

SPRENDIMAI

KOMISIJOS DELEGUOTASIS SPRENDIMAS (ES) 2017/1474

2017 m. birželio 8 d.

kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 papildoma konkrečiais techninių sąveikos specifikacijų rengimo, tvirtinimo ir peržiūros tikslais

(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 3800)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje ⁽¹⁾, ypač į jos 5 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

- (1) Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnyje nustatytas techninių sąveikos specifikacijų (TSS) turinys ir tam tikri bendrieji tikslai, tačiau konkrečių kiekvienos TSS tikslų joje nenustatyta, tik suteikiami įgaliojimai Komisijai tuo tikslu priimti deleguotuosius aktus;
- (2) šiame sprendime pateikiami aiškūs konkretūs tikslai, kuriuos reikėtų integruoti į TSS, siekiant gerinti sąveikumą ir užtikrinti galimybę sudaryti sąlygas gerinti ir plėtoti geležinkelių transporto paslaugas Europos Sąjungoje ir su trečiosiomis šalimis ir prisidėti prie bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimo ir laipsniško vidaus rinkos sukūrimo;
- (3) tie konkretūs TSS tikslai turėtų būti įgyvendinami pagal Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnio 2 dalį teikiant prašymus Europos Sąjungos geležinkelių agentūrai (toliau – Agentūra). Tie prašymai turėtų būti grindžiami pačios Komisijos prioritetais ir Agentūros turimais ištekiais. Agentūros rekomendacijose dėl kiekvieno konkretaus tikslo turėtų būti pateikiama svarstytų techninių sprendimų sąnaudų ir naudos analizė ir poveikio įvertinimas, kad Komisija galėtų atrinkti perspektyviausius sprendimus ir pagal Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priimdama įgyvendinimo aktus nustatyti TSS;
- (4) galiojančių TSS taikymo sritis patenkinamai apima visus Direktyvos (ES) 2016/797 II priede apibrėžtus posistemius. Tačiau, vadovaujantis geresnio reglamentavimo principais, siekiant sumažinti teisės aktų skaičių ir toliau didinti TSS tarpusavio nuoseklumą, konkrečių TSS taikymo sritį reikėtų peržiūrėti ir galbūt kai kurias iš jų reikėtų pertvarkyti arba sujungti, kad būtų išvengta dubliavimo ir būtų užtikrinta tikslesnė posistemių, esminių reikalavimų ir TSS tarpusavio atitiktis. Tai darant turėtų būti atsižvelgta į būtinybę užtikrinti geležinkelių teisės aktų stabilumą;
- (5) siekiant užtikrinti teisės aktų nuoseklumą, reikėtų atsižvelgti į galimą atskirų TSS tarpusavio, taip pat TSS ir esamų strategijų, politikos ir teisės aktų tarpusavio poveikį ir sąsajas. Taip pat reikėtų apsvarstyti, ar siūlomi sprendimai arba konkretūs elementai turėtų būti įtraukti į pačias TSS, ar į susijusius dokumentus ir teisės aktus. Be to, TSS turėtų būti, kai tik įmanoma, išsaugotos TSS nuostatos, kuriomis pašalinamos techninės sąveikos kliūtys, visų pirma nuostatos, kuriomis sudaromos sąlygos transporto priemonėms laisvai judėti visoje Sąjungoje;
- (6) persvarstant TSS reikėtų atsižvelgti į geležinkelių sektoriaus patirtį, susijusią su neaiškiais reikalavimais ar kitu nenumatytu poveikiu ir dėl TSS patirtomis išlaidomis, įskaitant visų pirma patirtį, sukauptą vežant krovinius geležinkelio koridoriais arba taikant TSS mažo eismo intensyvumo linijoms;

⁽¹⁾ OL L 138, 2016 5 26, p. 44.

- (7) persvarstant TSS taip pat reikėtų atsižvelgti į būtinybę užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp taisyklėmis grindžiamo požiūrio, kuris leidžia užtikrinti visų pirma posistemių tarpusavio sąsajų, taip pat sąveikos sudedamųjų dalių ir posistemių techninį suderinamumą, ir rizika grindžiamo požiūrio, kuris leidžia skatinti techninę pažangą ir taikyti novatoriškus sprendimus, visų pirma nustatant funkcijas ir eksploatacines savybes;
- (8) persvarstant TSS reikėtų atsižvelgti į geležinkelių sistemos pokyčius ir susijusią mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklą, visų pirma (bet ne tik) bendrosios įmonės „Shift2Rail“, paliekant laisvės inovacijoms ir jas integruojant, kai jos pasiekia Agentūros nustatytą tinkamą brandos lygį;
- (9) Sąjungos 1 520 mm vėžės geležinkelių tinklų ir tuose tinkluose naudojamų transporto priemonių techninės darnos atžvilgiu atitinkamose TSS turėtų būti atsižvelgiama į techninių reikalavimų, taikomų trečiojoje šalyje 1 520 mm vėžės tinklams, raidą;
- (10) siekiant sudaryti sąlygas TSS taikyti ir galbūt priimti už Sąjungos ribų, taip pat sudaryti sąlygas vykdyti mainus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių tinklų, į TSS gali būti įtraukta neprivalomų nuostatų, kuriomis atsižvelgiama į kitose geografinėse vietovėse paprastai taikomus reikalavimus, pvz., didesnes sunkiųjų traukinių ašies apkrovas;
- (11) kad TSS neatsilikytų nuo standartų ir kitų techninių dokumentų pokyčių, nuorodas į tuos dokumentus jose reikėtų pateikti taip, kad jas būtų galima laiku atnaujinti, kartu užtikrinant būtiną pereinamąjį laikotarpį, kai pereinama nuo vieno standarto prie kito ar nuo vienos standarto versijos prie kitos;
- (12) vadovaujantis Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 3 dalies f punktu, daugumoje TSS numatytos sąlygos, pagal kurias nustatoma jų taikymo strategija, kad būtų galima laipsniškai pereiti iš esamos padėties į padėtį, kai laikomasi TSS reikalavimų. Tačiau geležinkelių sektoriuje esama painiavos dėl konkretaus tų sąlygų taikymo. Todėl taikymo strategijas reikėtų peržiūrėti ir, kiek įmanoma, supaprastinti atsižvelgiant į kiekvienos TSS pobūdį ir užtikrinti įvairių TSS, visų pirma susijusių su riedmenimis, taikymo strategijų nuoseklumą. Turėtų būti apsvairstyta galimybė leisti pereinamuoju laikotarpiu iš dalies taikyti TSS ir jos ankstesnę versiją. Be to, TSS turėtų būti nustatytas sąveikos sudedamųjų dalių ir posistemių sertifikatų galiojimo laikotarpis ir jis turėtų būti nuoseklus su kitomis TSS;
- (13) Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 3 dalies h punkte leidžiama į TSS įtraukti nuostatas, taikomas esamiems posistemiams ir transporto priemonėms, visų pirma, kai jie tobulinami ir atnaujinami. Dėl tų nuostatų galėtų kilti teisinis netikrumas, kai leidimai jau yra išduoti, todėl ypatingą dėmesį reikėtų atkreipti į preliminarą susijusių sąnaudų ir naudos analizę ir pakeitimo darbų, dėl kurių reikia pateikti paraišką naujam leidimui gauti, apibrėžimą;
- (14) kad transporto priemonės būtų rinkai pateikiamos ir pradėtos eksploatuoti efektyviai, TSS turėtų būti aiškiai nurodyta, kurie transporto priemonės parametrai turėtų būti tikrinami atliekant leidimų išdavimo procedūras pagal Direktyvos (ES) 2016/797 21 ir 24 straipsnius ir kuriuos, siekiant užtikrinti transporto priemonių ir maršrutų, kuriuose jas numatyta naudoti, suderinamumą, turėtų patikrinti geležinkelio įmonės po to, kai buvo išduotas leidimas pateikti transporto priemonę rinkai, bet prieš pradėdant transporto priemonę pirmą kartą naudoti. TSS taip pat turėtų būti paaiškinta, kokių procedūrų turi laikytis geležinkelio įmonės, kad užtikrintų viso traukinio, įskaitant įvairiarūšio transporto vienetus, ir maršrutų, kuriuose juos numatyta naudoti, suderinamumą, taip pat, kiek įmanoma, kokią informaciją turi pateikti infrastruktūros valdytojai ir kokiomis sąlygomis geležinkelių įmonėms turėtų būti suteikta prieiga prie tinklo atitinkamiems bandymams atlikti;
- (15) siekiant užtikrinti visose TSS nuoseklų požiūrį, be Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnio 2 dalies a punkto reikalavimų dėl pagrindinių parametrų ir posistemių tarpusavio sąsajų nustatymo, reikėtų atnaujinti ir TSS lenteles, kuriose pateikiamos pagrindinių parametrų ir Direktyvos (ES) 2016/797 III priede nustatytų esminių reikalavimų sąsajos;
- (16) siekiant užtikrinti galimybę atliekant techninę priežiūrą lengvai naudoti pakaitalus, pasiekti masto ekonomiją ir sumažinti techninės priežiūros išlaidas ir dėvėjimąsi, turėtų būti gerinamas geležinkelių sistemos moduliškumas. Tuo tikslu sąveikos sudedamųjų dalių skaičius turėtų būti peržiūretas ir, kai tinkama, padidintas ir taip skatinama naudoti standartinius rinkoje esančius produktus ir atsargines dalis ir pasinaudoti standartizavimo pranašumais;
- (17) dėl reikalavimo pranešti apie atitikties vertinimo įstaigas valstybėms narėms ir Komisijai užkraunama didelė administracinė našta. Siekiant padidinti efektyvumą ir sumažinti vėlavimų, turėtų būti pasiūlyta supaprastinta papildomo pranešimo procedūra, jeigu iš atitikties vertinimo įstaigos, apie kurią jau buvo pranešta remiantis

ankstesne TSS versija, reikalaujama tik ribotos papildomos kompetencijos arba jos išvis nereikalaujama. Kad būtų išvengta neapibrėžtumo, kiekvienoje TSS turėtų būti nurodoma, ar būtina atlikti visą pranešimo procedūrą, ar pranešimas gali būti automatiškai taikomas persvarstytoje TSS, ar gali, ir kokiomis sąlygomis, būti taikoma supaprastinta procedūra;

- (18) kai kuriais atvejais pareiškėjo ir notifikuotųjų įstaigų funkcijų ir atsakomybės aprašas nėra pakankamai tikslus ir dėl to kyla painiavos, o sąveikos sudedamųjų dalių ir posistemų atitikties vertinimo procedūros aiškinamos ir įgyvendinamos nevienodai, todėl šios procedūros turėtų būti peržiūretos ir Komisija turėtų kartu priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose nustatomi persvarstyti *ad hoc* atitikties vertinimo moduliai, kaip numatyta Direktyvos (ES) 2016/797 24 straipsnio 6 dalyje. Be to, turėtų būti persvarstytos ir, jei įmanoma, supaprastintos kiekvienai sąveikos sudedamajai daliai ir posistemui leidžiamų modulių grupės, siekiant pagerinti proceso efektyvumą ir išvengti nereikalingų išlaidų;
- (19) svarstant galimus su sauga susijusių problemų sprendimus reikėtų išnagrinėti visas galimas tų problemų priežastis, įskaitant, kiek įmanoma, susijusias su saugumo incidentais, kaip antai keleivių sauga įvykus sprogimui;
- (20) geležinkelių sistemos skaitmeninimas grindžiamas Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS), telematikos priemonėmis keleivių vežimo paslaugoms (TAP) ir telematikos priemonėmis krovinių vežimo paslaugoms (TAF). Todėl, siekiant remti geležinkelių sektoriaus skaitmeninimą, atitinkamos TSS, kai tinkama, turėtų būti iš dalies pakeistos;
- (21) keliose TSS vis dar esama neišspręstų klausimų. Tie neišspręsti klausimai yra su esminiais reikalavimais susiję elementai, taigi juos būtina suderinti, tačiau atitinkamose TSS jie dar nenustatyti. Todėl tuos neišspręstus klausimus reikėtų spręsti siekiant sumažinti nacionalinių taisyklių, kad būtų užtikrintas visiškas sąveikumas ir prisidėta prie bendrosios rinkos veikimo;
- (22) Pagal Direktyvos (ES) 2016/797 6 straipsnį TSS turėtų būti iš dalies keičiamos, jei paaiškėja, kad jose yra trūkumų;
- (23) Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 ⁽¹⁾ (lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemio TSS) ir Komisijos reglamentas (ES) Nr. 321/2013 ⁽²⁾ (vagonų posistemio TSS) turėtų būti dar patobulinti, siekiant užtikrinti nuolatinį sąveikumą, kartu didinant geležinkelių sistemos patrauklumą ir veiksmingumą. Pagrindiniai tobulintini aspektai yra numatyti konkrečias nuostatas, susijusias su 1 520 mm vėžės geležinkelių tinklais, taip pat neprivalomas nuostatas, kuriomis būtų sudarytos sąlygos lengviau formuoti keleivinius traukinius, įskaitant atgalinį suderinamumą su Tarptautinio susisiekimo keleivinių vagonų tarpusavio naudojimo sutarties (RIC, *Regolamento Internazionale delle Carrozze*) nuostatomis, naudoti automatines keičiamojo vėžės pločio sistemas, užtikrinti galimybę keleiviams lengviau patekti į keleivinius vagonus ir taikyti krovinių vežimo geležinkelių našumo didinimo priemones, kaip antai automatinio sukabinimo sistemas ir suderintą prekių vagonų identifikavimą. Taip pat reikėtų apsvarstyti traukinių mašinistų apsaugos gerinimo priemones, įskaitant traukinių mašinistų vairavimo ir poilsio laiko kontrolę, traukinio mašinisto kabinos konstrukciją ir atitinkamus darbuotojų saugos ir sveikatos, taip pat darbo saugos reikalavimus, įskaitant triukšmo kabinose klausimą;
- (24) Tarptautinio pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais taisyklės (RID) ⁽³⁾ Europos Sąjungos teritorijoje nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB ⁽⁴⁾. RID ekspertų komitetas į 2013 m. RID reglamentą įtraukė nuostatą, pagal kurią nuriedėjimo nuo bėgių aptikimo įtaisus prekiniuose vagonuose leidžiama įrengti savanoriškai. Remdamasi įvairiais tų įtaisų sąnaudų ir naudos tyrimais, RID komiteto sudaryta darbo grupė Komisijai rekomendavo persvarstyti visas atitinkamas TSS, siekiant įtraukti nuriedėjimo nuo bėgių aptikimo funkcijos techninius reikalavimus, naudojimo aspektus ir atitikties vertinimo procedūras ⁽⁵⁾. Be to, nuostatas reikėtų nagrinėti ir riedmenų, ir infrastruktūros požiūriu, atsižvelgiant į atitinkamų subjektų vaidmenis ir pareigas, kad riedmeniui nuriedėjus nuo bėgių būtų kuo labiau sumažintas poveikis žmonių saugai ir aplinkai. Visų pirma, reikėtų vengti greta bėgių kyšančių objektų, pvz., geležinkelio kelio ženklų, įvykus avarijai galinčių pradurti cisternas, kuriose vežami pavojingi kroviniai, arba imtis kitų rizikos mažinimo priemonių;

⁽¹⁾ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 228).

⁽²⁾ 2013 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 321/2013 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Riedmenys. Prekiniai vagonai“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2006/861/EB (OL L 104, 2013 4 12, p. 1).

⁽³⁾ Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF), sudarytos 1999 m. birželio 3 d. Vilniuje, C priedėlis su pakeitimais.

⁽⁴⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

⁽⁵⁾ RID ekspertų komiteto nuriedėjimo nuo bėgių aptikimo darbo grupės 5-ojo posėdžio ataskaitos II priedas (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bernas, 2016 m. balandžio 19 ir 20 d.).

- (25) dėl Komisijos reglamento (ES) Nr. 1304/2014 ⁽¹⁾ (triukšmo TSS) ekspertai iš esmės sutaria, kad vienas iš veiksmingiausių geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo būdų yra esamų prekinų vagonų stabdžių trinkelėlių pakeitimas kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis. Pritaikius šį techninį sprendimą geležinkelių transporto keliamo triukšmo sumažėjimas siektų 10 dB, o tai prilygsta žmonių girdimo triukšmo sumažėjimui 50 %. Todėl, siekiant išspręsti krovinio geležinkelių transporto keliamo triukšmo problemą, reikėtų esamų prekinų vagonų stabdžių trinkelės pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis arba taikyti kitus tinkamus sprendimus. Atsižvelgiant į apskaičiuotas šių sprendimų įgyvendinimo sąnaudas ir naudą, galėtų būti apsvaistyta galimybė juos įgyvendinti palaipsniui;
- (26) siekiant panaikinti dėl vagonų posistemio TSS persvarstymo atsiradusias prieštaras, į triukšmo TSS reikėtų įtraukti kompozitinių stabdžių trinkelėlių triukšmo bandymą ir taip spręsti krovinio geležinkelių transporto triukšmo klausimą; taip pat prirėkus turėtų būti stebima geležinkelio kelio įranga arba, jeigu įmanoma, bandymo stende atliekamas kompozitinių stabdžių trinkelėlių akustinis bandymas;
- (27) 2017 m. sausio 5 d. pagal TEN-T gairių 47 straipsnį buvo priimtas ERTMS diegimo Europoje planas ⁽²⁾, taikomas pagrindinio tinklo koridoriams. Atsižvelgiant į ERTMS diegimo Europoje planą, reikėtų pakoreguoti Komisijos reglamentą (ES) 2016/919 ⁽³⁾ (kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio TSS), kad būtų numatytas nuoseklus ERTMS diegimas visos Sąjungos geležinkelių tinkle;
- (28) 2015 m. gruodžio 18 d. Agentūros priimtoje ERTMS ilgesnio laikotarpio perspektyvos ataskaitoje ⁽⁴⁾ su sektoriaus atstovais nustatyti esminiai technologiniai elementai ERTMS ekonominiam modeliui pagrįsti. Tie elementai apima 3 lygio automatinį traukinių eismo valdymą, stabdymo kreivės optimizavimą, naujos kartos ryšio sistemą ir palydovinių padėties nustatymą. Į tuos elementus reikėtų atsižvelgti ETCS ir GSM-R specifikacijose ir, kai tinkama, jas atitinkamai pakeisti, kartu atsižvelgiant į būtiną ERTMS stabilumą. Turėtų būti atsižvelgta į poveikį kitoms TSS;
- (29) atsižvelgiant į tai, kad vis dažniau naudojami sukabinti lokomotyvai ir sudėtiniai riedmenų vienetai, reikėtų persvarstyti Komisijos reglamento (ES) Nr. 1301/2014 ⁽⁵⁾ (energijos posistemio TSS) nuostatas dėl keleto pantografų, besiliečiančių su orine kontaktine linija, naudojimo tokiose transporto priemonėse vienu metu. Taip pat reikėtų apsvaistyti susijusius veiklos klausimus. Kai tinkama, į energijos posistemio TSS ir kitas TSS turėtų būti įtrauktos atitinkamos nuostatos, kuriomis būtų užtikrinamas nuolatinis sąveikumas, kartu gerinant atitinkamų posistemų energijos vartojimo efektyvumą;
- (30) į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1299/2014 ⁽⁶⁾ (infrastruktūros posistemio TSS) reikėtų įtraukti nuostatas, užtikrinančias nuolatinį sąveikumą, kartu sudarant sąlygas mažinti infrastruktūros techninės priežiūros išlaidas, be kita ko, atliekant naudojimo trukmę grindžiamą techninę priežiūrą ir naudojant jutiklius ir būklės stebėjimo technologijas;
- (31) remiantis Reglamentu (ES) Nr. 1300/2014 ⁽⁷⁾ (prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS) 7 straipsnio 3 dalimi dėl inventorinių aprašų ir 8 straipsnio 5 ir 7 dalimis dėl nacionalinių įgyvendinimo planų, tas reglamentas turėtų būti atnaujintas atsižvelgiant į naujausius pokyčius, t. y. turėtų būti nustatytos ir pašalintos prieinamumo kliūtys ir numatyta prieinamumo pažangos stebėseną. Remiantis nacionaliniais įgyvendinimo planais taip pat galėtų būti nustatyti bendri Europos prioritetai toliau skatinti įgyvendinti prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS. Tai turėtų apimti ir nuolatinių struktūrinių sprendimų, kuriuos gali reikėti įgyvendinti keleiviniuose vagonuose, kad riboto judumo asmenims būtų užtikrintos vienodos galimybės naudotis papildomomis paslaugomis, įskaitant visų pirma galimybę patekti į vagonus restoranus, peržiūrą;
- (32) turėtų būti reguliariai stebimas Komisijos sprendimo 2012/757/ES ⁽⁸⁾ (traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS) taikymas ir, kai pagrįsta, šis sprendimas turėtų būti persvarstomas, siekiant užtikrinti, kad jis ir

⁽¹⁾ 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1304/2014 dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2008/232/EB ir panaikinamas Sprendimas 2011/229/ES (OL L 356, 2014 12 12, p. 421).

⁽²⁾ 2017 m. sausio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/6 dėl Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos diegimo Europoje plano (OL L 3, 2017 1 6, p. 6).

⁽³⁾ 2016 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/919 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų techninės sąveikos specifikacijos (OL L 158, 2016 6 15, p. 1).

⁽⁴⁾ Europos geležinkelio agentūra, ERA-REP-150, 2015 m. gruodžio 18 d.

⁽⁵⁾ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1301/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos energijos posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 179).

⁽⁶⁾ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1299/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 1).

⁽⁷⁾ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1300/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų (OL L 356, 2014 12 12, p. 110).

⁽⁸⁾ 2012 m. lapkričio 14 d. Komisijos sprendimas 2012/757/ES dėl Europos Sąjungos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2007/756/EB (OL L 345, 2012 12 15, p. 1).

toliau užtikrintų optimalų veiklos reikalavimų suderinimą, saugą ir sąveikumą geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų sąsajos lygmeniu, visų pirma vykdant tarpvalstybines vežimo operacijas. Jame taip pat turėtų būti atsižvelgta į pokyčius, susijusius su i) esminiais ERTMS technologiniais elementais, būtinais 28 konstatuojamojoje dalyje nurodytam ERTMS ekonominiam modeliui pagrįsti; ii) saugos kultūra ir žmogiškaisiais veiksniais ir iii) traukinių ir maršrutų suderinamumu;

- (33) be to, pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/796 ⁽¹⁾ 36 straipsnį Komisija turi paprašyti Agentūros pateikti rekomendacijas dėl visų darbuotojų, atliekančių svarbias eismo saugai užduotis, įgūdžių ir kvalifikacijos apibrėžimo ir įtraukimo į traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS ar kitus atitinkamus teisės aktus. Tos rekomendacijos turėtų apimti ne tik traukinių mašinistus, bet ir kitus traukinio brigados narius, atliekančius su sauga susijusias užduotis, kurioms gali reikėti specialaus mokymo, taip pat geležinkelių sistemos eksploatavimo ir techninės priežiūros personalą;
- (34) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1303/2014 ⁽²⁾ (geležinkelių tunelių saugos TSS) įvedus reikalavimus dėl gaisro gesinimo punktų gaisriniais incidentams valdyti ir gavus susijusios grįžamosios informacijos iš sektoriaus atstovų, šios TSS veiklos reikalavimus reikėtų persvarstyti, siekiant užtikrinti, kad evakavimosi galimybė, pvz., susijusi su atstumu tarp dviejų šoninių ar vertikaliųjų išėjimų, būtų vertinama suderintai. Taip pat reikėtų įvertinti, ar reikia įtraukti nuostatas dėl traukinio brigados narių ryšio su infrastruktūros valdytoju ir su gelbėjimo tarnybomis užtikrinimo, ir, kai tinkama, įtraukti atitinkamas nuostatas;
- (35) į Reglamentą (ES) Nr. 1305/2014 ⁽³⁾ (telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS) turėtų būti įtraukta informacija, kuri, atsižvelgiant į sąsajas su kitomis susijusiomis priemonėmis, sudarytų sąlygas keistis vagonais, naudoti mišrų arba daugiaryšį transportą, plėtoti krovinių vežimo geležinkeliais koridorius ir pranešti apie įvykius. Tai turėtų apimti supaprastintą telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS pagrindinės techninės dalies atnaujinimo procedūrą vykdant Reglamento (ES) Nr. 1305/2014 priedo 7.2 skirsnyje nurodytą tos TSS pakeitimų valdymo procesą. Be to, reikėtų atlikti tyrimą dėl galimybės keistis telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS duomenimis su taikomosiomis programomis, susijusiomis su saugumu, pvz., vežant pavojingas prekes ar ypatingas siuntas. TSS taip pat turėtų būti iš dalies pakeista, kad Agentūra galėtų vertinti Europos geležinkelių sektoriaus sukurtų IT priemonių atitiktį TSS reikalavimams. Be to, Komisijos reglamento (ES) Nr. 1305/2014 priedo 2.3.2 skirsnis, kuriame reikalaujama, kad vadovaujančios geležinkelio įmonės teiktų informaciją suinteresuotiesiems subjektams, gali kliudyti skaitmeninti geležinkelius, todėl jį reikėtų peržiūrėti;
- (36) Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 ⁽⁴⁾ (telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS) turėtų būti peržiūrėtas siekiant sudaryti dar geresnes sąlygas naudotis skaitmeninėmis bilietų pardavimo sistemomis, įskaitant dalyvių atsiskaitymo mokėjimus ir kontrolę, ypač atsižvelgiant į sektoriaus inicijuotos visapusiškos paslaugos modelio iniciatyvos plėtotę. TSS taip pat turėtų būti atsižvelgta į prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS persvarstymą ir tinkamus pakeitimų prašymus, gautus vykdant nustatytą telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS pakeitimų valdymo procesą. Su centralizuotų duomenų struktūrų valdymu susijusių užduočių dalis turėtų būti peržiūrėta, siekiant atsižvelgti į naujas Agentūros, kaip sistemos valdytojos, ir Telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio valdymo dokumente ⁽⁵⁾ apibrėžto valdymo organo, sektoriaus įsteigto siekiant paspartinti telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS įgyvendinimą, užduotis ir pareigas. Taip pat reikėtų patobulinti, kurie sudarytų sąlygas rasti tęstinės kelionės bilietų pardavimo ir kelionių įvairių rūšių transportu informacijos sistemoms, visų pirma užtikrinant galimybę gauti atitinkamus kelionės geležinkeliu duomenis ir jais keistis su suinteresuotaisiais subjektais visoje daugiaryšio transporto vertės grandinėje. Be to, telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS turėtų būti siekiama sudaryti sąlygas rasti integruotoms judumo paslaugoms. TSS taip pat turėtų būti iš dalies pakeista, kad Agentūra galėtų vertinti Europos geležinkelių sektoriaus sukurtų IT priemonių atitiktį TSS reikalavimams,

⁽¹⁾ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004 (OL L 138, 2016 5 26, p. 1).

⁽²⁾ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1303/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos geležinkelių tunelių saugos techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 394).

⁽³⁾ 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1305/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 (OL L 356, 2014 12 12, p. 438).

⁽⁴⁾ 2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 123, 2011 5 12, p. 11).

⁽⁵⁾ Dokumentas B.61, nurodytas telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS V priede.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiuo sprendimu nustatomi konkretūs tikslai, kuriais remiantis rengiamos naujos techninės sąveikos specifikacijos (TSS) arba iš dalies keičiamos galiojančios TSS.

2 straipsnis

Agentūros užduotys

Pagal Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnio 2 dalį pateiktu Komisijos prašymu rengdama TSS ir jų pakeitimus, Agentūra laikosi konkrečių tikslų, nustatytų šio sprendimo 3–14 straipsniuose.

Agentūra, atsižvelgusi į apskaičiuotas konkrečių pirmoje pastraipoje nurodytų tikslų įgyvendinimo sąnaudas ir naudą, Komisijai teikia rekomendacijas.

3 straipsnis

Bendri konkretūs tikslai

1. TSS taikomos visai Sąjungos geležinkelių sistemai taip, kad būtų išvengta dubliavimo, užtikrinta labiau tiesioginė posistemių, esminių reikalavimų ir TSS tarpusavio atitiktis ir būtų galima darniai nustatyti TSS taikymo strategijas.

Tuo tikslu parengiami įvairūs galimi scenarijai ir atitinkami poveikio vertinimai.

2. Kiekvienos TSS geografinė ir techninė taikymo sritis peržiūrima atsižvelgiant į Direktyvos (ES) 2016/797 1 straipsnio 3–5 dalyse nustatytus reikalavimus.

3. Prireikus TSS peržiūrimos siekiant užtikrinti deramą taisyklėmis grindžiamo ir rizika grindžiamo metodų pusiausvyrą.-

4. Kiekvienoje TSS, taip pat kiekvienoje sąsajoje su kitais posistemiais peržiūrimas pagrindinių parametrų ir taikomų esminių reikalavimų atitikimas.

5. Kai tinkama, į TSS įtraukiamos nuostatos, kuriomis:

- a) atsižvelgiama į galimą poveikį kitoms TSS ir sąsajas su jomis, į atitinkamas esamas strategijas, politikos kryptis ir Sąjungos teisės aktus ir užtikrinamas jų tarpusavio suderinamumas. Kai tik įmanoma, TSS išlaikomos galiojančios nuostatos, kuriomis siekiama pašalinti techninės sąveikumo kliūtis;
- b) atsižvelgiama į Sąjungos geležinkelių sistemos pokyčius ir susijusią mokslinių tyrimų bei inovacijų veiklą ir integruojamos tinkamą brandos lygį pasiekusios inovacijos;
- c) išsprendžiami likusieji neišspręsti klausimai;
- d) atsižvelgiama į techninių reikalavimų, taikomų trečiųjų šalių 1 520 mm vėžės tinkluose, raidą;
- e) suderinamos, be išvardytųjų Direktyvoje (ES) 2016/797, skirtingų TSS apibrėžtys;
- f) nuorodos į reguliariai keičiamus standartus ir kitus techninius dokumentus pateikiamos taip, kad būtų galima jas laiku atnaujinti;
- g) peržiūrimas ir, kai tinkama, padidinamas sąveikos sudedamųjų dalių skaičius;

- h) nurodoma, ar apie atitikties vertinimo įstaigas, apie kurias jau pranešta remiantis ankstesne TSS, turi būti pranešta iš naujo ir ar taikoma supaprastinta pranešimo tvarka. Visais atvejais nurodomos taikomos susijusios sąlygos;
- i) atsižvelgiama į geriausią sektoriaus praktiką ir peržiūrimas sąveikos sudedamųjų dalių ir posistemų atitikties vertinimo procedūrose taikomų modulių pasirinkimas;
- j) sumažinama nuredėjimo nuo bėgių rizika ir poveikis žmonių saugai ir aplinkai riedmeniui nuredėjus nuo bėgių;
- k) nagrinėjant galimus su sauga susijusių problemų sprendimus, atsižvelgiama į visas galimas tų problemų priežastis, įskaitant, kiek įmanoma, susijusias su saugumo incidentais, nepabloginant saugos ar sąveikumo;
- l) didinamas atitinkamų posistemų energijos vartojimo efektyvumas.

6. Su informavimo ir ryšių sistemomis susijusiose TSS atsižvelgiama į atvirosios programinės įrangos ir atvirųjų duomenų architektūros reikalavimus.

7. Aiškiau išdėstomas sąveikos sudedamųjų dalių ir posistemų atitikties vertinimo modulių taikymas, įskaitant galimas atitinkamų TSS skirsnų turinio peržiūras, taip pat naujų arba persvarstytų *ad hoc* modulių poreikį arba perėjimą prie Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo 768/2008/EB ⁽¹⁾ II priede nustatytų standartinių modulių. Tuo tikslu atliekamas tyrimas, per kurį nustatoma:

- i) atitikties vertinimo procedūras atliekančių suinteresuotųjų subjektų vaidmenys ir pareigos;
- ii) išplėsta taikymo sritis, apimanti ir atitikties vertinimo procedūras, susijusias su nacionalinėmis techninėmis taisyklėmis, apie kurias pranešta;
- iii) ii punkte nurodytų procedūrų elementai, įskaitant techninių dokumentų turinį, ir vertinimo etapų seką;
- iv) patikros sertifikatų šablonai ir jų galiojimo laikotarpis, kai sertifikuojama pagal atitinkamą TSS arba pagal nacionalines taisykles;
- v) sąlygos, kuriomis sąveikos sudedamosios dalys gali būti sertifikuojamos pagal panaikintas TSS;
- vi) priežiūros ir atnaujinimo auditų elementai, kai taikomas kokybės valdymo sistema (-omis) grindžiamas vertinimas, įskaitant sąlygas, kuriomis netikėtai apsilankoma pareiškėjo patalpose.

4 straipsnis

Konkretūs lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemo TSS tikslai

1. Peržiūrimos Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 (lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemo TSS) nuostatos dėl automatinio keičiamo vėžės pločio sistemų, įskaitant technines specifikacijas ir atitikties vertinimo procedūras.
2. Kai tinkama, į lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemo TSS, atsižvelgiant į sąsajas su infrastruktūra, įtraukiamos nuostatos, kuriomis keleiviams sudaromos sąlygos lengviau patekti į keleivinius vagonus.
3. Į lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemo TSS įtraukiamos neprivalomos nuostatos, kuriomis sudaromos sąlygos:
 - a) išduoti leidimus plačiai naudoti transporto priemonės ir
 - b) formuoti keleivinius traukinius, įskaitant atgalinį suderinamumą su Tarptautinio susisiekimo keleivinių vagonų tarpusavio naudojimo sutartimi (RIC, *Regolamento Internazionale delle Carrozze*).
4. Kai tinkama, į lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemo TSS įtraukiami geresnės traukinių mašinistų apsaugos reikalavimai, apimantys sveikatos ir saugos darbe, taip pat darbo saugos reikalavimus. Nustatomos traukinių mašinistų vairavimo ir poilsio laiko kontrolės priemonių specifikacijos.
5. Lokomotyvų ir keleivinių riedmenų posistemo TSS atsižvelgiama į mobiliųjų posistemų pateikimo rinkai, kaip numatyta Direktyvos (ES) 2016/797 20–26 straipsniuose, procedūros pakeitimus, įskaitant transporto priemonių, kurioms išduotas leidimas, patikrinimus prieš naudojant jas pirmą kartą, nurodytus tos direktyvos 4 straipsnio 3 dalies i punkte ir 23 straipsnyje.

⁽¹⁾ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 768/2008/EB dėl bendrosios gaminių pardavimo sistemos (OL L 218, 2008 8 13, p. 82).

5 straipsnis

Konkretūs vagonų posistemo TSS tikslai

1. Nedarant poveikio Direktyvos (ES) 2016/797 21 straipsnio 16 dalies taikymui, į Reglamentą (ES) Nr. 321/2013 (vagonų posistemo TSS) įtraukiamos nuostatos dėl transporto priemonių, kurias bus leidžiama naudoti ir kurios bus naudojamos Sąjungos geležinkelių tinkluose, kurių vėžės plotis 1 520 mm.
2. Peržiūrimos vagonų posistemo TSS nuostatos dėl automatinio keičiamojo vėžės pločio sistemų, įskaitant technines specifikacijas ir atitikties vertinimo procedūras.
3. Į vagonų posistemo TSS įtraukiamos nuostatos, kuriomis siekiama padidinti traukinių formavimo lankstumą ir efektyvumą ir skatinti įvairiarūšio vežimo plėtrą. Kai tinkama, įtraukiamos nuostatos dėl automatinio sukabinimo.
4. Vagonų posistemo TSS užtikrinamas nuoseklumas ir išvengiama bet kokio Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklėmis (RID) nustatytų transporto priemonėms taikomų techninių reikalavimų dubliavimo. Apsvarstoma, ar reikėtų įtraukti nuriedėjimo nuo bėgių aptikimo funkciją, nustatant jos techninius reikalavimus, veiklos aspektus ir atitikties vertinimo procedūras.
5. Į vagonų posistemo TSS įtraukiami prekinių vagonų identifikavimo gerinimo reikalavimai. Kai tinkama, įtraukiamos nuostatos dėl bekontakčių technologijų naudojimo ir susijusių standartų.
6. Vagonų posistemo TSS atsižvelgiama į mobiliųjų posistemių pateikimo rinkai, kaip numatyta Direktyvos (ES) 2016/797 20–26 straipsniuose, procedūros pakeitimus, įskaitant transporto priemonių, kurioms išduotas leidimas, patikrinimus prieš naudojant jas pirmą kartą, nurodytus tos direktyvos 4 straipsnio 3 dalies i punkte ir 23 straipsnyje.

6 straipsnis

Konkretūs triukšmo TSS tikslai

1. Į Reglamentą (ES) Nr. 1304/2014 (triukšmo TSS) įtraukiamos nuostatos, kuriomis siekiama veiksmingai spręsti krovinio geležinkelių transporto keliamo triukšmo problemą pakeičiant esamų prekinių vagonų stabdžių trinkelės kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis arba taikant kitus tinkamus sprendimus.
2. Į triukšmo TSS įtraukiama kompozitinių stabdžių trinkelėlių akustinių savybių bandymo procedūra. Leidžiama naudoti Reglamento (ES) Nr. 321/2013 G priedėlyje nurodytas kompozitines stabdžių trinkeles. Prireikus gali būti reikalaujama papildomų bandymų vykdant stebėjamą kelio įrangą arba atliekant stabdžių trinkelėlių akustinius bandymus bandymo stende.

7 straipsnis

Konkretūs kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS tikslai

1. Reglamentas (ES) 2016/919 (kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS) peržiūrimas siekiant supaprastinti procedūrą, pagal kurią jo techninė dalis atnaujinama remiantis pakeitimų prašymais, gautais vykdant kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS pakeitimų valdymo procesą.
2. Kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS persvarstoma siekiant užtikrinti nuoseklų ERTMS diegimą visame Europos Sąjungos geležinkelių tinkle. Siekiant šią sistemą diegti ekonomiškai, orientuojamasi į paprastą transporto priemonės įrangos architektūrą ir mažesnę programinės įrangos versijų skaičių.
3. Atsižvelgiant į naujų projektų ir ankstesnių investicijų sąnaudų ir naudos analizę, kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS keičiamos ETCS ir GSM-R specifikacijos. Siekiant spręsti ERTMS ilgesnio laikotarpio perspektyvos ataskaitoje nustatytus technologinius klausimus, į jas įtraukiamos ir techninio reglamentavimo, ir perėjimo prie naujos specifikacijos reglamentavimo sistemos.
4. Kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS numatomas skubaus klaidų ištaisymo mechanizmas, atsižvelgiant į geležinkelio kelio ir riedmens posistemių suderinamumą. Šis mechanizmas apima taisomąsias priemones, kuriomis būtų užtikrintas ERTMS įgyvendinimo suderinamumas nepabloginant ERTMS stabilumo. Kai tinkama, įtraukiamos papildomos priemonės geležinkelio kelio ir riedmenų posistemių techniniam suderinamumui užtikrinti.

5. Kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemo TSS sudaromos sąlygos technologijas, kurias galima naudoti ir geležinkelio kelio, ir riedmenų posistemyje, perkelti iš GSM-R į naujos kartos ryšio sistemą, atsižvelgiant į specialiai geležinkeliams skirtų standartų ir bendrųjų telekomunikacijų standartų pusiausvyrą.

8 straipsnis

Konkretūs energijos posistemo TSS tikslai

Peržiūrimi Reglamento (ES) Nr. 1301/2014 (energijos TSS) techniniai reikalavimai dėl kelių pantografų, besiliečiančių su orine kontaktine linija, naudojimo sukabintuose lokomotyvuose ir sudėtiniuose riedmenų vienetuose vienu metu. Kai tinkama, įtraukiami ir susiję veiklos klausimai.

9 straipsnis

Konkretūs infrastruktūros posistemo TSS tikslai

1. Į Reglamentą (ES) Nr. 1299/2014 (infrastruktūros posistemo TSS) įtraukiamos nuostatos, kuriomis užtikrinamas nuolatinis sąveikumas posistemyje ir, kai tinkama, su kitais posistemiais, o kartu užtikrinama galimybė mažinti infrastruktūros techninės priežiūros išlaidas, visų pirma atliekant naudojimo trukmę grindžiamą techninę priežiūrą ir naudojant jutiklius ir būklės stebėjimo technologijas.

2. Į infrastruktūros posistemo TSS įtraukiamos nuostatos dėl automatinių keičiamojo vėžės pločio sistemų, įskaitant technines specifikacijas ir atitikties vertinimo procedūras.

10 straipsnis

Konkretūs prieinamumo neigaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS tikslai

1. Reglamentas (ES) Nr. 1300/2014 (prieinamumo neigaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS) persvarstomas siekiant nustatyti reikalavimus dėl inventorinio aprašo, nurodyto to reglamento 7 straipsnyje.

Į jį įtraukiamos nuostatos dėl subjektų, atsakingų už susijusių duomenų teikimą, skyrimo ir nuostatos dėl valstybių narių inventorinių aprašų sudarymo tvarkaraščio.

Tos nuostatos grindžiamos to reglamento 7 straipsnio 2 dalyje nurodyta Agentūros rekomendacija ir kiekvienos valstybės narės sudaryto inventorinio aprašo įgyvendinimo geriausia praktika.

2. Prieinamumo neigaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS nustatomi bendri prioritetai ir kriterijai siekiant toliau gerinti prieinamumą riboto judumo asmenims remiantis Reglamento (ES) Nr. 1300/2014 8 straipsnyje nurodytuose nacionaliniuose įgyvendinimo planuose pateiktą strategijų lyginamąją apžvalgą.

Nustatant tuos prioritetus ir kriterijus atsižvelgiama į geriausią tų planų rengimo ir įgyvendinimo patirtį.

3. Prieinamumo neigaliesiems ir riboto judumo asmenims TSS aiškiai apibrėžiami rankiniai ir elektriniai neigaliųjų vežimėliai ir reikalavimai, taikomi naujoviškiems elektriniams vežimėliams, kad būtų galima saugiai patekti į keleivinius traukinius.

11 straipsnis

Konkretūs traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemo TSS tikslai

1. Sprendime 2012/757/ES (traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemo TSS) nustatomi pagrindiniai veiklos principai ir bendros veiklos taisyklės, kad būtų galima sumažinti nacionalinių taisyklių skaičių.

2. Į traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS įtraukiamos nuostatos, kuriomis užtikrinamas suformuotų traukinių ir maršrutų, kuriuose jie bus naudojami, suderinamumas.
3. Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS atsižvelgiama į standartizuotų ryšio metodų ir protokolų rengimą, taip pat į standartizuotų duomenų mainų sistemas.
4. Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS atsižvelgiama į Direktyvos (ES) 2016/797 47, 48 ir 49 straipsniuose nurodytų registrų rengimą.
5. Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS apibrėžiama neišspręstų veiklos klausimų taikymo sritis, o taisyklės suskirstomos į taikomas nacionalines taisykles ir taisykles, kurias reikia suderinti Sąjungos teisės aktais, nustatant optimalų techninio suderinimo lygį, kad būtų galima pereiti prie sąveikos sistemos.
6. Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS numatoma sukurti aiškias sąsajas su infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių saugos valdymo sistemų veiklos reikalavimais. Tai apima ir užtikrinimą, kad bus tinkamai atsižvelgta į saugos principus ir žmogiškuosius veiksnius.
7. Kai tinkama, traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS apibrėžiami visų darbuotojų, atliekančių svarbias eismo saugai užduotis, įgūdžiai ir kvalifikacija, kurie nėra įtraukti į kitus susijusius teisės aktus.

12 straipsnis

Konkretūs geležinkelių tunelių saugos TSS tikslai

1. Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 (geležinkelių tunelių saugos TSS) veiklos reikalavimai persvarstomi siekiant suderinti evakavimosi galimybės vertinimą, pvz., susijusį su atstumu tarp dviejų šoninių arba vertikalųjų išėjimų.
2. Kai tinkama, įtraukiamos nuostatos dėl traukinio brigados narių ryšio su infrastruktūros valdytoju ir su gelbėjimo tarnybomis.

13 straipsnis

Konkretūs telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS tikslai

1. Reglamentas (ES) Nr. 1305/2014 (telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS) persvarstomas siekiant supaprastinti jo pagrindinės techninės dalies atnaujinimo vykdant to reglamento priedo 7.2 skirsnyje nurodytą telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS pakeitimų valdymo procesą tvarką.
2. Persvarstomas ir, kai tinkama, supaprastinamas telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS apibrėžtų su vagonų mainais ir traukinių formavimu susijusių pranešimų turinys ir struktūra.
3. Telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS apibrėžtų su mišriu arba daugiaryšiu vežimu susijusių pranešimų turinys ir struktūra persvarstomi ir, kai jų nenustatyta, parengiami siekiant palengvinti logistiką ir veiklą.
4. Kai tinkama, į telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS įtraukiami duomenys, kuriais keičiamasi su taikomosiomis programomis, susijusiomis su sauga.
5. Peržiūrimos telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS duomenų bazių ir priemonių, kuriomis siekiama pagerinti krovinių vežimo geležinkeliais efektyvumą, sąsajos.
6. Telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS Agentūrai leidžiama vertinti Europos geležinkelių sektoriaus sukurtų IT priemonių atitiktį TSS reikalavimams.
7. Telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS geležinkelio įmonėms nenustatoma reikalavimų, kurie galėtų trukdyti skaitmeninti geležinkelius.

14 straipsnis

Konkretūs telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS tikslai

1. Reglamentas (ES) Nr. 454/2011 (telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS) persvarstomas siekiant supaprastinti jo pagrindinės techninės dalies atnaujinimo vykdant to reglamento priedo 7.5.2 skirsnyje nurodytą telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS pakeitimų valdymo procesą tvarką.
2. Telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS geografinė taikymo sritis sutampa su telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio TSS geografinė taikymo sritimi.
3. Kai tinkama, telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS atsižvelgiama į esminį prieinamumo reikalavimą, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 1.6 punkte.
4. Telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS atsižvelgiama į prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenimis TSS persvarstymą, visų pirma kiek tai susiję su inventoriniais aprašais ir, kai tinkama, į sektoriaus pasiūlytą visapusiškos paslaugos modelio iniciatyvą.
5. Telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS apibrėžiama su centralizuotų duomenų struktūrų valdymu susijusių užduočių dalis, kad būtų atsižvelgta į naujas Agentūros ir valdymo organo, sektoriaus įsteigto siekiant paspartinti telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS įgyvendinimą, užduotis ir pareigas.
6. Telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS siekiama sudaryti sąlygas rasti tęstinės kelionės bilietų pardavimo, integruotojo bilietų pardavimo ir kelionių kelių rūšių transportu informacijos ir rezervavimo sistemas.
7. Telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio TSS Agentūrai leidžiama vertinti Europos geležinkelių sektoriaus sukurtų IT priemonių atitiktį TSS reikalavimams.

15 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Priimta Briuselyje 2017 m. birželio 8 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER