



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 133 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag om stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 12. september 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Bakgrunn

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 ble vedlegg XIII (Transport) i EØS-avtalen endret for å innlemme kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om endring av forordning (EF) nr. 62/2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog.

Formålet med kommisjonsforordningen er å sette i gang fase 1 av 3 i implementeringen av telematikkprogrammer for godstrafikk. Forordningen gir detaljerte IT-spesifikasjoner og en hovedplan for utviklingen av systemet. Utviklingen skal foregå i fase 2 og ibruktaking utgjør fase 3. Formålet med forordning (EC) nr. 62/2006, som kommisjonsforordningen gjør endringer i, er å legge forholdene til rette for en enklere informasjonsut-

veksling mellom aktører innen godstransport, uavhengig av land og operatør.

Godstrafikk med tog over lengre distanser involverer mange parter, som bl.a. avsender og mottaker, ofte flere jernbaneforetak og flere infrastrukturforvaltere. For å gjøre godstransport med jernbane mer attraktivt sammenlignet med frakt av gods på vei som ofte omhandler færre parter, må blant annet kommunikasjon og samhandling mellom aktørene på jernbanen fungere på en god måte. Det har blitt utviklet flere ulike systemer i Europa, men disse har ikke kunnet kommunisere med hverandre på en tilfredsstillende måte. Det har derfor vært ønskelig med en felles tilnærming som sikrer utviklingen av et enhetlig system som alle aktører på jernbanen kan benytte.

Kommisjonsforordning 328/2012 gjør endringer i forordning 62/2006. Formålet med forordning 62/2006 er å legge forholdene til rette for enklere informasjonsutveksling innen gods-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

transport på det transeuropeiske jernbanenettet, uavhengig av land og operatør. Det skal bidra til å styrke konkurranseevnen til godstransport på dette jernbanenettet. Forordningen inneholder grunnleggende minimumskrav til systemer og grensesnitt som skal etableres av de ulike aktørene. Det endelige målet med forordning 62/2006 er, ved hjelp av informasjonsutveksling, å styre godssendinger som påvirkes av et stort antall grensesnitt og gjøre overganger mellom ulike aktører enklere. Eksempler på dette er når et tog kjører over en landegrense og må få tildelt kjørevei på sporet av en ny infrastrukturforvalter, eller når et nytt jernbaneforetak overtar togstammen for å stå for transporten videre.

I og med at gjennomføring av kommisjonsforordningen medfører økonomiske forpliktelser for Norge i de kommende årene, er Stortingets samtykke til godkjenning av beslutningen i EØS-komiteen nødvendig i samsvar med Grunnloven § 26.

EØS-komiteens beslutning og kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om kommisjonsforordningens innhold

Kommisjonsforordning 328/2012 utgjør fase 1 av 3 i implementeringen av telematikkprogrammer for godstransport (TAF), og omhandler detaljerte IT-spesifikasjoner og en hovedplan for utviklingen.

Kommisjonsforordningen gjør endringer i forordning 62/2006 i ny artikkel 4a som innfører visse plikter for jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere, kjøretøyinnhavere og det europeiske jernbanebyrået ERA. Aktørene pålegges en plikt til å utvikle og anvende datasystemet i overensstemmelse med de funksjonelle kravspesifikasjonene og hovedplanen det vises til i bilaget, og å forelegge for Kommisjonen en detaljert tidsplan for implementeringen av de enkelte funksjonene.

Ny artikkel 4b pålegger ERA å utarbeide og holde oppdatert en hovedplan basert på Strategisk europeisk gjennomføringsplan (SEDP). Hovedplanen skal omhandle prosessen fra konsept til ferdig produkt for systemet.

Ny artikkel 4c pålegger statene å sikre at jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og kjøretøyinnhavere etablert i landet er informert om innholdet i kommisjonsforordningen, og skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt for oppfølgingen av implementeringen av forordningen. Jernbaneverket har blitt utpekt til å inneha denne funksjonen.

Bilaget er oppdatert i punkt 7 hvor kommisjonsforordningen tar inn referanser til detaljerte spesifikasjoner for utviklingen av TAF-systemet og for gjennomføring av TSI-en, herunder nærmere regler om anvendelse, overgangsstrategi og endringshåndtering.

Videre er det oppdatert en del referanser både i forordningen og i bilagene.

3 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 27. juni 2014 i beslutning nr. 133/2014 at vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen skal endres ved innlemming av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om endring av forordning (EC) nr. 62/2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog. Beslutningen innlemmer samtidig én annen rettsakt i EØS-avtalen. Denne er avhengig av at kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 tas inn i EØS-avtalen før den selv kan gjennomføres, men den krever ikke selv Stortingets samtykke. I denne proposisjonen omtales derfor bare de delene av EØS-komiteens beslutning som omhandler Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) nr. 328/2012.

EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Beslutningens *artikkel 1* fastsetter at avtalens vedlegg XIII endres ved at det tas inn et nytt strekpunkt i punkt 37h som skal lyde:

- 32012 R 0328: Kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 av 17. april 2012 (EUT L 106 av 18.4.2012, s. 14)

Artikkel 2 slår fast at teksten til kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 28. juni 2014, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 fastsetter at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4 Forholdet til norsk rett

Forordning (EF) nr. 62/2006 er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 26. oktober 2007 nr. 1197.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

Gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 i norsk rett vil kunne skje gjennom forskrift gitt med hjemmel i jernbaneloven § 16 og samtrafikkforskriften § 3.

Statens jernbanetilsyn vil fastsette forskriften etter delegert myndighet i samtrafikkforskriften § 3 (6). Forordningen vil bli gjennomført ved fastsettelse av en egen gjennomføringsforskrift, i tråd med tidligere praksis for gjennomføring av forordninger om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne i jernbanesektoren.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Kommisjonsforordningen vil ha økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige ved fase 2 og 3 av implementeringen, det vil si ved utviklingen og ibruktakelsen av systemet. Jernbaneverket vil stå for de nødvendige investeringene og den videre driften. Jernbaneverket har anslått den totale investeringskostnaden til å være omkring 22 millioner kroner og de årlige driftsutgiftene til 2,6 millioner kroner. I tillegg kommer ca. 2,25 årsverk for etablering av et nasjonalt kontaktpunkt. Kostnaden for innføringen av TSI TAF vil komme i fase 2.

Samlede utgifter for Jernbaneverket til opprettelsen og drift av systemet vil dekkes innenfor Samferdselsdepartementets vedtatte budsjett.

Kommisjonsforordningen vil ikke ha negative økonomiske og administrative konsekvenser for private. Systemet vil være til fordel for operatører som driver godstransport på jernbane, og særlig dersom transporten er grensekryssende eller innebærer flere jernbaneforetak, og 3.

6 Konklusjon og tilrådning

Forordning 62/2006 danner grunnlaget for plikten til å utvikle og anvende TSI telematikkprogrammer for godstransport. Kommisjonsforordning 328/2012 gjør endringer i forordning 62/2006 som medfører at telematikkprogrammene skal utvikles og anvendes. Det europeiske jernbanebyrået ERA, hvor Norge deltar, har sammen med europeiske jernbaneaktører utarbeidet den strategiske europeiske gjennomføringsplanen (SEDP) som skal danne utgangspunktet for utviklingen av systemet. Systemet vil gi bedre informasjonsflyt på tvers av landegrensene, noe som skal bidra til å gjøre det enklere å drive internasjonal godstrafikk.

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om endring av forordning (EF) nr. 62/2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk».

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i samsvar med et vedlagt forslag.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk».

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 av 17. april 2012 om endring av forordning (EF) nr. 62/2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
2. Kommisjonsforordning (EU) nr. 280/2013 av 22. mars 2013 om endring av forordning (EF) nr. 62/2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog² skal innlemmes i EØS-avtalen.
3. EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 37h (kommisjonsforordning (EF) nr. 62/2006) tilføyes følgende:

«, endret ved:

- **32012 R 0328:** Kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 av 17. april 2012 (EUT L 106 av 18.4.2012, s. 14),

- **32013 R 0280:** Kommisjonsforordning (EU) nr. 280/2013 av 22. mars 2013 (EUT L 84 av 23.3.2013, s. 17).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) nr. 328/2012 og (EU) nr. 280/2013 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 28. juni 2014, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 27. juni 2014.

For EØS-komiteen
Gianluca Grippa
Formann

¹ EUT L 106 av 18.4.2012, s. 14.

² EUT L 84 av 23.3.2013, s. 17.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 av 17. april 2012 om endring av forordning (EF) nr. 62/2006 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog

EUROPAKOMMISJONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem¹, særlig artikkel 6 nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Kommisjonen har mottatt Det europeiske jernbanebyrås anbefaling ERA/REC/SAF/06-2011/INT av 12. mai 2011.
- 2) I hver teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne (TSI) bør det angis en strategi for gjennomføring av TSI-en og hvilke trinn som må gjennomføres for å få til en gradvis overgang fra den nåværende til den endelige situasjonen, der overholdelse av TSI-en skal være normen. Strategien for å gjennomføre TSI-en for telematikkprogrammer for godstrafikk (TAF) bør ikke utelukkende baseres på delsystemenes samsvar med kravene i TSI-en men bør også bygge på en samordnet gjennomføring.
- 3) Kommisjonsforordning (EF) nr. 62/2006 av 23. desember 2005 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog² bør, der det er relevant, tilpasses kapittel 7 i kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 av 5. mai 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for persontransport» i det transeuropeiske jernbanesystem³.
- 4) Jernbanesektorens representative organer på europeisk plan har i samsvar med artikkel 3 i

forordning (EF) nr. 62/2006 sendt Europakommisjonen en strategisk europeisk gjennomføringsplan (SEDP) for gjennomføringen av delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk». Det bør tas hensyn til dette arbeidet ved å endre vedlegg A til vedlegget. I vedlegg A nevnes de detaljerte spesifikasjoner som ligger til grunn for utviklingen av TAF-systemet. Det må gjennomføres en endringshåndteringsprosess for disse dokumentene. Jernbanebyrået bør under denne prosessen ajourføre disse dokumentene for å klargjøre hvilken referanseversjon som gjelder for gjennomføringen.

- 5) De enkelte tidsplanene for den strategiske europeiske gjennomføringsplanen som ble lagt fram i 2007, er foreldet. Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og vognansvarlige bør derfor oversende Kommisjonen, via styringskomiteen, deres detaljerte tidsplaner som angir mellomstadier, resultater og datoer for gjennomføringen av de enkelte funksjonene i TSI-en for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk». Alle avvik fra tidsplanene for den strategiske europeiske gjennomføringsplanen bør behørig dokumenteres med de forebyggende tiltak som er truffet for å begrense ytterligere forsinkelser. Under dette arbeidet bør det antas at endringsanmodninger som er behandlet i samsvar med avsnitt 7.2.2 i vedlegget, vil bli vurdert.
- 6) Det er nødvendig å underrette alle adressater om deres forpliktelser si henhold til denne forordning, særlig små godstransportører som ikke er medlemmer av jernbanesektorens representative organer.
- 7) Forordning (EF) nr. 62/2006 bør derfor endres.

¹ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

² EUT L 13 av 18.1.2006, s. 1.

³ EUT L 123 av 12.5.2011, s. 11.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

8) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 29 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF –

tes om denne forordning, og skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt for oppfølging av gjennomføringen.»

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 62/2006 skal ny artikkel 4a, 4b og 4c lyde:

«Artikkel 4a

1. Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og vognansvarlige skal utvikle og innføre datasystemet i samsvar med bestemmelsene i kapittel 7 i vedlegget til denne forordning, særlig i samsvar med de spesifikasjoner av funksjonskrav og med hovedplanen nevnt i avsnitt 7.1.2.
2. Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og vognansvarlige skal innen 13. mai 2012 oversende Kommisjonen, via styringskomiteen nevnt i avsnitt 7.1.4 i vedlegget, hovedplanen nevnt i avsnitt 7.1.2 basert på deres detaljerte tidsplaner som angir mellomstadier, resultater og datoer for gjennomføringen av de enkelte funksjonene i TSI-en for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk».
3. De skal rapportere til Kommisjonen via styringskomiteen nevnt i avsnitt 7.1.4 i vedlegget i henhold til bestemmelsene i kapittel 7 i vedlegget til denne forordning.

Artikkel 4b

1. Byrået skal offentliggjøre og ajourføre hovedplanen nevnt i avsnitt 7.1.2.
2. Byrået skal ajourføre de dokumenter som er nevnt i vedlegg A på grunnlag av de endringsanmodninger som vurderes innen 13. mai 2012 i samsvar med endringshåndteringsprosessen beskrevet i avsnitt 7.2.2. Byrået skal innen 13. oktober 2012 sende en anbefaling til Kommisjonen om ajourføring av vedlegg A som angir hvilken referanseversjon som skal gjelde for gjennomføringen.
3. Byrået skal vurdere gjennomføringen av TAF med sikte på å avgjøre om de fastsatte målene og tidsfristene er oppnådd.

Artikkel 4c

Medlemsstatene skal sørge for at alle jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og vognansvarlige på deres territorium underret-

Artikkel 2

I vedlegget til forordning (EU) nr. 62/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) Avsnitt 7.1, 7.2 og 7.3 erstattes av teksten i vedlegg I til denne forordning.
- 2) Vedlegg A erstattes med teksten i vedlegg II til denne forordning.
- 3) I avsnitt 2.3.1, i leddet som begynner med «Visse tjenesteytere..», utgår teksten «(se også vedlegg A indeks 6)».
- 4) I avsnitt 4.2, 4.2.3.1, 4.2.4.1 og 4.2.8.1 erstattes henvisningen til «indeks 1» med en henvisning til «tillegg F».
- 5) I avsnitt 4.2.1.1 skal følgende punktum:

«Opplysningene, herunder tilleggsopplysningene (for beskrivelse av opplysningene, se vedlegg A indeks 3), er oppført i tabellen i vedlegg A indeks 3, der det i raden «Opplysninger i fraktbrevet» er angitt om de er obligatoriske eller valgfrie, og om de må oppgis av avsenderen eller suppleres av hovedjernbaneforetaket.»

lyde:

«Opplysningene, herunder tilleggsopplysningene (for beskrivelse av opplysningene, se vedlegg A – tillegg A, B, F og vedlegg 1 til tillegg B), er oppført i tabellen i vedlegg A – vedlegg 1 til tillegg B, der det i raden «Opplysninger i fraktbrevet» er angitt om de er obligatoriske eller valgfrie, og om de må oppgis av avsenderen eller suppleres av hovedjernbaneforetaket.»

- 6) I avsnitt 4.2.1.2 skal følgende punktum:

«De opplysningene som vognordrene skal inneholde avhengig av jernbaneforetakets rolle, er oppført i vedlegg A indeks 3, med angivelse av om de er obligatoriske eller valgfrie. Detaljerte formater for disse meldingene er fastsatt i vedlegg A indeks 1.»

lyde:

«De opplysningene som vognordrene skal inneholde avhengig av jernbaneforetakets rolle, er oppført i vedlegg A – tillegg A og B og

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

vedlegg 1 til tillegg B, med angivelse av om de er obligatoriske eller valgfrie. Detaljerte former for disse meldingene er fastsatt i vedlegg A tillegg F.»

- 7) I avsnitt 4.2.2.1 erstattes «indeks 4» med «tillegg F», og «indeks 1» erstattes med «tillegg F».
- 8) I avsnitt 4.2.11.2 erstattes «indeks 2» med «tillegg D og F».
- 9) I avsnitt 4.2.11.3 erstattes «indeks 2» med «tillegg A, B, F og vedlegg 1 til tillegg B».
- 10) I avsnitt 6.2 erstattes «indeks 1» med «tillegg E og F».

Artikkel 3

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 17. april 2012.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

Vedlegg I

7.1. Nærmere regler for anvendelse av denne TSI-en

7.1.1. Innledning

Denne TSI-en gjelder delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk». Dette delsystemet er funksjonelt i henhold til vedlegg II til direktiv 2008/57/EF. Anvendelsen av denne TSI-en er derfor ikke avhengig av begrepet nytt, fornyet eller opprustet delsystem, slik det er vanlig for TSI-er som gjelder strukturelle delsystemer, unntatt når det er spesifisert i TSI-en.

TSI-en gjennomføres i faser:

- fase 1: detaljerte IT-spesifikasjoner, styringsmåter og hovedplan,
- fase 2: utvikling,
- fase 3: innføring.

7.1.2. Fase 1 – detaljerte IT-spesifikasjoner og hovedplan

De funksjonelle kravspesifikasjonene som skal ligge til grunn for ovennevnte tekniske arkitektur i utviklingen og innføringen av datasystemet, er angitt i tillegg A-F i vedlegg A.

Den obligatoriske hovedplanen for datasystemet fra-utkast til levering basert på en strategisk europeisk gjennomføringsplan (SEDP) som jernbanesektoren har utarbeidet, omfatter sentrale komponenter i systemarkitekturen og fastsetter de viktigste aktivitetene som skal gjennomføres.

7.1.3. Fase 2 og 3 – utvikling og innføring

Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og vognansvarlige skal utvikle og innføre TAF-datasystemet i samsvar med bestemmelsene i kapittel 7.

7.1.4. Styring, roller og ansvar

Utvikling og innføring skal foregå i en styringsstruktur med følgende aktører:

Styringskomiteen

Styringskomiteen skal ha følgende roller og ansvar:

1. Styringskomiteen skal fastsette en strategisk styringsstruktur for en effektiv og koordinert gjennomføring av arbeidet med TSI-en for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk». Herunder inngår utforming av strategi, strategisk ledelse og prioritering. I denne forbindelse skal styringskomiteen ta hensyn til interessene til små foretak, nyintredere i markedet og jernbaneforetak som tilbyr særlige tjenester.
2. Styringskomiteen skal overvåke gjennomføringen. Den skal regelmessig og minst fire ganger i året rapportere til Europakommisjonen om framdriften i forhold til hovedplanen. Styringskomiteen skal ved avvik fra hovedplanen treffe nødvendige tiltak for å tilpasse utviklingen.
3. Styringskomiteen skal bestå av
 - de representative organene for jernbanesektoren på europeisk plan, som definert i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 881/2004/EF («representative organer i jernbanesektoren»),
 - Det europeiske jernbanebyrå, og
 - Kommisjonen.
4. Styringskomiteen skal ledes i fellesskap av a) Kommisjonen og b) en

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

person nominert av jernbanesektorens representative organer. Kommissjonen skal med hjelp av medlemmene av styringskomiteen lage et utkast til forretningsorden for denne styringskomiteen, som styringskomiteen skal være enig om.

5. Medlemmene av styringskomiteen kan foreslå for styringskomiteen at andre organisasjoner får delta som observatører, dersom det er gode tekniske og organisasjonsmessige grunner for å gjøre dette.

Berørte parter

Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og vognansvarlige skal opprette en effektiv prosjektstyringsstruktur som gjør det mulig å utvikle og innføre TAF-systemet på en effektiv måte.

De ovennevnte berørte parter skal:

- treffe de tiltak og skaffe til veie de ressurser som er nødvendig for å gjennomføre denne forordning,
- etterleve prinsippene om tilgang til de felles komponentene i TSI-en for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» som skal være tilgjengelige for alle markedsaktører til enhetlig, transparent og lavest mulig kostnad for tjenestene,
- sikre at alle markedsaktører har tilgang til alle de utvekslede opplysningene som er nødvendige for å oppfylle sine juridiske forpliktelser og utføre sine oppgaver i samsvar med funksjonskravene i TSI-en for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»,
- beskytte fortroligheten i kunde-forhold,
- opprette en ordning som gjør det mulig for «sentilkomne» å være med på utviklingen av delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» og dra nytte av de framskritt som er gjort på dette området når det gjelder felles komponenter på en måte som er tilfredsstillende både for de ovennevnte berørte parter og for de «nytilkomne», særlig når det gjelder en rettferdig modell for kostnadsfordeling,
- rapportere om framdriften for gjennomføringsplanene til styringskomiteen

for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk». Denne rapporten skal også, dersom det er nødvendig, omfatte avvik fra hovedplanen.

Representative organer

De representative organene for jernbanesektoren på europeisk plan, som definert i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 881/2004/EF skal ha følgende roller og ansvarsområder:

- representere de enkelte medlemmene i styringskomiteen for TAF TSI,
- øke medlemmenes kunnskaper om hvilke forpliktelser de har i forbindelse med gjennomføringen av denne forordning,
- sikre at alle ovennevnte berørte parter har løpende, fullstendig og retttidig tilgang til opplysninger om status for arbeidet i styringskomiteen og eventuelle andre grupper slik at de kan sikre den enkelte representant interesser i forbindelse med gjennomføringen av TSI-en for delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»,
- sikre effektiv informasjonsflyt fra de enkelte berørte parter til TAF-styringskomiteen slik at det tas behørig hensyn til de berørte parters interesser når det treffes beslutninger om påvirker utviklingen og innføringen av delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»,
- sikre effektiv informasjonsflyt fra TAF-styringskomiteen til de enkelte berørte parter slik at de berørte parter er behørig informert om beslutninger som påvirker utviklingen og innføringen av delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk».

7.2. Håndtering av endringer

7.2.1. *Prosess for håndtering av endringer*

Framgangsmåtene for endringsstyring skal utformes slik at de sikrer at det utføres en grundig nytte- og kostnadsanalyse ved endring, og at endringene gjennomføres på en kontrollert måte. Disse framgangsmåtene skal defineres, innføres, støttes og ledes av Det europeiske jernbanebyrå og skal omfatte:

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

- identifisering av de tekniske begrensningene som ligger til grunn for endringen,
- en angivelse av hvem som tar ansvaret for framgangsmåtene for gjennomføring av denne endringen,
- en framgangsmåte for å vurdere de endringene som skal gjennomføres,
- en strategi for endringsstyring, utgaver, overgang og gjennomføring,
- fastsettelse av ansvaret for forvaltning av de detaljerte spesifikasjonene og for både kvalitetssikring og konfigurasjonsstyring av dem.

Endringskontrollutvalget (Change Control Board – CCB) skal bestå av Det europeiske jernbanebyrå, representative organer for jernbanesektoren og nasjonale sikkerhetsmyndigheter. En slik deltaking fra partene skal sikre at de endringene som skal gjennomføres, settes i perspektiv, og at det gjøres en overordnet vurdering av virkningene. Kommisjonen kan utvide endringskontrollutvalget med flere parter dersom deres deltaking anses som nødvendig. CCB skal til slutt underlegges Det europeiske jernbanebyrås kontroll.

7.2.2. Særlig prosess for håndtering av endringer for dokumenter oppført i vedlegg A til denne forordning

Endringskontrollen av dokumentene oppført i vedlegg A til denne forordning skal fastsettes av Det europeiske jernbanebyrå i samsvar med følgende kriterier:

1. De endringsanmodningene som berører dokumentene sendes enten gjennom de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, eller gjennom de representative organene for jernbanesektoren som opptrer på et europeisk plan, som fastsatt i artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 881/2004, eller gjennom styringskomiteen for TAF TSI. Kommisjonen kan gi flere parter mulighet til å framlegge endringer dersom deres deltaking anses som nødvendig.

2. Det europeiske jernbanebyrå skal samle inn og lagre endringsanmodningene.
3. Det europeiske jernbanebyrå skal framlegge endringsanmodningene for byråets egen arbeidsgruppe, som vil vurdere dem og utarbeide et forslag, eventuelt ledsaget av en økonomisk vurdering.
4. Deretter skal Det europeiske jernbanebyrå presentere endringsanmodningen og det tilhørende forslaget for endringskontrollutvalget, som enten vil eller ikke vil vurdere eller utsette endringsanmodningen.
5. Dersom endringsanmodningen ikke vurderes, skal Det europeiske jernbanebyrå sende anmoderen enten en begrunnelse for avslaget eller be om tilleggsopplysninger om utkastet til endringsanmodning.
6. Dokumentet skal endres på grunnlag av validerte endringsanmodninger.
7. Det europeiske jernbanebyrå skal sende en anbefaling til Kommisjonen om å ajourføre vedlegg A sammen med et utkast til ny versjon av dokumentet, endringsanmodningene og byråets økonomiske vurdering.
8. Den nye utgaven av dokumentet og den vurderte endringsanmodningen skal gjøres tilgjengelig på Det europeiske jernbanebyrås nettsted.
9. Når ajourføringen av vedlegg A er offentliggjort i Den europeiske unions tidende, skal det europeiske jernbanebyrå gjøre den nye versjonen av dokumentet tilgjengelig på sitt nettsted.

Dersom endringskontrollen berører elementer som er i allmenn bruk innenfor TSI-en «Telematikkprogrammer for persontransport», skal endringene gjennomføres slik at de blir liggende så nært opptil den gjennomførte TSI-en «Telematikkprogrammer for persontransport» som mulig, for å oppnå optimale synergivirkninger.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk»

«VEDLEGG II

«VEDLEGG A

LISTE OVER FØLGEDOKUMENTER

Liste over obligatoriske spesifikasjoner

Indeksnr.	Referanse	Dokumentnavn	Versjon
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	TAF TSI – ANNEX A.5: Figures and Sequence Diagrams of the TAF TSI Messages	1.0

Tillegg	Referanse	Dokumentnavn	Versjon
A	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX A (WAGON/ILU TRIP PLANNING)	1.0
B	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX B – WAGON AND INTERMODAL UNIT OPERATING DATABASE (WIMO)	1.0
B – Annex 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX B – WAGON AND INTERMODAL UNIT OPERATING DATABASE (WIMO) – ANNEX 1: WIMO DATA	1.0
C	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX C – REFERENCE FILES	1.0
D	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX D – INFRASTRUCTURE RESTRICTION NOTICE DATA	1.0
E	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX E – COMMON INTERFACE	1.0
F	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX F – TAF TSI DATA AND MESSAGE MODEL	1.0»

=====

