

PÄÄTÖKSET

KOMISSION DELEGOITU PÄÄTÖS (EU) 2017/1474,

annettu 8 päivänä kesäkuuta 2017,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 täydentämisestä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien laatimista, hyväksymistä ja tarkistamista koskevien erityisten tavoitteiden osalta

(tiedoksiannettu numerolla C(2017) 3800)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 5 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin (EU) 2016/797 4 artiklassa säädetään yhteentoimivuuden teknisten eritelmien, jäljempänä ”YTE”, sisällöstä ja eräistä yleisistä tavoitteista, mutta kyseisessä direktiivissä ei vahvisteta kullekin YTE:lle erityisiä tavoitteita vaan siinä siirretään komissiolle valta antaa tätä varten delegoituja säädöksiä.
- (2) Tässä päätöksessä vahvistetaan yhdenmukaiset erityistavoitteet, jotka olisi otettava osaksi YTE:ää siten, että voidaan parantaa yhteentoimivuutta ja samalla helpottaa, parantaa ja kehittää rautatieliikennepalveluja sekä unionissa että unionin ja kolmansien maiden välillä ja edistää yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamista ja sisämarkkinoiden asteittaista toteutumista.
- (3) Nämä YTE:ien erityiset tavoitteet olisi toteutettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jäljempänä ”virasto”, esitettävillä pyynnöillä direktiivin (EU) 2016/797 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Kyseisten pyyntöjen olisi perustuttava komission omiin painopisteisiin ja viraston käytettävissä oleviin voimavaroihin. Viraston suositukseen olisi kunkin erityisen tavoitteen tapauksessa sisällyttävä kustannus-hyötyanalyysi ja vaikutustenarviointi niistä teknisistä ratkaisuvaihtoehtoista, joista komission katsotaan voivan valita toteuttamiskelpoisimmat ratkaisut ja vahvistaa niiden pohjalta YTE:t täytäntöönpanosäädöksillä direktiivin (EU) 2016/797 51 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
- (4) Soveltamisalan osalta nykyiset YTE:t kattavat riittävästi kaikki direktiivin (EU) 2016/797 liitteessä II määriteltyt osajärjestelmät. Paremman sääntelyn periaatteiden mukaisesti olisi kuitenkin pyrittävä vähentämään säädösten määrää ja lisäämään YTE:ien keskinäistä johdonmukaisuutta. Sen vuoksi tiettyjen YTE:ien soveltamisalaa olisi tarkasteltava uudelleen, ja joitakin niistä voi olla tarpeen muotoilla uudelleen tai yhdistää, jotta voidaan välttää päällekkäisyyksiä ja parantaa suoraan vastaavuutta osajärjestelmien, olennaisten vaatimusten ja YTE:ien välillä. Tässä yhteydessä olisi otettava huomioon rautatielainsäädännön vakauden tarve.
- (5) Lainsäädännön johdonmukaisuuden varmistamiseksi olisi otettava huomioon mahdolliset vaikutukset ja liitännät YTE:ien välillä sekä YTE:ien ja nykyisten strategioiden, toimintapolitiikkojen ja lainsäädännön välillä. Olisi myös harkittava, onko ehdotetut ratkaisut tai tietyt osat syytä sisällyttää suoraan YTE:ään vai siihen liittyviin asiakirjoihin ja lainsäädäntöön. Lisäksi YTE:issä olisi mikäli mahdollista säilytettävä ne YTE-säännökset, joilla poistetaan yhteentoimivuuden teknisiä esteitä. Tämä koskee erityisesti säännöksiä, joilla helpotetaan kalustoyksiköiden vapaata liikumista unionissa.
- (6) YTE:ien tarkistuksissa olisi otettava huomioon rautatiealan kokemus epäselvistä vaatimuksista tai muista YTE:ien tahattomista vaikutuksista ja kustannuksista ja erityisesti kokemukset rautateiden tavaraliikennekäytävistä tai YTE:ien soveltamisesta vähäisen liikenteen radoilla.

⁽¹⁾ EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44.

- (7) YTE:ien tarkistuksissa olisi otettava myös huomioon tarve löytää oikeanlainen tasapaino sääntöpohjaisen ja riskiperusteisen lähestymistavan välillä. Näistä ensin mainittu auttaa helpottamaan teknistä yhteensopivuutta erityisesti osajärjestelmien välisissä liitännöissä sekä myös yhteentoimivuuden osatekijöiden ja osajärjestelmien välillä ja jälkimmäinen puolestaan auttaa helpottamaan tekniikan edistystä ja innovatiivisten ratkaisujen kehittämistä varsinkin toimintojen ja suoritusasteojen määrittämisen tapauksessa.
- (8) YTE:ien tarkistuksissa olisi otettava huomioon rautatiejärjestelmän kehittyminen ja siihen liittyvä tutkimus ja innovointi, erityisesti mutta ei yksinomaan Shift2Rail, ja jätettävä liikkumavaraa innovoinnille sekä integroitava innovaatiot järjestelmään, kun ne ovat saavuttaneet riittävän kypsyyden, jonka määrittelee virasto.
- (9) Kun on kyse 1 520 mm:n raideleveyden rautatieverkon teknisestä yhteensopivuudesta unionissa ja kyseisessä verkossa käytettävistä kalustoyksiköistä, asiaa koskevista YTE:issä olisi otettava huomioon 1 520 mm:n raideleveyden verkkoihin kolmansissa maissa sovellettavien teknisten vaatimusten kehittyminen.
- (10) Jotta voitaisiin edistää YTE:ien tunnettuutta ja mahdollista käyttöönottoa unionin ulkopuolella sekä helpottaa siirtymiä kolmansien maiden ja unionin verkon välillä, YTE:iin voidaan sisällyttää vapaaehtoisia määräyksiä, joissa otetaan huomioon muilla maantieteellisillä alueilla sovellettavia yhteisiä vaatimuksia, kuten raskaiden junien suurempi akselikuormitus.
- (11) Jotta YTE:t voidaan pitää standardien ja muiden teknisten asiakirjojen kehittymisen tasalla, niihin olisi sisällytettävä viittauksia tällaisiin asiakirjoihin siten, että niitä voidaan päivittää oikeaan aikaan sekä mahdollistetaan tarvittava siirtymäaika standardien tai niiden versioiden välillä.
- (12) Direktiivin (EU) 2016/797 4 artiklan 3 kohdan f alakohdan mukaisesti useimpiin YTE:iin sisältyy lausekkeita, joissa määritellään niiden soveltamisstrategia, jotta voidaan siirtyä asteittain nykytilanteesta YTE:n noudattamiseen. Rautatiealalla on kuitenkin epätietoisuutta kyseisten lausekkeiden konkreettisesta soveltamisesta. Sen vuoksi soveltamisstrategioita olisi tarkasteltava uudelleen sekä pyrittävä mahdollisuuksien mukaan ja kunkin YTE:n luonteesta riippuen yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan niitä eri YTE:ien ja etenkin liikkuvaa kalustoa koskevien YTE:ien välillä. Olisi harkittava mahdollisuutta sallia siirtymäaika YTE:n soveltaminen yhdessä sen aikaisemman version kanssa. Lisäksi YTE:issä olisi määriteltävä yhteentoimivuuden osatekijöiden ja osajärjestelmien todistusten voimassaoloaika, jonka olisi oltava eri YTE:ien välillä yhtenäinen.
- (13) Direktiivin (EU) 2016/797 4 artiklan 3 kohdan h alakohdan mukaan YTE:issä voi olla säännöksiä, joita sovelletaan nykyisiin osajärjestelmiin ja kalustoyksikköihin, erityisesti parantamisen ja uudistamisen yhteydessä. Tällaisista säännöksistä voi aiheutua oikeudellista epävarmuutta jo myönnettyjen lupien tapauksessa. Sen vuoksi olisi kiinnitettävä erityistä huomiota alustavaan kustannus- ja hyötyanalyysiin ja sen määrittelyyn, millaiset muutostyöt vaativat uuden luvan hakemista.
- (14) Jotta voidaan turvata tehokkuus kalustoyksikköjen markkinoille saattamista ja käyttöönottoa koskevista prosesseista, YTE:ien olisi tarjottava varmuus sen suhteen, mitkä kalustoyksikön parametrit on tarkistettava osana lupamenettelyä direktiivin (EU) 2016/797 21 ja 24 artiklan mukaisesti ja mitkä parametrit rautatieyrityksen on tarkistettava kalustoyksikön markkinoillesaattamislupien myöntämisen jälkeen ja ennen kalustoyksikön ensimmäistä käyttöä yhteensopivuuden varmistamiseksi kalustoyksikköjen ja niiden reittien välillä, joilla niitä on tarkoitus käyttää. YTE:issä olisi myös selkiytettävä menettelyt, joita rautatieyritysten on noudatettava varmistaakseen kokonaisten junien – intermodaalikuljetusyksiköt mukaan luettuina – soveltuvuus reiteille, joilla niitä on tarkoitus käyttää, sekä mahdollisuuksien mukaan myös se, mitä tietoja rataverkon haltijoiden on annettava ja millä edellytyksillä rautatieyrityksille olisi myönnettävä pääsy verkkoon testien tekemistä varten.
- (15) Direktiivin (EU) 2016/797 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyjen perusparametrien määrittelyä ja liitännöjä muihin osajärjestelmiin koskevien vaatimusten lisäksi YTE:ien taulukot, joissa luetellaan perusparametrien yhteydet olennaisiin vaatimuksiin, jotka vahvistetaan direktiivin (EU) 2016/797 liitteessä III, olisi myös ajantasaisettava, jotta voidaan turvata johdonmukainen lähestymistapa kaikkien YTE:ien kesken.
- (16) Kunnossapidon yhteydessä tapahtuvan osien vaihtamisen helpottamiseksi, mittakaavaetujen mahdollistamiseksi ja huoltokustannusten ja vanhentumisen vähentämiseksi rautatiejärjestelmän modulaarisuutta olisi parannettava. Tätä varten olisi tarkasteltava uudelleen yhteentoimivuuden osatekijöiden lukumäärää ja tarvittaessa kasvatettava sitä, jotta kannustetaan käyttämään kaupallisesta saatavilla olevia käyttövalmiita tuotteita ja varaosia ja voidaan hyötyä standardoinnin eduista.
- (17) Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten ilmoittamisesta aiheutuu merkittäviä hallinnollisia rasitteita jäsenvaltioille ja komissiolle. Tehokkuuden lisäämiseksi ja viivästysten vähentämiseksi olisi ehdotettava lisäilmoituksille yksinkertaistettua menettelyä, jos vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselta, joka on jo ilmoitettu

YTE:n aikaisemman version tapauksessa, vaaditaan vain rajallisesti tai ei lainkaan lisäpätevyyksiä. Epävarmuuden välttämiseksi kussakin YTE:ssä olisi täsmennettävä, onko noudatettava täysimittaista ilmoitusmenettelyä vai voiko ilmoittamisen laajentaa automaattisesti koskemaan tarkistettua YTE:ää taikka soveltaa yksinkertaistettua menettelyä ja millä edellytyksillä.

- (18) Joissakin tapauksissa tehtävien ja vastuualueiden jako hakijan ja ilmoitettujen laitosten välillä ei ole riittävän selvä, mistä aiheutuu väärinkäsityksiä ja eriäviä tulkintoja yhteentoimivuuden osatekijöiden ja osajärjestelmien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyistä sekä eroja niiden toteuttamisessa. Sen vuoksi näitä menettelyjä olisi tarkasteltava uudelleen, ja komission olisi samanaikaisesti annettava täytäntöönpanosäädöksiä vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ad hoc -moduulien tarkistamisesta direktiivin (EU) 2016/797 24 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Lisäksi olisi tarkistettava kunkin yhteentoimivuuden osatekijän ja osajärjestelmän osalta sallittu moduulivalikoima ja mahdollisesti virtaviivaistettava sitä prosessien tehokkuuden parantamiseksi ja tarpeettomien kustannusten välttämiseksi.
- (19) Turvallisuuteen liittyviä ratkaisuja harkittaessa olisi otettava huomioon kaikki turvallisuuteen mahdollisesti vaikuttavat syyt, mahdollisuuksien mukaan myös turvavälikohtauksiin liittyvät tekijät, esimerkiksi matkustajien turvallisuus räjähdyskynnyksen jälkeen..
- (20) Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä, (ERTMS), henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset (TAP) ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset (TAF) muodostavat rautatieliikenteen digitalisoinnin perustan. Sen vuoksi niitä koskevia YTE:iä olisi tarvittaessa muutettava rautatiealan digitalisoinnin tukemiseksi.
- (21) Useissa YTE:issä on vielä avoimia kohtia. Ne ovat tekijöitä, jotka vastaavat olennaisia vaatimuksia ja niin ollen vaativat yhdenmukaistamista, mutta niitä ei ole vielä sisällytetty vastaavaan YTE:ään. Sen vuoksi olisi käsiteltävä kyseisiä avoimia kohtia, jotta voidaan vähentää kansallisten sääntöjen määrää ja saavuttaa täysi yhteentoimivuus ja siten edistää osaltaan sisämarkkinoiden toimintaa.
- (22) Direktiivin 2016/797 6 artiklan mukaan YTE:iä on muutettava, jos niissä osoittautuu olevan puutteita.
- (23) Komission asetusta (EU) N:o 1302/2014 ⁽¹⁾ (LOC&PAS YTE) ja komission asetusta (EU) N:o 321/2013 ⁽²⁾ (WAG YTE) olisi jatkokehitettävä, jotta voidaan turvata jatkuva yhteentoimivuus ja samalla lisätä rautatiejärjestelmän houkuttelevuutta ja toimivuutta. Tärkeimmät asiat, joita olisi vielä käsiteltävä, ovat erityisesti 1 520 mm:n raideleveyden rautatieverkon kannalta merkityksellisten säännösten käyttöönotto sekä vapaaehtoiset säännökset matkustajajunien kokoonpanon helpottamiseksi. Ne voivat koskea esimerkiksi takautuvaa yhteensopivuutta kansainvälisten RIC-sääntöjen (Regolamento Internazionale delle Carrozze) kanssa, vaihtuvan raideleveyden automaattisia järjestelmiä, matkustajien sujuvaa pääsyä matkustajavaunuihin tai rautateiden tavaraliikenteen tuottavuuden lisäämiseksi toteutettavia toimenpiteitä, kuten automaattisia kytkentäjärjestelmiä ja tavaravaunujen yhdenmukaistettuja tunnisteita. Lisäksi olisi harkittava toimenpiteitä veturinkuljettajien suojelun parantamiseksi, mukaan lukien kuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvonta, ohjaamon suunnittelu ja siihen liittyvät vaatimukset erityisesti työterveyden ja -turvallisuuden ja käyttöturvallisuuden kannalta, myös ohjaamon melutason osalta.
- (24) Vaarallisten aineiden kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevat säännöt (RID) ⁽³⁾ on Euroopan unionin alueen osalta vahvistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/68/EY ⁽⁴⁾. RID-asiantuntijakomitea lisäsi vuoden 2013 RID-sääntöön määräyksen, joka sallii raiteilta suistumisen havaitsevien laitteiden vapaaehtoisen asentamisen tavaravaunuihin. Tällaisten laitteiden kustannuksista ja hyödyistä tehtyjen useiden tutkimusten perusteella RID-komitea suositti, että komissio tarkistaisi kaikki YTE:t, joita asia koskee, raiteilta suistumisen havaitsemisen sisällyttämiseksi niiden teknisiin vaatimuksiin, toiminnallisiin näkökohtiin ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyihin ⁽⁵⁾. Olisi mietittävä myös sekä liikkuvaa kalustoa koskevia että infrastruktuuripuolen säännöksiä, joilla voitaisiin minimoida turvallisuusvaikutukset ihmisiin ja ympäristöön raiteilta suistumisen tapauksessa, ottaen huomioon asiaan liittyvien toimijoiden tehtävät ja vastuualueet. Erityisesti ulkonevia esineitä, kuten radanvarren merkkejä, jotka voivat onnettomuustilanteessa puhkaista vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävän säiliön, olisi vältettävä tai olisi otettava käyttöön niitä koskevia varotoimenpiteitä.

⁽¹⁾ Komission asetusta (EU) N:o 1302/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 228).

⁽²⁾ Komission asetusta (EU) N:o 321/2013, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2013, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – tavaraliikenteen vaunut” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja komission päätöksen 2006/861/EY kumoamisesta (EUVL L 104, 12.4.2013, s. 1).

⁽³⁾ Vilnassa 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna, liite C.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽⁵⁾ RID-asiantuntijakomitean raiteilta suistumisen havaitsemista käsittelevän työryhmän viidennen kokouksen raportin liite II (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, 19. ja 20.4.2016).

- (25) Komission asetuksen (EU) N:o 1304/2014 ⁽¹⁾ (NOI YTE) osalta asiantuntijat ovat yleisesti yhtä mieltä siitä, että yksi tehokkaimmista keinoista vähentää rautatieliikenteen melua on jälkiasentaa olemassa oleviin tavaravaunuihin komposiittijarruanturoita. Tämä tekninen ratkaisu voi vähentää rautatiemelua jopa 10 dB, mikä tarkoittaa ihmisen kuultavissa olevan melun vähentymistä 50 prosentilla. Sen vuoksi olisi puututtava rautatieliikenteen melukysymyksiin jälkiasentamalla tavaravaunuihin komposiittijarruanturoita tai kehittämällä muita aiheellisia ratkaisuja. Olisi harkittava tällaisten ratkaisujen täytäntöön panemista vaiheittain, ottaen huomioon niiden arvioidut kustannukset ja hyödyt.
- (26) WAG YTE:n tarkistuksesta seuraavan epäsuhdan korjaamiseksi NOI YTE:ään olisi sisällytettävä rautatiemelun vähentämistarkoituksessa komposiittijarruanturoiden melutesti, tarvittaessa myös radanvarsiseurantana tai mikäli mahdollista komposiittijarruanturoiden akustisella testauksella koeympäristössä.
- (27) ERTMS-järjestelmän eurooppalainen käyttöönottosuunnitelma ⁽²⁾ on hyväksytty 5 päivänä tammikuuta 2017 TEN-T-suuntaviivojen 47 artiklan mukaisesti, ja sitä sovelletaan ydinverkkokäytäviin. Komission asetusta (EU) 2016/919 ⁽³⁾ (CCS YTE) olisi mukautettava siten, että ERTMS voidaan ottaa johdonmukaisesti käyttöön kaikkialla unionin rautatieverkossa ERTMS-järjestelmän eurooppalainen käyttöönottosuunnitelma huomioon ottaen.
- (28) Virasto on laatinut yhdessä toimialan kanssa ERTMS:n pitkän aikavälin näkymiä koskevan raportin ⁽⁴⁾, joka julkaistiin 18 päivänä joulukuuta 2015. Siinä tarkastellaan ERTMS:n toimintamallin tueksi tarvittavia teknologisia osatekijöitä, joita ovat automaattisen junanohjauksen taso 3, jarrutuskäyrän optimointi, uuden sukupolven televiestintäjärjestelmä ja satelliittipaikannus. Nämä osatekijät olisi otettava huomioon ETCS- ja GSM-R-eritelmissä ja niitä olisi tarpeen vaatiessa muutettava huolehtien samalla siitä, että ERTMS:n tarvittava vakaus säilyy. Lisäksi olisi otettava huomioon vaikutus muihin YTE:iin.
- (29) Koska yhteen kytkettyjen veturien ja junayksikköjen käyttö on lisääntynyt, komission asetusta (EU) N:o 1301/2014 ⁽⁵⁾ (ENE YTE) olisi tarkasteltava uudelleen sellaisen toiminnan vaatimusten osalta, jossa tällaisten kalustoyksikköjen käytön johdosta ajojohtimiin on samanaikaisesti kosketuksissa useampia virroittimia. Myös tähän liittyviä toiminnallisia kysymyksiä olisi käsiteltävä. Lisäksi ENE YTE:ään ja muihin YTE:iin olisi tarvittaessa sisällytettävä säännöksiä, joilla turvataan asiaankuuluvien osajärjestelmien jatkuva yhteentoimivuus ja samalla parannetaan energiatehokkuutta.
- (30) Komission asetukseen (EU) N:o 1299/2014 ⁽⁶⁾ (INF YTE) olisi sisällytettävä säännöksiä, joilla varmistetaan jatkuva yhteentoimivuus siten, että voidaan samalla vähentää infrastruktuurin kunnossapitokustannuksia muun muassa aikaperusteisen kunnossapidon, sensorien ja kunnonseurantateknologian avulla.
- (31) Komission asetus (EU) N:o 1300/2014 ⁽⁷⁾ (PRM YTE) olisi ajantasaistettava siten, että otetaan huomioon viimeaikaisin kehitys saavutettavuuden esteiden tunnistamisessa ja poistamisessa sekä esteettömyyden edistymisen seurannassa asetuksen (EU) N:o 1300/2014 esteettömyysinventaarista koskevan 7 artiklan 3 kohdan ja kansallisia toteutussuunnitelmia koskevan 8 artiklan 5 ja 7 kohdan mukaisesti. Kansallisten toteutussuunnitelmien perusteella voidaan myös määritellä yhteisiä eurooppalaisia tavoitteita PRM YTE:n täytäntöönpanon edistämiseksi. Tässä yhteydessä olisi tarkasteltava pysyviä rakenteellisia ratkaisuja, jotka voivat olla tarpeen matkustajavaunuissa, jotta voidaan turvata lisäpalvelujen saatavuus liikkumiseisteille henkilöille, mukaan lukien erityisesti pääsy ravintolavaunuihin.
- (32) Komission päätöksen 2012/757/EU ⁽⁸⁾ (OPE YTE) täytäntöönpanoa olisi seurattava säännöllisesti ja päätöstä olisi tarvittaessa tarkistettava, jotta voidaan varmistaa, että se on jatkuvasti ajan tasalla ja turvaa toiminnallisten vaatimusten optimaalisen yhdenmukaistamisen sekä turvallisuuden ja yhteentoimivuuden rautatieyhteyksien ja

⁽¹⁾ Komission asetus (EU) N:o 1304/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”liikkuva kalusto – melu” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä, päätöksen 2008/232/EY muuttamisesta ja päätöksen 2011/229/EU kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 421).

⁽²⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/6, annettu 5 päivänä tammikuuta 2017, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän eurooppalaisesta käyttöönottosuunnitelmasta (EUVL L 3, 6.1.2017, s. 6).

⁽³⁾ Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

⁽⁴⁾ Euroopan rautatievirasto, ERA-REP-150, 18.12.2015.

⁽⁵⁾ Komission asetus (EU) N:o 1301/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, unionin rautatiejärjestelmän energiaosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 179).

⁽⁶⁾ Komission asetus (EU) N:o 1299/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän infrastruktuuriosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 1).

⁽⁷⁾ Komission asetus (EU) N:o 1300/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, vammaisten ja liikkumiseisteiden henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevasta yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 110).

⁽⁸⁾ Komission päätös 2012/757/EU, annettu 14 päivänä marraskuuta 2012, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta (EUVL L 345, 15.12.2012, s. 1).

rataverkon haltijoiden välisten liitântöjen tasolla erityisesti valtioiden rajat ylittävässä toiminnassa. Siinä olisi myös otettava huomioon kehityssuunnat, jotka liittyvät seuraaviin: i) johdanto-osan 28 kappaleessa tarkoitettut ERTMS:n toimintamallin tueksi tarvittavat teknologiset osatekijät; ii) turvallisuuskulttuuri ja inhimilliset tekijät; sekä iii) junan ja reitin yhteensopivuus.

- (33) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/796 ⁽¹⁾ 36 artiklan mukaisesti komissio pyytää virastoa antamaan suosituksia kaikkien turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä suorittavan henkilöstön jäsenten taitojen ja pätevyyden määrittelystä sekä niiden sisällyttämisestä OPE YTE:ään tai muuhun asiaa koskevaan lainsäädäntöön. Suositusten pitäisi kattaa veturinkuljettajien lisäksi muu junahenkilöstö, joka suorittaa sellaisia turvallisuuteen liittyviä tehtäviä, jotka voivat vaatia erityiskoulutusta, sekä rautatiejärjestelmän toimintaan ja kunnossapitoon osallistuva henkilöstö.
- (34) Komissio asetuksessa (EU) N:o 1303/2014 ⁽²⁾ (SRT YTE) säädetään palontorjuntapisteistä niin sanottujen kuumien vaaratilanteiden käsittelemiseksi. Toimialalta tästä asiasta saadun palautteen perusteella olisi tarkistettava SRT YTE:n toiminnallisia vaatimuksia evakuointivalmiuksien yhdenmukaistamiseksi esimerkiksi kahden sivu- tai pystysuuntaisen hätäuloskäynnin välisen etäisyyden osalta. Lisäksi olisi arvioitava, tarvitaanko säännöksiä junahenkilökunnan ja rataverkon haltijan sekä pelastuspalvelujen välisen viestinnän varmistamisesta, sekä tarvittaessa annettava tällaisia säännöksiä.
- (35) Komission asetuksessa (EU) N:o 1305/2014 ⁽³⁾ (TAF YTE) olisi oltava tietoja, jotka auttavat helpottamaan vaunujen vaihtamista, yhdistettyjä tai multimodaalisia kuljetuksia, rautateiden tavaraliikennekäytävien kehittämistä ja poikkeamista ilmoittamista, ottaen huomioon yhteydet muihin asiaan liittyviin välineisiin. Näihin olisi sisällyttävä yksinkertaistettu menettely TAF YTE:n teknisen perustason päivittämiseksi asetuksen (EU) N:o 1305/2014 liitteessä olevassa 7.2 kohdassa tarkoitetun muutoksenhallintaprosessin mukaisesti. Lisäksi olisi tehtävä tutkimus mahdollisuudesta vaihtaa TAF YTE:n tietoja turvallisuuteen liittyvien sovellusten kanssa esimerkiksi vaarallisten aineiden tai poikkeuksellisten lähetysten tapauksessa. YTE:ää olisi myös muutettava siten, että virasto voi arvioida Euroopan rautatietoimialan käyttämien tietoteknisten välineiden vaatimustenmukaisuuden suhteessa YTE:n vaatimuksiin. Lisäksi asetuksen (EU) N:o 1305/2014 liitteen 2.3.2 kohdan vaatimus, jonka mukaan vastaava rautatieyritys toimittaa sopimuksesta tietoja sidosryhmille, voi muodostaa esteen rautateiden digitalisoinnille, minkä vuoksi sitä olisi tarkasteltava uudelleen.
- (36) Komission asetusta (EU) N:o 454/2011 ⁽⁴⁾ (TAP YTE) olisi tarkasteltava uudelleen, jotta voidaan edelleen helpottaa digitaalista lipunmyyntiä, mukaan lukien maksutapahtumien valvonta ja käsittely osallistujien välillä, erityisesti toimialavetoisen "Full Service Model" -aloitteen kehittymisen huomioon ottaen. YTE:ssä olisi myös otettava huomioon PRM YTE:n tarkistukset sekä soveltuvat muutospyyntö vakiintuneen TAP YTE:n muutoksenhallintaprosessin välityksellä. Keskitettyjen tietorakenteiden hallintaan liittyvien tehtävien osuutta olisi tarkasteltava uudelleen, jotta voidaan ottaa huomioon uudet tehtävät ja vastuut, jotka kuuluvat virastolle järjestelmäviranomaisena sekä asiakirjassa Henkilöliikenteen telemaattinen sovellus – Hallinnan kuvaus ⁽⁵⁾ määritellylle hallintoelimelle, jonka toimiala on perustanut nopeuttaakseen TAP YTE:n täytäntöönpanoa. Olisi myös tehtävä edelleen parannuksia, joilla helpotetaan suorien lippujen ja multimodaalisten tietojärjestelmien käyttöönottoa, erityisesti parantamalla tarvittavien rautatiematkustuksen tietojen saatavuutta ja vaihtamista sidosryhmien kanssa koko multimodaalisessa arvoketjussa. Lisäksi TAP YTE:llä olisi pyrittävä helpottamaan integroitujen liikkumispalvelujen käyttöönottoa. YTE:ää olisi myös muutettava siten, että virasto voi arvioida Euroopan rautatietoimialan käyttämien tietoteknisten välineiden vaatimustenmukaisuuden suhteessa YTE:n vaatimuksiin,

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/796, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 1).

⁽²⁾ Komission asetus (EU) N:o 1303/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän rautatietunneleiden turvallisuutta koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 394).

⁽³⁾ Komission asetus (EU) N:o 1305/2014, annettu 11 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevaa osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EY) N:o 62/2006 kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 438).

⁽⁴⁾ Komission asetus (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää "henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset" koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11).

⁽⁵⁾ TAP YTE:n liitteessä V tarkoitettu asiakirja B.61.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

Tässä päätöksessä vahvistetaan erityiset tavoitteet, joiden mukaisesti uudet yhteentoimivuuden tekniset eritelmät (YTE) laaditaan tai nykyisiä YTE:itä muutetaan.

2 artikla

Viraston tehtävät

Laatiessaan komission pyynnöstä YTE:itä tai niiden muutoksia direktiivin (EU) 2016/797 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti viraston on noudatettava tämän päätöksen 3–14 artiklassa säädettyjä erityisiä tavoitteita.

Virasto antaa komissiolle suosituksia tutkittuaan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettujen erityisten tavoitteiden arvioitua kustannukset ja hyödyt.

3 artikla

Yhteiset erityistavoitteet

1. YTE:ien on katettava unionin koko rautatiejärjestelmä siten, että vältetään päällekkäisyydet, parannetaan suoraan vastaavuutta osajärjestelmien, olennaisten vaatimusten ja YTE:ien välillä sekä mahdollistetaan YTE:ien soveltamisstrategioiden johdonmukainen määrittely.

Tätä varten on kehitettävä erilaisia skenaarioita ja arvioitava niiden vaikutukset.

2. Kunkin YTE:n maantieteellistä ja teknistä soveltamisalaa on tarkasteltava uudelleen direktiivin (EU) 2016/797 1 artiklan 3–5 kohdassa säädettyjen vaatimusten huomioon ottamiseksi.

3. YTE:itä on tarvittaessa tarkasteltava uudelleen, jotta voidaan löytää oikeanlainen tasapaino sääntöpohjaisen ja riskiperusteisen lähestymistavan välillä.

4. Perusparametrien ja sovellettavien olennaisten vaatimusten välistä vastaavuutta on tarkasteltava kunkin YTE:n sekä YTE:n ja muiden osajärjestelmien välisten liitännöiden osalta.

5. YTE:iin on tarvittaessa sisällyttävä säännöksiä:

- a) joissa otetaan huomioon mahdolliset vaikutukset ja liitännät muihin YTE:iin ja nykyisiin strategioihin, toimintapolitiikkoihin ja unionin lainsäädäntöön sekä varmistetaan yhdenmukaisuus niiden kanssa. YTE:issä on mahdollisuuksien mukaan säilytettävä ne voimassa olevat säännökset, joiden tavoitteena on yhteentoimivuuden teknisten esteiden poistaminen;
- b) joissa otetaan huomioon unionin rautatiejärjestelmän kehittyminen ja siihen liittyvä tutkimus ja innovointi ja joilla integroidaan tutkimustulokset ja innovaatiot järjestelmään, kun ne ovat saavuttaneet riittävän kypsyytason;
- c) joilla suljetaan vielä avoinna olevat kohdat;
- d) joissa otetaan huomioon kolmansien maiden 1 520 mm:n raideleveyden verkossa sovellettavien teknisten vaatimusten kehittyminen;
- e) joilla yhdenmukaistetaan määritelmiä YTE:ien välillä, direktiivissä (EU) 2016/797 lueteltujen määritelmien lisäksi;
- f) joilla sisällytetään YTE:iin viittauksia standardeihin ja muihin säännöllisesti kehittyviin tekniisiin asiakirjoihin siten, että viittaukset voidaan päivittää oikea-aikaisesti;
- g) joissa käsitellään yhteentoimivuuden osatekijöiden lukumäärää ja tarvittaessa lisätään sitä;

- h) joissa ilmoitetaan, onko YTE:n aikaisemman version perusteella ilmoitetut vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset ilmoitettava uudelleen ja sovelletaanko yksinkertaistettua ilmoitusmenettelyä. Kaikissa tapauksissa on täsmennettävä niihin liittyvät edellytykset;
- i) joissa otetaan huomioon alan parhaat käytänteet sekä tarkastellaan yhteentoimivuuden osatekijöiden ja osajärjestelmien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyihin sisältyvien moduulien valikoimaa;
- j) joilla vähennetään raiteilta suistumisen riskiä sekä raiteilta suistumisen vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön;
- k) joissa otetaan turvallisuuteen liittyviä ratkaisuvaihtoehtoja harkittaessa huomioon kaikki turvallisuuskysymyksiin vaikuttavat syyt, mahdollisuuksien mukaan myös turvavälikohtauksiin liittyvät tekijät, vaarantamatta turvallisuutta tai yhteentoimivuutta;
- l) joilla parannetaan kyseessä olevien osajärjestelmien energiatehokkuutta.

6. Tieto- ja viestintäjärjestelmiin liittyvissä YTE:issä on otettava huomioon avoimen lähdekoodin ja avoimen datan arkkitehtuurin vaatimukset.

7. Olisi selkiytettävä yhteentoimivuuden osatekijöiden ja osajärjestelmien vaatimustenmukaisuusarvioinnin moduulien soveltamista, mukaan lukien YTE:ien asiaa koskevien lukujen sisällön mahdollinen tarkistaminen sekä tarve vahvistaa uusia tai tarkistettuja ad hoc -moduuleja tai siirtyä käyttämään Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 768/2008/EY⁽¹⁾ liitteessä II vahvistettuja vakiomoduuleja. Tätä varten on tehtävä tutkimus, jossa selvitetään:

- i) vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyihin osallistuvien eri tahojen tehtävät ja vastuualueet;
- ii) soveltamisalan laajentaminen kattamaan myös ilmoitettujen kansallisten teknisten sääntöjen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyt;
- iii) edellä ii alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen osat, mukaan lukien teknisen tiedoston sisältö ja arvioinnin eri vaiheiden järjestys;
- iv) tarkastustodistusten mallit ja todistusten voimassaoloaika, jos on kyse sertifiointista asiaa koskevan YTE:n tai kansallisten sääntöjen mukaisesti;
- v) edellytykset, joilla yhteentoimivuuden osatekijöitä voidaan sertifioida kumottujen YTE:ien mukaisesti;
- vi) valvontatarkoituksessa tehtyjen ja uusimista koskevien tarkastusten osat, jos sovelletaan laadunhallintajärjestelmään tai -järjestelmiin perustuvaa arviointia, mukaan lukien edellytykset, joilla ennalta ilmoittamattomat käynnit hakijan tiloihin on toteutettava.

4 artikla

LOC&PAS YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. On tarkasteltava uudelleen asetuksen (EU) N:o 1302/2014 (LOC&PAS YTE) säännöksiä, jotka koskevat vaihtuvan raidelevyden automaattisia järjestelmiä, myös teknisten eritelmien ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelmien kannalta.

2. LOC&PAS YTE:ään on tarvittaessa sisällytettävä säännöksiä, joilla helpotetaan matkustajien pääsyä matkustaja-aukuihin, ottaen huomioon liitännät infrastruktuuriin.

3. LOC&PAS YTE:ään on sisällytettävä vaihtoehtoisia järjestelyjä, joilla helpotetaan:

- a) kalustoyksikköjen lupamenettelyjä laajoilla käyttöalueilla; sekä
- b) matkustajajunien kokoonpanoa, mukaan lukien takautuva yhteensopivuus kansainvälisten RIC-sääntöjen (Regolamento Internazionale delle Carrozze) kanssa.

4. LOC&PAS YTE:ään on tarvittaessa sisällytettävä vaatimuksia veturinkuljettajien suojelun parantamisesta terveyden ja työturvallisuuden sekä käyttöturvallisuuden kannalta. On määriteltävä veturinkuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvontavälineiden eritelmät.

5. LOC&PAS YTE:ssä on otettava huomioon muutokset liikkuvien osajärjestelmien markkinoille saattamista koskeviin menettelyihin, joista säädetään direktiivin (EU) 2016/797 20–26 artiklassa, mukaan lukien kyseisen direktiivin 4 artiklan 3 kohdan i alakohdassa ja 23 artiklassa mainitut luvan saaneille kalustoyksiköille ennen ensimmäistä käyttöä tehtävät tarkistukset.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 82).

5 artikla

WAG YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetuksen (EU) N:o 321/2013 (WAG YTE) on katettava kalustoyksiköt, joille annetaan lupa ja joita käytetään 1 520 mm:n raideleveyden verkoissa unionissa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin (EU) 2016/797 21 artiklan 16 kohdan soveltamista.
2. On tarkasteltava uudelleen niitä WAG YTE:n säännöksiä, jotka koskevat vaihtuvan raideleveyden automaattisia järjestelmiä, myös teknisten eritelmien ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenetelmien kannalta.
3. WAG YTE:ään on sisällytettävä säännöksiä, joilla parannetaan junan kokoonpanon joustavuutta ja tehokkuutta ja kehitetään intermodaaliliikennettä. Lisäksi siihen on tarvittaessa sisällytettävä säännöksiä automaattisesta kytkemisestä.
4. WAG YTE:llä on varmistettava yhdenmukaisuus ja päällekkäisyyksien välttäminen vaarallisten aineiden kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevien sääntöjen (RID) kanssa, kun on kyse kalustoyksikköihin sovellettavista teknisistä vaatimuksista. Raiteilta suistumisen havaitsemisen sisällyttämistä YTE:ään on harkittava teknisten vaatimusten, toiminnallisten näkökohtien ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenetelyjen kannalta.
5. WAG YTE:ään on sisällytettävä vaatimuksia tavaravaunujen tunnisteiden kehittämisestä. Tarvittaessa on annettava säännöksiä kontaktittoman teknologian käytöstä ja siihen liittyvistä standardeista.
6. WAG YTE:ssä on otettava huomioon muutokset liikkuvien osajärjestelmien markkinoille saattamista koskeviin menettelyihin, joista säädetään direktiivin (EU) 2016/797 20–26 artiklassa, mukaan lukien kyseisen direktiivin 4 artiklan 3 kohdan i alakohdassa ja 23 artiklassa mainitut luvan saaneille kalustoyksiköille ennen ensimmäistä käyttöä tehtävät tarkistukset.

6 artikla

NOI YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetukseen (EU) N:o 1304/2014 (NOI YTE) on sisällytettävä säännöksiä puuttumisesta tehokkaasti rautateiden tavaraliikenteen meluun jälkiasentamalla tavaravaunuihin komposiittijarruanturoita tai toteuttamalla muita soveltuvia ratkaisuja.
2. NOI YTE:ssä on säädettävä menettelystä komposiittijarruanturoiden akustisten ominaisuuksien testaamiseksi. Asetuksen (EU) N:o 321/2013 lisäyksessä G lueteltujen komposiittijarruanturoiden käyttö on sallittava. Tarvittaessa voidaan vaatia lisätestausta joko radanvarsiseurantana tai komposiittijarruanturoiden akustisella testauksella koeympäristössä.

7 artikla

CCS YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetusta (EU) 2016/919 (CCS YTE) on tarkasteltava uudelleen sen menettelyn yksinkertaistamiseksi, jolla YTE:n teknistä perustasoa päivitetään CCS YTE:n muutoksenhallintaprosessin muutospyyntöjen mukaisesti.
2. CCS YTE:ää on tarkistettava siten, että ERTMS-järjestelmä voidaan ottaa yhdenmukaisesti käyttöön kaikkialla unionin rautatieverkossa. Jotta käyttöönotto sujuisi kustannustehokkaasti, on tavoiteltava yksinkertaista arkkitehtuuria junassa ja pyrittävä vähentämään ohjelmistoversioiden määrää.
3. CCS YTE:llä muutetaan ETCS- ja GSM-R-eritelmiä uusien hankkeiden ja aikaisempien investointien kustannushyötyanalyyysien huomioon ottamiseksi. Siihen on sisällytettävä sekä teknisiä että siirtymän sääntelyä koskevia piirteitä ERTMS:n pitkän aikavälin näkymiä koskevassa raportissa eriteltyjen teknologisten kysymysten käsittelemiseksi.
4. CCS YTE:ssä on säädettävä mekanismista, joka mahdollistaa virheiden nopean korjaamisen radanvarren ja junan osajärjestelmien yhteensopivuus huomioon ottaen. Mekanismiin on sisällytettävä korjaavia toimenpiteitä, joilla varmistetaan ERTMS-järjestelmän toteuttamisen yhteensopivuus vaarantamatta ERTMS:n vakautta. Lisätoimenpiteistä radanvarren ja junan osajärjestelmien teknisen yhteensopivuuden turvaamiseksi on säädettävä tarvittaessa.

5. CCS YTE:n on mahdollistettava siirtyminen teknologiaan, jota voidaan käyttää sekä radanvarren että junan osajärjestelmissä, GSM-R-järjestelmästä seuraavan sukupolven viestintäjärjestelmään, ottaen huomioon tasapaino rautateille ominaisten ja yleisen televiestinnän standardien välillä.

8 artikla

ENE YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

Asetusta (EU) N:o 1301/2014 (ENE YTE) on tarkasteltava uudelleen sellaisten toiminnan teknisten vaatimusten osalta, jossa yhteen kytkettyjen veturien ja junayksikköjen käytön vuoksi ajojohtimiin on samanaikaisesti kosketuksissa useampia virroittimia. Tarvittaessa on säädettävä myös asiaan liittyvistä toiminnallisista kysymyksistä.

9 artikla

INF YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetukseen (EU) N:o 1299/2014 (INF YTE) on sisällytettävä säännöksiä, joilla varmistetaan jatkuva yhteentoimivuus osajärjestelmässä ja tarvittaessa muiden osajärjestelmien kanssa siten, että voidaan samalla vähentää infrastruktuurin kunnossapidon kustannuksia erityisesti aikaperusteisen kunnossapidon, sensorien ja kunnonseurantateknologian avulla.

2. INF YTE:ään on sisällytettävä säännöksiä, jotka koskevat vaihtuvan raidelevyden automaattisia järjestelmiä, myös teknisten eritelmien ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenetelmien kannalta.

10 artikla

PRM YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetusta (EU) N:o 1300/2014 (PRM YTE) on tarkistettava siten, että säädetään kyseisen asetuksen 7 artiklassa tarkoitetun esteettömyysinventaarin vaatimuksista.

Siihen on sisällytettävä säännöksiä, jotka koskevat asiaa koskevien tietojen toimittamisesta vastaavien yksikköjen nimeämistä, sekä säännöksiä aikataulusta jäsenvaltioiden esteettömyysinventaarien laatimiselle.

Näiden säännösten on perustuttava kyseisen asetuksen 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun viraston suositukseen sekä kussakin jäsenvaltiossa tehtyjen esteettömyysinventaarien täytäntöönpanosta tuloksena oleviin parhaisiin käytänteisiin.

2. PRM YTE:ssä on määriteltävä asetuksen (EU) N:o 1300/2014 8 artiklassa tarkoitetuissa kansallisissa toteutussuunnitelmissä olevien strategioiden vertailun pohjalta yhteiset painopisteet ja perusteet, joilla pyritään parantamaan edelleen liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä.

Näissä painopisteissä ja perusteissa on otettava huomioon kyseisten suunnitelmien kehittämisestä ja toteuttamisesta tuloksena olevat parhaat käytänteet.

3. PRM YTE:ssä on määriteltävä selkeästi käsi- ja sähkökäyttöiset pyörätuolit sekä vaatimukset, joita sovelletaan innovatiivisten sähköpyörätuolien turvallisen pääsyn varmistamiseen matkustajajuniin.

11 artikla

OPE YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Päätöksessä N:o 2012/757/EU (OPE YTE) on määriteltävä toiminnalliset peruseriaatteet ja yhteiset toimintasäännöt, joiden avulla voidaan vähentää kansallisten sääntöjen määrää.

2. OPE YTE:ään on sisällytettävä säännöksiä, joilla varmistetaan kokonaisten junien soveltuvuus reiteille, joilla niitä on tarkoitus käyttää.
3. OPE YTE:ssä on otettava huomioon vakioitujen viestintämenetelmien ja yhteyskäytäntöjen sekä vakioitujen tiedonvaihtojärjestelmien kehittyminen.
4. OPE YTE:ssä on otettava huomioon direktiivin (EU) 2016/797 47, 48 ja 49 artiklassa tarkoitettujen rekisterien kehittyminen.
5. OPE YTE:ssä on määriteltävä avoimien kohtien ala käyttötoiminnan osalta ja tehtävä ero kansallisten sovellettavien sääntöjen ja sellaisten sääntöjen välillä, jotka on yhdenmukaistettava unionin lainsäädännössä, jotta voidaan ottaa huomioon siirtyminen yhteentoimivaan järjestelmään, jossa on määritelty teknisen yhdenmukaistamisen ihanteellinen taso.
6. OPE YTE:ssä on säädettävä toimivien yhteyksien kehittämisestä rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuudenhallintajärjestelmien operatiivisiin vaatimuksiin. Tähän on sisällyttävä sen varmistaminen, että turvallisuus-kulttuuri ja inhimilliset tekijät otetaan asianmukaisesti huomioon.
7. OPE YTE:ssä on tarvittaessa määriteltävä kaikkien turvallisuuden kannalta kriittisiä tehtäviä suorittavan henkilöstön jäsenten taidot ja pätevyys, jos niistä ei säädetä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä.

12 artikla

SRT YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetuksessa (EU) N:o 1303/2014 (SRT YTE) säädettyjä operatiivisia vaatimuksia olisi tarkistettava, jotta voidaan yhdenmukaistaa evakuointivalmiuksien arviointia esimerkiksi kahden sivu- tai pystysuuntaisen hätäuloskäynnin välisen etäisyyden osalta.
2. Tarvittaessa on lisättävä säännöksiä junahenkilökunnan ja rataverkon haltijan sekä pelastuspalvelujen välisestä viestinnästä.

13 artikla

TAF YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetusta (EU) N:o 1305/2014 (TAF YTE) on tarkistettava, jotta voidaan yksinkertaistaa menettelyä YTE:n teknisen perustason päivittämiseksi kyseisen asetuksen liitteen 7.2 kohdassa tarkoitetun TAF YTE:n muutoksenhallintaprosessin mukaisesti.
2. TAF YTE:ssä määriteltyjen viestien sisältöä ja rakennetta olisi tavaravaunujen vaihtamisen ja junan kokoonpanon osalta tarkistettava ja tarvittaessa yksinkertaistettava.
3. TAF YTE:ssä määriteltyjen viestien sisältöä ja rakennetta olisi yhdistettyjen tai multimodaalisten kuljetusten osalta tarkistettava, ja jos niitä ei ole saatavilla, sellaisia olisi kehitettävä logistiikan ja toiminnan helpottamiseksi.
4. TAF YTE:ään olisi tarvittaessa sisällytettävä tietoja, joita on vaihdettava turvallisuuteen liittyvien sovellusten kanssa.
5. TAF YTE:n tietokantojen ja rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn parantamiseen käytettävien välineiden välisiä yhteyksiä on tarkasteltava uudelleen.
6. TAF YTE:n on myös mahdollistettava se, että virasto voi arvioida Euroopan rautatietoimialan käyttämien tietoteknisten välineiden vaatimustenmukaisuuden suhteessa YTE:n vaatimuksiin.
7. TAF YTE ei saa asettaa rautatieyrityksille vaatimuksia, jotka voisivat muodostaa esteen rautateiden digitalisoinnille.

14 artikla

TAP YTE:ään sovellettavat erityistavoitteet

1. Asetusta (EU) N:o 454/2011 (TAP YTE) on tarkistettava, jotta voidaan yksinkertaistaa menettelyä YTE:n teknisen perustason päivittämiseksi kyseisen asetuksen liitteen 7.5.2 kohdassa tarkoitettun TAP YTE:n muutoksenhallintaprosessin mukaisesti.
2. TAP YTE:n maantieteellisen soveltamisalan on oltava sama kuin TAF YTE:n.
3. TAP YTE:ssä on tarvittaessa otettava huomioon direktiivin (EU) 2016/797 liitteessä III olevassa 1.6. kohdassa määritelty olennainen vaatimus "esteettömyys".
4. TAP YTE:ssä on otettava huomioon PRM YTE:n tarkistaminen, erityisesti esteettömyysinventaarien ja tarvittaessa toimialavetoisen "Full Service Model" -aloitteen osalta.
5. TAP YTE:ssä on määriteltävä niiden tehtävien osuus, jotka liittyvät keskitettyjen tietorakenteiden hallintaan, jotta voidaan ottaa huomioon viraston ja toimialan TAP YTE:n täytäntöönpanon nopeuttamiseksi perustaman hallintoelimen uudet tehtävät ja vastuualueet.
6. TAP YTE:n tavoitteena on oltava suorien lippujen, integroidun lipunmyynnin ja multimodaalisten matkustustieto- ja varausjärjestelmien käyttöönoton edistäminen.
7. TAP YTE:n on myös mahdollistettava se, että virasto voi arvioida Euroopan rautatietoimialan käyttämien tietoteknisten välineiden vaatimustenmukaisuuden suhteessa YTE:n vaatimuksiin.

15 artikla

Tämä päätös tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 8 päivänä kesäkuuta 2017.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER