dienovereenkomstige eisen, met bijzondere aandacht voor gezondheid en veiligheid op het werk en operationele veiligheid, o.a. inzake het geluidsniveau in de stuurcabine.
- (24) Het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor („RID”) <sup>(3)</sup> is op het grondgebied van de Europese Unie ingevoerd bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup>. De commissie van deskundigen van het RID heeft in het RID van 2013 een voorschrift opgenomen op grond waarvan goederenwagens op vrijwillige basis met een ontsporingdetectie kunnen worden uitgerust. Op basis van talrijke studies over de kosten en baten van dergelijke systemen heeft de door de RID-commissie opgerichte werkgroep de Commissie aanbevolen alle relevante TSI's te herzien en aan te vullen met de technische eisen, operationele aspecten en conformiteitsbeoordelingsprocedures van systemen voor de detectie van ontsporingen <sup>(5)</sup>. Er moet ook worden onderzocht welke maatregelen er op het gebied van zowel rollend materieel als infrastructuur kunnen worden genomen om de impact van ontsporingen op mens en milieu te verminderen, rekening houdend met de taken en verantwoordelijkheden van de betrokken actoren. Met name uitstekende voorwerpen naast het spoor, zoals afstandspaaltes die bij een ongeval een tank met gevaarlijke stoffen kunnen doorboren, moeten worden vermeden, of er moeten andere risicobeperkende maatregelen vastgesteld.

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 228).

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Beschikking 2006/861/EG (PB L 104 van 12.4.2013, blz. 1).

<sup>(3)</sup> Aanhangsel C van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif), gesloten te Vilnius op 3 juni 1999, als gewijzigd.

<sup>(4)</sup> Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

<sup>(5)</sup> Bijlage II bij het verslag van de 5e zitting van de werkgroep van de RID-commissie van deskundigen inzake ontsporingdetectie (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, 19 en 20 april 2016).

- (25) Met betrekking tot Verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie <sup>(1)</sup> („TSI NOI”), zijn deskundigen het er doorgaans over eens dat de uitrusting van bestaande goederenwagens met composiet remblokken een van de efficiëntste manieren is om de door het spoorvervoer veroorzaakte geluidshinder terug te dringen. Deze technische oplossing vermindert het spoorweggeluid met maximaal 10 dB, hetgeen overeenstemt met een daling van 50 % van het door de mens hoorbare geluid. Om de door goederentreinen veroorzaakte geluidshinder aan te pakken, moeten bestaande goederenwagens met composiet remblokken worden uitgerust of moeten andere passende maatregelen worden getroffen. Er kan worden overwogen deze oplossingen stapsgewijs in te voeren, rekening houdend met de geraamde kosten en baten.
- (26) Om de discrepantie weg te werken die door de herziening van de TSI WAG is ontstaan, moet in de TSI NOI een geluidstest van composiet remblokken worden opgenomen om de geluidshinder door goederentreinen aan te pakken, indien nodig m.i.v. monitoring langs de baan of, voor zover haalbaar, akoestische tests van composiet remblokken op een proefbank.
- (27) Het Europees implementatieplan voor ERTMS <sup>(2)</sup> is op 5 januari 2017 vastgesteld overeenkomstig artikel 47 van de TEN-T-richtsnoeren en is van toepassing op de kernnetwerkcorridors. Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie <sup>(3)</sup> („TSI CCS”) moet worden herzien om een coherente uitrol van ERTMS op het hele spoornet in de Unie te waarborgen, rekening houdend met het Europees implementatieplan voor ERTMS.
- (28) In het rapport van het Bureau <sup>(4)</sup> over de langetermijnperspectieven voor ERTMS, opgesteld in overleg met de sector en aangenomen op 18 december 2015, wordt uitgelegd welke technologische aspecten van cruciaal belang zijn voor de businesscase voor de uitrol van ERTMS. Het gaat om automatische treinbesturing (ATO) van niveau 3, de optimalisering van de remcurves, een nieuwe generatie telecommunicatiesystemen en plaatsbepaling per satelliet. In de specificaties voor ETCS en GSM-R moet rekening worden gehouden met die elementen en die specificaties moeten waar passend worden gewijzigd, rekening houdend met de voor ERTMS noodzakelijke stabiliteit. Er moet rekening worden gehouden met het effect op andere TSI's.
- (29) In het licht van het toenemende gebruik van gekoppelde locomotieven en motorstellen moet Verordening (EU) nr. 1301/2014 van de Commissie <sup>(5)</sup> („TSI ENE”) opnieuw worden bezien wat betreft de eisen voor het gelijk-tijdige gebruik en contact met de bovenleiding van meerdere stroomafnemers bij de exploitatie van dergelijke treinen. Er moet ook rekening worden gehouden met de daarmee verband houdende operationele aspecten. In de TSI ENE, en andere TSI's, moeten waar passend bepalingen worden opgenomen om de blijvende interoperabiliteit te garanderen en de energie-efficiëntie van de betrokken subsystemen te waarborgen.
- (30) In Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie <sup>(6)</sup> („TSI INF”) moeten bepalingen worden opgenomen om de blijvende interoperabiliteit te waarborgen en tegelijk de onderhoudskosten te drukken, onder meer dankzij onderhoudsplanung op basis van tijd, sensoren en technologie voor conditiemonitoring.
- (31) Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie <sup>(7)</sup> („TSI PRM”) moet worden aangepast aan de nieuwste ontwikkelingen inzake het bepalen en wegwerken van toegankelijkheidsbelemmeringen en de monitoring van de vooruitgang inzake toegankelijkheid, overeenkomstig artikel 7, lid 3, inzake de inventaris van voorzieningen en artikel 8, leden 5 en 7, inzake de nationale uitvoeringsplannen van Verordening (EU) nr. 1300/2014. Gemeenschappelijke Europese prioriteiten voor de verdere tenuitvoerlegging van de TSI PRM kunnen ook op basis van de nationale uitvoeringsplannen worden bepaald. Die herziening moet ook betrekking hebben op de permanente structurele oplossingen die in reizigersrijtuigen noodzakelijk kunnen zijn om personen met beperkte mobiliteit een gelijke toegang tot extra diensten te verschaffen, waaronder met name tot het restauratierijtuig.
- (32) Besluit 2012/757/EU van de Commissie <sup>(8)</sup> („TSI OPE”) moet op regelmatige basis worden gemonitord en, wanneer gerechtvaardigd, herzien om ervoor te zorgen dat de regels actueel blijven en op optimale wijze blijven bijdragen tot de harmonisatie, veiligheid en interoperabiliteit van de operationele eisen inzake de interactie tussen

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — geluidsemmissies”, tot wijziging van Beschikking 2008/232/EG en tot intrekking van Besluit 2011/229/EU (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 421).

<sup>(2)</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2017/6 van de Commissie van 5 januari 2017 betreffende het Europees implementatieplan voor ERTMS (PB L 3 van 6.1.2017, blz. 6).

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 158 van 15.6.2016, blz. 1).

<sup>(4)</sup> Europees Spoorwegbureau, ERA-REP-150 van 18 december 2015.

<sup>(5)</sup> Verordening (EU) nr. 1301/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „energie” van het spoorwegsysteem in de Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 179).

<sup>(6)</sup> Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 1).

<sup>(7)</sup> Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 110).

<sup>(8)</sup> Besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1).

spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, met name voor grensoverschrijdend verkeer. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de ontwikkelingen in verband met i) de technologische aspecten van ERTMS die essentieel zijn voor de ondersteuning van de businesscase voor de uitrol van ERTMS als bedoeld in overweging 28, ii) de veiligheidscultuur en menselijke factoren, en iii) de compatibiliteit tussen trein en spoor.

- (33) Op grond van artikel 36 van Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> dient de Commissie het Bureau te verzoeken aanbevelingen op te stellen inzake de omschrijving van de vaardigheden en kwalificaties van alle spoorwegpersoneel dat veiligheidstaken verricht en inzake de toepassing van de TSI OPE en andere relevante wetgeving op die personeelsleden. Die aanbevelingen moeten niet alleen betrekking hebben op machinisten maar ook op ander treinpersoneel dat veiligheidstaken verricht waarvoor een specifieke opleiding vereist is en op personeel dat betrokken is bij de exploitatie en het onderhoud van het spoorwegsysteem.
- (34) Na de invoering van voorschriften inzake brandbestrijdingspunten voor het beheer van warme incidenten bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie <sup>(2)</sup> („TSI SRT”) en in het licht van feedback van de sector, moeten de operationele eisen van de TSI SRT worden herzien teneinde de evaluatie van evacuatiemogelijkheden te harmoniseren, bijvoorbeeld wat betreft de afstand tussen twee laterale of verticale uitgangen. Er moet ook worden nagegaan of in die TSI voorschriften moeten worden opgenomen om de communicatie tussen het treinpersoneel enerzijds en de infrastructuurbeheerder en noodhulpdiensten anderzijds te waarborgen en of op dat gebied nog andere voorschriften moeten worden vastgesteld.
- (35) Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie <sup>(3)</sup> („TSI TAF”) moet voorzien in informatie ter facilitering van de uitwisseling van wagens, gecombineerd of multimodaal vervoer, de ontwikkeling van de corridors voor goederenvervoer per spoor en de melding van voorvallen, rekening houdend met de banden met andere verwante instrumenten. Er moet een vereenvoudigde procedure worden vastgesteld voor de bijwerking van de technische baseline van de TSI TAF overeenkomstig het veranderingsbeheerproces voor de TSI TAF als bedoeld in punt 7.2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1305/2014. Bovendien moet worden onderzocht of TSI TAF-gegevens kunnen worden uitgewisseld met veiligheidstoepassingen, bv. voor gevaarlijke goederen of uitzonderlijke ladingen. De TSI moet ook worden gewijzigd om het Bureau de mogelijkheid te bieden om na te gaan of de door de Europese spoorwegsector ingevoerde IT-tools in overeenstemming zijn met de eisen van de TSI. Voorts zou punt 2.3.2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1305/2014, waarin bepaald is dat hoofdspoorwegondernemingen krachtens contractuele overeenkomsten informatie dienen te verstrekken aan de belanghebbenden, een belemmering kunnen vormen voor de digitalisering van de spoorwegen en moet dit punt derhalve opnieuw worden bezien.
- (36) Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie <sup>(4)</sup> (TSI TAP) moet opnieuw worden bezien om het gebruik van digitale vervoersbewijzen te faciliteren, m.i.v. de controle op en de afwikkeling van betalingen tussen de deelnemers, met name in het licht van de ontwikkeling van het bedrijfsgerichte „Full Service Model”. In de TSI moet tevens rekening worden gehouden met de herziening van de TSI PRM en de veranderingsverzoeken via het in de TSI TAP vastgestelde veranderingsbeheerproces. Het aandeel van de taken in verband met het beheer van de gecentraliseerde datastructuren moet opnieuw worden bezien om rekening te houden met de nieuwe taken en verantwoordelijkheden van het Bureau als systeemautoriteit en het in het TAP-governancedocument <sup>(5)</sup> gedefinieerde bestuursorgaan, dat door de sector is opgericht met het oog op de versnelde tenuitvoerlegging van de TSI TAP. Er moet werk worden gemaakt van verbeteringen om het aanbod van doorgaande vervoersbewijzen en multimodale reisinformatiesystemen te faciliteren, met name door relevante reisgegevens van het spoorvervoer te verstrekken aan en uit te wisselen met de belanghebbenden binnen de multimodale waardeketen. Bovendien moet de TSI TAP tot doel hebben geïntegreerde mobiliteitsdiensten te ondersteunen. De TSI moet ook worden gewijzigd om het Bureau de mogelijkheid te bieden om na te gaan of de door de Europese spoorwegsector ingevoerde IT-tools in overeenstemming zijn met de eisen van de TSI,

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1).

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende „veiligheid in spoorwegtunnels” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 394).

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie van 11 december 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 62/2006 (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 438).

<sup>(4)</sup> Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie van 5 mei 2011 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „telematicatoepassingen ten dienste van passagiers” van het trans-Europees spoorwegsysteem (PB L 123 van 12.5.2011, blz. 11).

<sup>(5)</sup> Document B.61 als vermeld in bijlage V van de TSI TAP.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

### **Onderwerp en toepassingsgebied**

In dit besluit worden de specifieke doelstellingen vastgesteld die het kader moeten vormen voor de vaststelling van nieuwe technische specificaties voor interoperabiliteit („TSI's”) of de wijziging van bestaande TSI's.

#### *Artikel 2*

### **Taken van het Bureau**

Bij het opstellen van de TSI's en de wijzigingen daarvan op verzoek van de Commissie op grond van artikel 5, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797 neemt het Bureau de specifieke doelstellingen in acht die zijn vastgelegd in de artikelen 3 tot en met 14 van dit besluit.

Het Bureau doet aanbevelingen aan de Commissie, rekening houdend met de geraamde kosten en baten van de specifieke doelstellingen als bedoeld in de eerste alinea.

#### *Artikel 3*

### **Gemeenschappelijke specifieke doelstellingen**

1. De TSI's bestrijken het volledige spoorwegsysteem van de Europese Unie op dusdanige wijze dat overlappingen worden vermeden, er een directere samenhang tussen subsystemen, essentiële eisen en de TSI's ontstaat en er een coherente strategie voor de toepassing van de TSI's kan worden vastgesteld.

Daartoe worden verschillende mogelijke scenario's ontwikkeld en overeenkomstige effectbeoordelingen uitgevoerd.

2. Het geografisch en technisch toepassingsgebied van alle TSI's wordt opnieuw bezien in het licht van de eisen van artikel 1, leden 3 tot en met 5, van Richtlijn (EU) 2016/797.

3. De TSI's worden waar passend opnieuw bezien om een correct evenwicht te waarborgen tussen een regelgevende aanpak en een aanpak op basis van risico's.

4. De overeenkomst tussen de fundamentele parameters en de toepasselijke essentiële eisen wordt opnieuw bezien voor elke TSI en de interfaces met de andere subsystemen.

5. In de TSI's worden, waar passend, bepalingen opgenomen teneinde:

- a) rekening te houden met de mogelijke gevolgen voor en interfaces met andere TSI's en bestaande relevante strategieën, beleidslijnen en het EU-recht, en de onderlinge samenhang daartussen te waarborgen. De TSI's behouden, voor zover mogelijk, de bestaande bepalingen die bedoeld zijn om de technische belemmeringen inzake interoperabiliteit weg te werken;
- b) rekening te houden met de ontwikkelingen van het spoorwegsysteem van de Unie en daaraan gerelateerde onderzoeks- en innovatieactiviteiten en die, zodra zij voldoende ontwikkeld zijn, te integreren;
- c) de resterende open punten weg te werken;
- d) rekening te houden met de ontwikkeling van de technische voorschriften voor spoornetten van derde landen met een spoorwijdte van 1 520 mm;
- e) de definities, bovenop die welke zijn genoemd in Richtlijn (EU) 2016/797, tussen de verschillende TSI's te harmoniseren;
- f) ervoor te zorgen dat verwijzingen naar normen en andere technische documenten die regelmatig evolueren tijdig kunnen worden bijgewerkt;
- g) het aantal interoperabiliteitsonderdelen opnieuw te bezien en, waar passend, op te trekken;

- h) te bepalen of de conformiteitsbeoordelingsinstanties die reeds op basis van een vorige versie van de TSI zijn aangemeld, opnieuw moeten worden aangemeld en of een vereenvoudigde kennisgevingsprocedure wordt toegepast. Er moet in elk geval worden gespecificeerd welke gerelateerde voorwaarden van toepassing zijn;
  - i) rekening te houden met de beste praktijken in de sector en de keuze van de in de conformiteitsbeoordelingsprocedures van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen voorgeschreven modules opnieuw te bezien;
  - j) het risico op ontsporing terug te dringen en de gevolgen van ontsporingen voor de mens en het milieu te beperken;
  - k) bij de beoordeling van de mogelijke oplossingen voor veiligheidsproblemen rekening te houden met alle mogelijke oorzaken die daaraan ten grondslag kunnen liggen, waaronder, in de mate van het mogelijke, ook oorzaken in verband met veiligheidsincidenten en zonder daarbij afbreuk te doen aan de veiligheid of interoperabiliteit;
  - l) de energie-efficiëntie van de betrokken subsystemen te verbeteren.
6. In de TSI's in verband met informatie- en communicatiesystemen wordt rekening gehouden met de architectuureisen voor open source en open data.

7. Er wordt duidelijkheid verschaft inzake de toepassing van de modules voor de conformiteitsbeoordeling van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen, m.i.v. eventuele inhoudelijke herzieningen van de relevante hoofdstukken van de TSI alsmede inzake de behoefte aan nieuwe of herziene ad-hocmodules of de migratie naar de in bijlage II bij Besluit 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> vastgestelde standaardmodules. Daartoe wordt een studie uitgevoerd die duidelijkheid moet verschaffen over:

- i) de taken en verantwoordelijkheden van de actoren die een rol spelen in de conformiteitsbeoordelingsprocedures;
- ii) de uitbreiding van het toepassingsgebied met de conformiteitsbeoordelingsprocedures voor aangemelde nationale technische voorschriften;
- iii) de onderdelen van de onder ii) genoemde procedures, m.i.v. de inhoud van het technisch dossier en de fasen van de beoordeling;
- iv) het model voor de keuringsverklaringen en de geldigheidsduur daarvan in het geval van een keuring overeenkomstig de toepasselijke TSI of de nationale voorschriften;
- v) de voorwaarden waaronder interoperabiliteitsonderdelen overeenkomstig ingetrokken TSI's kunnen worden gecertificeerd;
- vi) de elementen van het toezicht en controle op vernieuwingen wanneer de beoordeling plaatsvindt op basis van kwaliteitsbeheersystemen, m.i.v. de voorwaarden waaronder onaangekondigde plaatsbezoeken bij de aanvrager kunnen worden uitgevoerd.

#### Artikel 4

### Specifieke doelstellingen voor de TSI LOC&PAS

1. De bepalingen van Verordening (EU) nr. 1302/2014 („TSI LOC&PAS”) inzake automatische omstellingsmechanismen voor verschillende spoorwijdtes moeten opnieuw worden bezien, onder meer op het gebied van de technische specificaties en conformiteitsbeoordelingsprocedures.
2. Waar passend wordt de TSI LOC&PAS aangevuld met voorschriften om de toegankelijkheid van passagiersrijtuigen te verbeteren, rekening houdend met de interfaces met de infrastructuur.
3. In de TSI LOC&PAS worden facultatieve regelingen opgenomen om:
  - a) de afgifte van voertuigvergunningen voor een groot gebied te faciliteren, alsmede
  - b) de samenstelling van passagierstreinen te faciliteren, o.a. de achterwaartse compatibiliteit met de Internationale Overeenkomst inzake passagiersrijtuigen (RIC — Regolamentoo internazionale delle Carrozze).
4. Waar passend wordt de TSI LOC&PAS aangevuld met voorschriften voor een betere bescherming van machinisten, zowel op het gebied van gezondheid en veiligheid op het werk als op het gebied van operationele veiligheid. Er worden specificaties vastgesteld voor hulpmiddelen om toe te zien op de rij- en rusttijden van machinisten.
5. In de TSI LOC&PAS wordt rekening gehouden met veranderingen in de procedure voor het op de markt brengen van mobiele subsystemen, als bedoeld in de artikelen 20 t.e.m. 26 van Richtlijn (EU) 2016/797, waaronder de controles vóór het eerste gebruik van goedgekeurde voertuigen als bedoeld in artikel 4, lid 3), onder i), en artikel 23 van die richtlijn.

<sup>(1)</sup> Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 82).

*Artikel 5***Specifieke doelstellingen voor de TSI WAG**

1. Onverminderd artikel 21, lid 16, van Richtlijn (EU) 2016/797 moet Verordening (EU) nr. 321/2013 („TSI WAG”) ook van toepassing zijn op voertuigen die moeten worden goedgekeurd voor en geëxploiteerd op spoornetten van 1 520 mm in de Unie.
2. De voorschriften van de TSI WAG inzake automatische omstelmecanismen voor verschillende spoorwijdtes moeten opnieuw worden gezien, onder meer op het gebied van technische specificaties en conformiteitsbeoordelingsprocedures.
3. De TSI WAG wordt aangevuld met voorschriften om de samenstelling van treinen flexibeler en efficiënter te maken en de ontwikkeling van intermodaal vervoer te ondersteunen. Waar passend worden voorschriften inzake automatische koppelingen toegevoegd.
4. De TSI WAG moet de samenhang waarborgen met het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID) op het gebied van technische voorschriften voor voertuigen. Op basis van de technische eisen, operationele aspecten en conformiteitsbeoordelingsprocedures moet worden onderzocht of de TSI moet worden aangevuld met systemen voor de detectie van ontsporingen.
5. In de TSI WAG worden eisen opgenomen voor een betere identificatie van goederenwagens. Waar passend wordt voorzien in het gebruik van contactloze technologieën en de daaraan gerelateerde normen.
6. In de TSI WAG wordt rekening gehouden met veranderingen in de procedure voor het op de markt brengen van mobiele subsystemen, als bedoeld in de artikelen 20 t.e.m. 26 van Richtlijn (EU) 2016/797, waaronder de controles vóór het eerste gebruik van goedgekeurde voertuigen als bedoeld in artikel 4, lid 3), onder i), en artikel 23 van die richtlijn.

*Artikel 6***Specifieke doelstellingen voor de TSI NOI**

1. Verordening (EU) nr. 1304/2014 („TSI NOI”) wordt aangevuld met voorschriften om de geluidshinder door het goederenvervoer per spoor effectief terug te dringen, hetzij door de uitrusting van bestaande goederenwagens met composiet remblokken, hetzij door andere passende oplossingen.
2. In de TSI NOI wordt een procedure opgenomen om de akoestische prestaties van composiet remblokken te testen. Het gebruik van composiet remblokken als bedoeld in aanhangsel G van Verordening (EU) nr. 321/2013 wordt toegestaan. Waar nodig kunnen aanvullende proeven worden verlangd, hetzij in de vorm van monitoring langs de baan, hetzij middels geluidstests van composiet remblokken op een testbank.

*Artikel 7***Specifieke doelstellingen voor de TSI CCS**

1. Verordening (EU) 2016/919 („TSI CCS”) wordt opnieuw gezien met het oog op de vereenvoudiging van de procedure voor de bijwerking van de technische baseline overeenkomstig wijzigingsverzoeken die zijn vastgesteld via het veranderingsbeheerproces van de TSI CCS.
2. De TSI CCS wordt herzien teneinde een coherente uitrol van ERTMS op het hele spoornet in de Unie te waarborgen. Met het oog op een kostenefficiënte invoering van ERTMS wordt gestreefd naar een eenvoudige boordarchitectuur en een beperking van het aantal softwareversies.
3. De TSI CCS voorziet in de wijziging van de ETCS- en GSM-R-specificaties, rekening houdend met een kosten-batenanalyse voor nieuwe projecten en investeringen uit het verleden. Er wordt een regelgevingskader gecreëerd voor zowel de technische als de migratieaspecten teneinde een antwoord te bieden op de in het rapport over de langetermijn-perspectieven voor ERTMS vastgestelde technologische elementen.
4. In de TSI CCS wordt een mechanisme opgenomen voor de snelle correctie van fouten, rekening houdend met de compatibiliteit tussen baan- en treinsubsystemen. Dat mechanisme omvat corrigerende maatregelen om de compatibiliteit te waarborgen bij de uitrol van ERTMS, zonder afbreuk te doen aan de stabiliteit van ERTMS. Waar passend wordt voorzien in aanvullende maatregelen om de technische compatibiliteit tussen baan- en treinsubsystemen te waarborgen.



5. De TSI CCS moet de migratie mogelijk maken van technologieën die zowel door baan- als treinsubsystemen kunnen worden gebruikt, van GSM-R naar een communicatiesysteem van de volgende generatie, rekening houdend met het evenwicht tussen de specifieke normen voor de spoorwegen en de algemene telecommunicatienormen.

#### Artikel 8

### Specifieke doelstellingen voor de TSI ENE

Verordening (EU) nr. 1301/2014 („TSI ENE”) wordt opnieuw bezien op het gebied van de technische voorschriften voor het gelijktijdig contact tussen meerdere stroomafnemers en de bovenleiding door het gebruik van gekoppelde locomotieven of motorstellen. Waar passend worden ook de daarmee verband houdende operationele aspecten geregeld.

#### Artikel 9

### Specifieke doelstellingen voor de TSI INF

1. Verordening (EU) nr. 1299/2014 („TSI INF”) wordt aangevuld met voorschriften om de blijvende interoperabiliteit binnen het subsysteem en, waar passend, met andere subsystemen te waarborgen, waarbij tevens wordt gestreefd naar een vermindering van de onderhoudskosten van de infrastructuur dankzij onderhoudsplanning op basis van tijd, sensoren en technologie voor conditiemonitoring.

2. De TSI INF wordt aangevuld met voorschriften inzake automatische omstelmecanismen voor verschillende spoorwijdtes, o.a. op het gebied van technische specificaties en conformiteitsbeoordelingsprocedures.

#### Artikel 10

### Specifieke doelstellingen voor de TSI PRM

1. Verordening (EU) nr. 1300/2014 („TSI PRM”) wordt herzien om de voorschriften vast te stellen voor de inventaris van voorzieningen als bedoeld in artikel 7 van die verordening.

Er worden regels vastgesteld in verband met de aanwijzing van de instanties die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van de nodige gegevens en het tijdschema voor de opstelling van de inventaris van voorzieningen door de lidstaten.

Die voorschriften worden gebaseerd op de aanbeveling van het Bureau als bedoeld in artikel 7, lid 2, van de verordening en op de beste praktijken bij de opstelling van de inventarissen van voorzieningen door alle lidstaten.

2. In de TSI PRM worden, op basis van een vergelijkende analyse van de strategieën in de nationale uitvoeringsplannen als bedoeld in artikel 8 van Verordening (EU) nr. 1300/2014, gemeenschappelijke prioriteiten en criteria vastgesteld voor de verdere verbetering van de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Bij de vaststelling van die prioriteiten wordt rekening gehouden met de beste praktijken bij de ontwikkeling en uitvoering van die nationale plannen.

3. De TSI PRM wordt aangevuld met een duidelijke definitie van elektrische en manuele rolstoelen en met de eisen voor een veilige toegang tot treinen voor innovatieve elektrische rolstoelen.

#### Artikel 11

### Specifieke doelstellingen voor de TSI OPE

1. In Besluit 2012/757/EU („TSI OPE”) worden de fundamentele operationele beginselen en gemeenschappelijke operationele regels vastgesteld teneinde het aantal nationale voorschriften te kunnen terugschroeven.

2. De TSI OPE voorziet in voorschriften om de compatibiliteit te waarborgen tussen volledige treinen en de trajecten waarop ze zullen worden ingezet.
3. In de TSI OPE wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van gestandaardiseerde communicatiemethoden en -protocollen, alsmede met gestandaardiseerde systemen voor gegevensuitwisseling.
4. In de TSI OPE wordt rekening gehouden met ontwikkelingen van de registers als bedoeld in de artikelen 47, 48 en 49 van Richtlijn (EU) 2016/797.
5. In de TSI OPE wordt de omvang van de open punten op het gebied van exploitatie afgebakend en wordt een onderscheid gemaakt tussen toepasselijke nationale voorschriften en voorschriften die op EU-niveau moeten worden geharmoniseerd om de migratie naar een interoperabel systeem mogelijk te maken, waarbij het optimale niveau van technische harmonisatie wordt gedefinieerd.
6. De TSI OPE moet voorzien in de ontwikkeling van coherente links naar de operationele vereisten van de veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen. Daartoe moet naar behoren rekening worden gehouden met de veiligheidscultuur en de menselijke factoren.
7. Waar passend worden in de TSI OPE de vaardigheden en kwalificaties gedefinieerd voor alle personeelsleden die veiligheidskritieke taken vervullen die niet onder andere wetgeving vallen.

#### Artikel 12

##### **Specifieke doelstellingen voor de TSI SRT**

1. De operationele eisen van Verordening (EU) nr. 1303/2014 („TSI SRT”) worden herzien met het oog op de harmonisering van de evaluatie van de evacuatiecapaciteit, bv. wat betreft de afstand tussen twee laterale of verticale uitgangen.
2. Waar passend worden voorschriften opgenomen over de communicatie tussen het treinpersoneel enerzijds en de infrastructuurbeheerder en de noodhulpdiensten anderzijds.

#### Artikel 13

##### **Specifieke doelstellingen voor de TSI TAF**

1. Verordening (EU) nr. 1305/2014 („TSI TAF”) moet worden herzien met het oog op de vereenvoudiging van de procedure voor de bijwerking van de technische baseline overeenkomstig het veranderingsbeheerproces van de TSI TAF als bedoeld in punt 7.2 van de bijlage bij die verordening.
2. De inhoud en structuur van de berichten die in de TSI TAF zijn gedefinieerd voor de uitwisseling van wagens en treinsamenstellingen worden herzien en, waar passend, vereenvoudigd.
3. De inhoud en structuur van berichten die in de TSI TAF zijn gedefinieerd met betrekking tot gecombineerd of multimodaal vervoer worden herzien of, indien deze nog niet bestaan, ontwikkeld om de logistiek en exploitatie te faciliteren.
4. Waar passend wordt de TSI TAF aangevuld met gegevens die worden uitgewisseld met veiligheidstoepassingen.
5. De koppelingen tussen de databanken van de TSI TAF en de instrumenten die worden gebruikt om de prestaties van het goederenvervoer per spoor te verbeteren, worden opnieuw bezien.
6. De TSI TAF moet het Bureau in staat stellen na te gaan of de door de Europese spoorwegsector ingevoerde IT-tools in overeenstemming zijn met de eisen van de TSI.
7. De TSI TAF legt aan spoorwegondernemingen geen eisen op die een belemmering kunnen vormen voor de digitalisering van de spoorwegen.

*Artikel 14***Specifieke doelstellingen voor de TSI TAP**

1. Verordening (EU) nr. 454/2011 („TSI TAP”) moet worden herzien met het oog op de vereenvoudiging van de procedure voor de bijwerking van de technische baseline overeenkomstig het veranderingsbeheerproces voor de TSI TAP als bedoeld in punt 7.5.2 van de bijlage bij die verordening.
2. Het geografisch toepassingsgebied van de TSI TAP is identiek aan dat van de TSI TAF.
3. Waar passend, moet in de TSI TAP rekening worden gehouden met de essentiële eis „toegankelijkheid” als omschreven in bijlage III, punt 1.6, van Richtlijn (EU) 2016/797.
4. In de TSI TAP wordt rekening gehouden met de herziening van de TSI PRM, met name op het gebied van de inventaris van voorzieningen en, waar passend, het sectorinitiatief voor de ontwikkeling van een Full Service Model.
5. In de TSI TAP moet het aandeel van de taken in verband met het beheer van gecentraliseerde datastructuren worden gedefinieerd teneinde rekening te houden met de nieuwe taken en verantwoordelijkheden van het Bureau en het door de sector met het oog op een snellere tenuitvoerlegging van de TSI TAP opgerichte bestuursorgaan.
6. De TSI TAP moet het aanbieden van doorgaande gecombineerde vervoersbewijzen, geïntegreerde vervoersbewijzen en multimodale reisinformatie- en boekingsystemen faciliteren.
7. De TSI TAP moet het Bureau in staat stellen na te gaan of de door de Europese spoorwegsector ingevoerde IT-tools in overeenstemming zijn met de eisen van de TSI.

*Artikel 15*

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 8 juni 2017.

*Voor de Commissie*  
*De voorzitter*  
Jean-Claude JUNCKER

---