OTSUSED

KOMISJONI DELEGEERITUD OTSUS (EL) 2017/1474,

8. juuni 2017,

millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega

(teatavaks tehtud numbri C(2017) 3800 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 5 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Ehkki direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 4 on kindlaks määratud koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) sisu ja mõned üldeesmärgid, ei ole selles direktiivis sätestatud iga KTK konkreetseid eesmärke, vaid on antud komisjonile õigus võtta sel otstarbel vastu delegeeritud õigusakte.

(2) Käesolevas otsuses määratakse kindlaks sidus konkreetsete eesmärkide kogum, mis tuleks lõimida koostalitluse parandamiseks KTKdesse ning mis võimaldab hõlbustada, täiustada ja arendada raudteeveoteenuseid liidu piires ja kolmandate riikidega ning aitab lõpule viia ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomise ja siseturu järkjärgulise väljakujundamise.

(3) Kõnealuste konkreetsete eesmärkide rakendamiseks tuleks esitada Euroopa Liidu Raudteeametile (edaspidi „amet“) taotlus kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 lõikega 2. Taotluse esitamisel tuleks lähtuda komisjoni enda prioriteetidest ja ameti kättesaadavatest vahenditest. Ameti soovitused peaksid hõlmama iga konkreetse eesmärgi puhul asjaomaste tehniliste lahenduste kulude ja tulude analüüsi ning mõjuhinnangut, et komisjonil oleks võimalik kindlaks teha kõige elujõulisemad lahendused ja kehtestada rakendusaktidega KTKd kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

(4) Mis puudutab kohaldamisala, siis olemasolevad KTKd katavad rahuldavalt kõik direktiivi (EL) 2016/797 II lisas kindlaks määratud allsüsteemid. Parema õigusloome põhimõtete kohaselt tuleb selleks, et vähendada õigusaktide arvu ja veelgi suurendada KTKde sidusust, konkreetsete KTKde kohaldamisala siiski läbi vaadata ning võimalik, et mõned neist tuleks ümberstruktureerida või omavahel liita, et vältida dubleerimist ning tagada otsesem vastavus allsüsteemide, oluliste nõuete ja KTKde vahel. Seda tehes tuleks arvesse võtta raudteealastes õigusaktides vajalikku stabiilsust.

(5) Et tagada õigusaktide sidusus, tuleks arvesse võtta KTKde vahelisi ning KTKde ja olemasolevate strateegiate, tegevuspõhimõtete ja õigusaktide vahelisi võimalikke mõjusid ja liideseid. Samuti tuleks kaaluda, kas kavandatavad lahendused või konkreetsed elemendid tuleks lisada KTKsse endasse või seonduvatesse dokumentidesse ja õigusaktidesse. Peale selle tuleks KTKdes võimaluse korral alati säilitada sätted, millega kõrvaldatakse koostalitlust pärssivad tehnilised tõkked, eelkõige sätted, mis hõlbustavad veeremiüksuste vaba liikumist kogu liidus.

(6) KTKde läbivaatamisel tuleks arvesse võtta raudteesektori kogemusi seoses ebaselgete nõuetega või muude KTKdest tulenevate ettekavatsematute mõjude ja kuludega, sealhulgas eeskätt raudtee-kaubaveokoridorides saadud kogemusi või kogemusi, mida on saadud KTKde kohaldamisel vähese vooga liinidel.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.

(7) Samuti tuleks KTKde läbivaatamisel arvesse võtta vajadust saavutada õige tasakaal ühelt poolt eeskirjapõhise lähenemisviisi vahel, mis võimaldab suurendada eelkõige allsüsteemide vaheliste liideste, aga ka koostalitluse komponentide ja allsüsteemide tehnilist ühilduvust, ning teiselt poolt riskipõhise lähenemisviisi vahel, mis võimaldab hõlbustada tehnika arengut ja innovaatilisi lahendusi, eriti funktsioonide ja jõudluse kindlaksmääramisel.

(8) KTKde läbivaatamisel tuleks arvesse võtta raudteesüsteemi arengut ning seonduvat teadus- ja innovatsioonitegevust, eelkõige (kuid mitte ainult) ühisettevõttes Shift2Rail, jättes ruumi uuendusteks ja lõimides need, kui need saavutavad ameti kindlaksmääratud asjakohase küpsuse.

(9) Liidu 1 520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgustiku ja seal kasutatavate veeremiüksuste tehnilise sidususega seoses tuleks asjakohastes KTKdes arvesse võtta kolmandate riikide 1 520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgustikus kohaldatavate tehniliste nõuete arengut.

(10) Et hõlbustada KTKde edendamist ja võimalikku kasutuselevõttu väljaspool liitu ning kolmandate riikide võrgustike ja liidu võrgustiku vahelist vahetust, võivad KTKd sisaldada vabatahtlikke sätteid, kus võetakse arvesse teistes geograafilistes piirkondades levinud nõudeid, näiteks suuremaid teljekoormusi raskete rongide puhul.

(11) Et pidada sammu standardites ja tehnilistes dokumentides tehtavate muudatustega, peaksid KTKd sisaldama viiteid kõnealustele dokumentidele viisil, mis võimaldab viiteid õigel ajal ajakohastada, tagades vajaliku ülemineku ühelt standardilt või selle versioonilt teisele.

(12) Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 3 punktiga f sisaldab enamik KTKsid sätteid, milles on kindlaks määratud KTKde kohaldamise strateegia, et saavutada astmeline üleminek olemasolevast olukorrast olukorda, mis on KTKga vastavuses. Nende sätete konkreetse kohaldamise osas valitseb raudteesektoris siiski segadus. Seega tuleks kohaldamisstrateegiad läbi vaadata ja sõltuvalt iga KTK laadist võimalikult lihtsaks muuta. Samuti tuleks tagada eri KTKdes – eriti neis, mis on seotud veeremiga – kõnealuste strateegiate järjekindlus. Tuleks kaaluda võimalust lubada kohaldada üleminekuperioodil samaaegselt KTKd ja selle eelmist versiooni. Lisaks tuleks KTKdes kindlaks määrata koostalitluse komponentide ja allsüsteemide sertifikaatide kehtivusaeg, mis peaks olema eri KTKde puhul ühtne.

(13) Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 3 punkti h alusel on lubatud lisada KTKdesse sätted, mida kohaldatakse olemasolevate allsüsteemide ja veeremiüksuste suhtes, eelkõige nende ümberehitamise ja uuendamise korral. Need sätted võivad tuua juba välja antud lubade puhul kaasa õigusliku ebakindluse, mistõttu tuleks pöörata erilist tähelepanu seonduvate kulude ja seonduva kasu eelnevale analüüsimisele ning sellise muutmise määratlemisele, mille korral tuleb taotleda uut luba.

(14) Et kindlustada veeremiüksuste turule laskmise ja kasutuselevõtu tõhusus, tuleks KTKde abil tagada selgus selles, milliseid veeremiüksuse parameetreid tuleks kontrollida direktiivi (EL) 2016/797 artiklite 21 ja 24 kohase loa andmise menetluse raames ning milliseid parameetreid peaksid kontrollima raudteeveo-ettevõtjad pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide ühilduvus. Samuti tuleks KTKdes selgitada menetlusi, mida raudteeveo-ettevõtjad peaksid järgima selleks, et tagada täisrongide, sealhulgas ühendvedusid tegevate üksuste ja nende kasutamismarsruutide ühilduvus, ning täpsustada võimalikult põhjalikult taristuettevõtjate esitatavat teavet ja tingimusi, mille alusel raudteeveo-ettevõtjatele tuleks tagada seonduvate katsete tegemiseks juurdepääs võrgustikule.

(15) Lisaks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 lõike 2 punktis a sätestatud nõudele selgitada välja põhiparameetrid ja allsüsteemide vahelised liidesed tuleks selleks, et tagada kõikides KTKdes ühtne lähenemisviis, ajakohastada KTKde tabeleid, kus on loetletud põhiparameetrite ja kõnealuse direktiivi III lisas sätestatud oluliste nõuete vahelised seosed.

(16) Et võimaldada hõlpsat asendamist hoolduse ajal, teha võimalikuks mastaabisääst ning vähendada hoolduskulusid ja iganemist, tuleks parandada raudteesüsteemi modulaarsust. Selleks tuleks läbi vaadata koostalitluse komponentide arv ja seda vajaduse korral suurendada, toetades niiviisi kaubanduslike valmistoodete ja varuosade kasutamist ning saades kasu standardimisest.

(17) Vastavushindamisasutustest teavitamine toob liikmesriikidele ja komisjonile kaasa märkimisväärse halduskoormuse. Selleks et suurendada tõhusust ja vähendada viivitusi, tuleks kavandada lihtsustatud lisateavitamise menetlus juhuks, kui vastavushindamisasutuselt, kellest on KTK eelmise versiooniga seoses juba

teatatud, ei nõuta lisapädevust või nõutakse seda vaid piiratud ulatuses. Ebakindluse vältimiseks tuleks igas KTKs kindlaks määrata, kas järgida tuleb täielikku teavitamismenetlust või saab teavitamist automaatselt laiendada läbivaadatud KTK-le või ja millistel tingimustel on võimalik kasutada lihtsustatud menetlust.

(18) Kuna taotlevate asutuste ja teatatud asutuste rollide ja vastutusvaldkondade kirjeldus ei ole mõnel juhul piisavalt täpne, mis tekitab segadust ning toob kaasa koostalitluse komponentide ja allsüsteemide vastavushindamismenetluste erineva tõlgendamise ja kohaldamise, tuleks kõnealused menetlused läbi vaadata ning komisjon peaks kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 24 lõikega 6 paralleelselt vastu võtma rakendusaktid, millega muudetakse *ad hoc* vastavushindamismooduleid. Lisaks tuleks läbi vaadata iga koostalitluse komponendi ja allsüsteemi puhul lubatud moodulid ning neid võimaluse korral ühtlustada, et muuta menetlus tõhusamaks ja vältida tarbetuid kulusid.

(19) Kaaludes võimalikke lahendusi ohutusega seotud probleemidele, tuleks arvesse võtta kõiki nende probleemide võimalikke põhjuseid, sealhulgas nii suures ulatuses kui võimalik turvalisusega seotud vahejuhtumitega seonduvaid küsimusi, näiteks reisijate ohutust pärast plahvatust.

(20) Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS), reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused ja kaubaveoteenuste telemaatilised seadmed moodustavad raudteesektori digitaliseerimise selgroo. Seepärast tuleks asjakohaseid KTKsid raudteesektori digitaliseerimise toetamiseks vajaduse korral muuta.

(21) Mitmes KTKs on endiselt avatud punkte. Need on elemendid, mis vastavad olulistele nõuetele ja seega vajavad ühtlustamist, kuid mida asjaomastes KTKdes veel ei käsitleta. Seetõttu tuleks kõnealuste avatud punktidega tegeleda, et vähendada riigisiseste eeskirjade arvu, pidades silmas eesmärki saavutada täielik koostalitlus ja aidata kaasa ühtse turu toimimisele.

(22) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 6 tuleb KTKsid muuta, kui neis avastatakse puudusi.

(23) Komisjoni määrust (EL) nr 1302/2014 ([1]) (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK) ja komisjoni määrust (EL) nr 321/2013 ([2]) (vagunite KTK) tuleks edasi arendada, et tagada jätkuv koostalitlus, samal ajal suurendades raudteesüsteemi atraktiivsust ja tõhusust. Eelkõige tuleks lisada konkreetsed sätted 1 520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgustiku kohta, vabatahtlikud sätted reisirongide koostamise hõlbustamiseks, mis hõlmavad muu hulgas tagasiühilduvust vaguneid käsitlevate rahvusvaheliste eeskirjadega (Regolamento Internazionale delle Carrozze), automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteeme ja reisijate reisivagunitesse pääsemise lihtsust, ning meetmed raudtee-kaubaveo jõudluse suurendamiseks, nagu automaatsed haakesüsteemid ja kaubavagunite ühtne identifitseerimine. Kaaluda tuleks ka vedurijuhtide kaitset parandavaid meetmeid, mis hõlmavad muu hulgas sõidu- ja puhkeaja kontrollimist, juhikabiini sisustust ja vastavaid nõudeid, keskendudes eeskätt töötervishoiule ja tööohutusele ning käitamisohutusele, sealhulgas juhikabiinis esineva müra probleemile.

(24) Ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo (RID) eeskirjad ([3]) on kehtestatud Euroopa Liidu territooriumil Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/68/EÜ ([4]). RIDi eksperdikomitee lisas 2013. aasta RIDi eeskirjadesse sätte, mis lubab paigaldada kaubavagunitele rööbastelt mahajooksu tuvastavad seadmed. Tuginedes arvukatele kõnealuste seadmete kulusid ja tulusid käsitlevatele uuringutele, soovitas RIDi eksperdikomitee loodud töörühm komisjonil läbi vaadata kõik asjakohased KTKd, et lisada rööbastelt mahajooksu tuvastamisega seotud tehnilised nõuded, käitamisaspektid ja vastavushindamismenetlused ([5]). Vaatluse alla tuleks võtta ka veeremit ja taristut käsitlevad sätted, et viia rööbastelt mahajooksu korral miinimumini mõju inimeste ja keskkonna ohutusele, võttes arvesse asjaomaste osaliste rolle ja vastutusvaldkondi. Eelkõige tuleks vältida selliste eenduvate objektide nagu raudteetähiste paigaldamist rööbaste kõrvale, sest need võivad õnnetuse korral ohtlikku kaupa sisaldava paagi seinast läbi tungida, või tuleks võtta muid leevendavaid meetmeid.

([1]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228).

([2]) Komisjoni määrus (EL) nr 321/2013, 13. märts 2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ (ELT L 104, 12.4.2013, lk 1).

([3]) 3. juunil 1999 Vilniuses sõlmitud rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni C lisa (muudetud kujul).

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

([5]) RIDi eksperdikomitee rööbastelt mahajooksu tuvastamise töörühma 5. istungjärgu (19.–20. aprill 2016, Berne) aruande (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A) II lisa.

(25) Seoses komisjoni määrusega (EL) nr 1304/2014 ([1]) (müra KTK) on eksperdid üldiselt nõus, et üks kõige tõhusamaid viise veeremüra vähendamiseks on asendada olemasolevate kaubavagunite piduriklotsid liitpiduriklotsidega. See tehniline lahendus vähendab veeremüra kuni 10 dB, mis inimese jaoks tähendab kuuldava müra vähenemist 50 %. Seepärast tuleks raudtee-kaubaveoga kaasneva müra vähendamiseks asendada olemasolevate kaubavagunite piduriklotsid liitpiduriklotsidega või kasutada muid asjakohaseid lahendusi. Võidakse kaaluda nende lahenduste järkjärgulist elluviimist, võttes arvesse nendega eeldatavalt kaasnevat kulu ja tulu.

(26) Et kõrvaldada vagunite KTK läbivaatamisest tulenev lahknevus, peaks müra KTK sisaldama raudtee-kaubaveoga kaasneva müra vähendamiseks liitpiduriklotside mürakatset, sealhulgas vajaduse korral raudteeäärset kontrolli või võimaluse korral liitpiduriklotside akustilist katset katsestendil.

(27) 5. jaanuaril 2017 võeti kooskõlas TEN-T suuniste artikliga 47 vastu ERTMSi Euroopa arenduskava, ([2]) mida kohaldatakse põhivõrgukoridoride suhtes. Komisjoni määrust (EL) 2016/919 ([3]) (juhtkäskude ja signaalimise KTK) tuleks kohandada, et näha ette ERTMSi sidus kasutuselevõtt kogu liidu raudteevõrgustikus, võttes arvesse ERTMSi Euroopa arenduskava.

(28) ERTMSi pikemaajalist perspektiivi käsitlevas aruandes, ([4]) mille amet võttis koos sektoriga vastu 18. detsembril 2015, on kindlaks määratud ERTMSi toimimise toetamiseks olulised tehnoloogilised elemendid. Nende elementide hulka kuuluvad rongide automaatjuhtimine, 3. tase, pidurduskõvera optimeerimine, uus telekommunikatsioonisüsteemide põlvkond ja satelliitpositsioneerimine. ETCSi ja GSM-Ri tehnilisi kirjeldusi tuleks nende elementide arvessevõtmiseks vastavalt vajadusele kohandada, pidades silmas ERTMSi vajalikku stabiilsust. Arvesse tuleks võtta mõju teistele KTKdele.

(29) Üksteisega ühendatud vedurite ja mootorrongide suuremat kasutamist silmas pidades tuleks läbi vaadata komisjoni määruse (EL) nr 1301/2014 ([5]) (energiavarustuse KTK) nõuded, mida kohaldatakse mitme kontaktõhuliinidega kontaktis oleva pantograafi samaaegse käitamise korral, mis leiab aset kõnealuste veeremiüksuste kasutamisel. Vaatluse alla tuleks võtta ka seonduvad käitamisküsimused. Energiavarustuse KTKsse ja muudesse KTKdesse tuleks vajaduse korral lisada ka sätted, millega tagatakse jätkuv koostalitlus asjaomase allsüsteemi energiatõhususe suurendamise korral.

(30) Komisjoni määrus (EL) nr 1299/2014 ([6]) (taristu KTK) peaks sisaldama sätteid, millega tagatakse jätkuv koostalitlus, ent mis samal ajal võimaldavad vähendada taristu hoolduskulusid, kasutades muu hulgas ajapõhist hooldust, andureid ja seisundi jälgimise tehnoloogiat.

(31) Komisjoni määrust (EL) nr 1300/2014 ([7]) (piiratud liikumisvõimega inimesi käsitlev KTK) tuleks ajakohastada, et võtta arvesse hiljutist arengut juurdepääsu takistavate tegurite kindlakstegemise ja kõrvaldamise ning juurdepääsualaste edusammude jälgimise vallas, kooskõlas määruse (EL) nr 1300/2014 artikli 7 (vara inventarinimestik) lõikega 3 ning artikli 8 (riiklikud rakenduskavad) lõigetega 5 ja 7. Riiklike rakenduskavade alusel saab kindlaks määrata ka ühised Euroopa eesmärgid piiratud liikumisvõimega inimesi käsitleva KTK kohaldamise edendamisel. Selle raames tuleks läbi vaadata konstruktsioonilised püsilahendused, mis võivad olla reisivagunites vajalikud, et tagada piiratud liikumisvõimega inimestele võrdne juurdepääs lisateenustele, eeskätt restoranvagunitele.

(32) Komisjoni otsust 2012/757/EL ([8]) (käitamise ja liikluskorralduse KTK) tuleks korrapäraselt kontrollida ja – kui see on õigustatud – tuleks otsus läbi vaadata kandmaks hoolt selle eest, et otsus on jätkuvalt ajakohane ning et see tagab raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate seas, eeskätt piiriülese käitamise korral, optimaalse ühtlustamise,

([1]) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra" koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).

([2]) Komisjoni 5. jaanuari 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/6 Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi Euroopa arenduskava kohta (ELT L 3, 6.1.2017, lk 6).

([3]) Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

([4]) Euroopa Liidu Raudteeamet, ERA-REP-150, 18. detsember 2015.

([5]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1301/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 179).

([6]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu" koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).

([7]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110).

([8]) Komisjoni 14. novembri 2012. aasta otsus 2012/757/EL, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ (ELT L 345, 15.12.2012, lk 1).

ohutuse ja käitamisnõuete koostalitluse liidese tasandil. Selles tuleks arvesse võtta ka i) ERTMSi toimimise toetamiseks olulisi tehnoloogilisi elemente, millele on viidatud põhjenduses 28; ii) ohutuskultuuri ja inimtegurit ning iii) rongi ja marsruudi ühilduvust.

(33) Peale selle võib komisjon vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([1]) artiklile 36 paluda ametilt soovitusi seoses kõikide ohutuse seisukohast olulisi ülesandeid täitvate töötajate oskuste ja kvalifikatsioonide määratlemisega ning kõnealuste isikute kaasamisega käitamise ja liikluskorralduse KTKsse või muudesse asjakohastesse õigusaktidesse. Need soovitused peaksid hõlmama vedurijuhtide kõrval ka muud rongipersonali, kes täidab ohutusalaseid ülesandeid, mille jaoks võib vaja minna erikoolitust, ning töötajaid, kes tegelevad raudteesüsteemi käitamise ja hooldamisega.

(34) Pärast tuletõrjepunkte käsitlevate nõuete kehtestamist kuumade vahejuhtumite jaoks komisoni määruses (EL) nr 1303/2014 ([2]) (raudteetunnelite ohutuse KTK) ja võttes arvesse sektorilt saadud asjaomast tagasisidet, tuleks läbi vaadata raudteetunnelite ohutuse KTK käitamisnõuded, et ühtlustada evakueerimissuutlikkuse hindamist, näiteks seoses kahe külg- või vertikaalsuunalise väljapääsu vahelise vahemaaga. Samuti tuleks hinnata vajadust lisada sätted, millega tagatakse ühelt poolt rongipersonali ning teiselt poolt taristuettevõtja ja hädaabiteenistuste vaheline teabevahetus, ning asjaomased sätted vajaduse korral lisada.

(35) Komisjoni määrus (EL) nr 1305/2014 ([3]) (kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK) peaks sisaldama sätteid, mis hõlbustavad vagunite ja kombineeritud või mitmeliigilise veoga seotud teabe vahetamist, raudtee-kaubaveokoridoride arendamist ning juhtumitest teatamist, võttes arvesse seoseid muude seotud vahenditega. See peaks sisaldama lihtsustatud menetlust kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK tehnilise lähtepunkti ajakohastamiseks kooskõlas määruse (EL) nr 1305/2014 lisa punktis 7.2 osutatud kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK muudatuste juhtimise protsessiga. Peale selle tuleks uurida võimalust vahetada kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK teavet ohutussalaste rakendustega, näiteks ohtlike kaupade või erandlike saadetiste korral. Samuti tuleks muuta KTKd selleks, et amet saaks hinnata Euroopa raudteesektoris kasutatavate IT-vahendite vastavust KTK nõuetele. Lisaks võib määruse (EL) nr 1305/2014 lisa punkt 2.3.2, milles nõutakse juhtivate raudteeveo-ettevõtjate puhul sidusrühmadele teabe andmiseks lepingulisi kokkuleppeid, takistada raudteesektori digitaliseerimist, mistõttu tuleks see punkt läbi vaadata.

(36) Komisjoni määrus (EL) nr 454/2011 ([4]) (reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK) tuleks läbi vaadata, et veelgi hõlbustada digitaalset piletimüüki, sealhulgas osalejate vaheliste maksete kontrollimist ja arveldamist, eriti arvesse võttes täisteenuse mudelit käsitleva raudteesektori algatuse arengut. KTKs tuleks arvesse võtta ka piiratud liikumisvõimega inimesi käsitleva KTK läbivaatamist ning reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK muudatuste juhtimise protsessis esitatud sobivaid muutmistaotlusi. Keskseteandmestruktuuride haldamisega seotud ülesannete osakaal tuleks läbi vaadata, et võtta arvesse ameti kui süsteemiasutuse ning reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK juhtimisplaanis ([5]) määratletud ja sektori poolt kõnealuse KTK kohaldamise kiirendamiseks loodud juhtimisasutuse uusi ülesandeid ja vastutusvaldkondi. Samuti tuleks teha täiustusi, et hõlbustada otsepiletisüsteemi ja mitmeliigilise transpordiga seotud teabesüsteemi teket, eeskätt tagades mitmeliigilise transpordi väärtusahela sidusrühmadele juurdepääsu asjaomasele raudteevedusid käsitlevale teabele ja selle teabe vahetamise kõnealuste sidusrühmadega. Peale selle peaks reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK eesmärk olema hõlbustada terviklike liikuvusteenuste teket. Samuti tuleks muuta KTKd selleks, et amet saaks hinnata Euroopa raudteesektoris kasutatavate IT-vahendite vastavust KTK nõuetele,

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

([2]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1303/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust „Raudteetunnelite ohutus“ (ELT L 356, 12.12.2014, lk 394).

([3]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1305/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 62/2006 (ELT L 356, 12.12.2014, lk 438).

([4]) Komisjoni määrus (EL) nr 454/2011, 5. mai 2011, üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11).

([5]) Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK V lisas osutatud dokument B.61.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

Käesolevas otsuses määratakse kindlaks konkreetsed eesmärgid, millest lähtuvalt koostatakse uued koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd) või muudetakse olemasolevaid.

Artikkel 2

Ameti ülesanded

Kui amet koostab direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 lõike 2 kohaselt komisjoni taotlusel KTKsid ja kavandab nende muudatusi, järgib ta käesoleva otsuse artiklites 3–14 sätestatud konkreetseid eesmärke.

Amet esitab komisjonile soovitused, olles arvesse võtnud esimeses lõigus osutatud konkreetsete eesmärkide hinnangulisi kulusid ja tulusid.

Artikkel 3

Ühtsed konkreetsed eesmärgid

1. KTKd hõlmavad liidu raudteesüsteemi tervikuna viisil, millega välditakse dubleerimist, tagatakse otsesem vastavus allsüsteemide, oluliste nõuete ja KTKde vahel ning võimaldatakse KTKde kohaldamise strateegiad sidusalt välja töötada.

Selleks töötatakse välja võimalikud stsenaariumid ja koostatakse vastavad mõjuhinnangud.

2. Iga KTK geograafiline ja tehniline kohaldamisala vaadatakse läbi, et võtta arvesse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3–5 sätestatud nõudeid.

3. Vajaduse korral vaadatakse KTKd läbi selleks, et tagada õige tasakaal eeskirjapõhise ja riskipõhise lähenemisviisi vahel.

4. Iga KTK puhul vaadatakse läbi põhiparameetrite ja kohaldatavate oluliste nõuete vastavus ning liidesed muude allsüsteemidega.

5. Vajaduse korral lisatakse KTKdesse sätted,

a) milles võetakse arvesse teistele KTKdele ning olemasolevatele asjakohastele strateegiatele, tegevuspõhimõtetele ja liidu õigusaktidele avalduvat võimalikku mõju ja asjaomaseid seoseid ning liideseid teiste KTKdega ning tagatakse nendevaheline sidusus. Kui vähegi võimalik, säilitatakse KTKdes kehtivad sätted, mille eesmärk on kõrvaldada koostalitlust pärssivad tehnilised tõkked;

b) milles võetakse arvesse liidu raudteesüsteemi arengut ning seonduvat teadus- ja innovatsioonitegevust, lõimides uuendused asjakohase küpsuse saavutamisel KTKdesse;

c) millega suletakse allesjäänud avatud punktid;

d) milles võetakse arvesse kolmandate riikide 1 520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgustikus kohaldatavate tehniliste nõuete arengut;

e) millega ühtlustatakse KTKdes kasutatavad määratlused lisaks neile, mis on loetletud direktiivis (EL) 2016/797;

f) millega lisatakse viited standarditele ja muudele korrapäraselt muudetavatele tehnilistele dokumentidele viisil, mis võimaldab viiteid õigel ajal ajakohastada;

g) millega vaadatakse läbi koostalitluse komponentide arv ja vajaduse korral suurendatakse seda;

h) milles on sätestatud, kas vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, tuleb uuesti teatada ja kas kohaldatakse lihtsustatud teatamisprotsessi. Kõikidel juhtudel tuleb kindlaks määrata kohaldatavad asjakohased tingimused;

i) milles võetakse arvesse sektori parimaid tavasid ning vaadatakse läbi koostalitluse komponentide ja allsüsteemide vastavushindamismenetlustes ette nähtud moodulite valik;

j) millega vähendatakse rööbastelt mahajooksu riski ning mõju inimeste ja keskkonna ohutusele rööbastelt mahajooksu korral;

k) milles võetakse ohutusega seotud probleemide võimalike lahenduste puhul võimalikult suures ulatuses arvesse kõiki nende probleemide võimalikke põhjuseid, sealhulgas turvalisusega seotud vahejuhtumite põhjuseid, tegemata sealjuures järeleandmisi ohutuses või koostalitluses;

l) millega suurendatakse asjaomaste allsüsteemide energiatõhusust.

6. Info- ja sidesüsteemidega seotud KTKdes võetakse arvesse avatud lähtekoodi ja avatud andmearhitektuuri nõudeid.

7. Selgitatakse koostalitluse komponentide ja allsüsteemide vastavushindamismoodulite kohaldamist, sealhulgas KTKde asjakohaste peatükkide sisu läbivaatamist, samuti vajadust uute või läbivaadatud *ad hoc* moodulite järele või vajadust minna üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse nr 768/2008/EÜ ([1]) II lisas ette nähtud standardmoodulitele. Selleks korraldatakse uuring, mille käigus määratakse kindlaks

i) vastavushindamismenetlustes osalevate sidusrühmade rollid ja vastutusvaldkonnad;

ii) laiendatud kohaldamisala, et hõlmata ka teatatud riigisiseste tehniliste eeskirjadega seotud vastavushindamismenetlused;

iii) punktis ii osutatud menetluste elemendid, sealhulgas tehnilise dokumentatsiooni sisu, ja hindamisetappide järjestus;

iv) vastavustõendamise sertifikaatide näidisvormid ja kõnealuste sertifikaatide kehtivusaeg, juhul kui sertifitseerimine toimub kooskõlas asjakohase KTK või riigisiseste eeskirjadega;

v) tingimused, mille alusel võib koostalitluse komponente sertifitseerida kehtetuks tunnistatud KTKde alusel;

vi) järelevalve- ja uuendamisauditite elemendid kvaliteedijuhtimissüsteemi(de) põhise hindamise kohaldamise korral, sealhulgas tingimused, mille alusel tehakse taotleja valdustesse etteteatamata kontrollkäike.

Artikkel 4

Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Vaadatakse läbi komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014 (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK) sätted automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemide kohta, sealhulgas tehnilised kirjeldused ja vastavushindamismenetlused.

2. Vajaduse korral lisatakse vedurite ja reisijateveoveeremi KTKsse sätted, mis hõlbustavad reisijate juurdepääsu reisivagunitele, võttes arvesse liideseid taristuga.

3. Vedurite ja reisijateveoveeremi KTKsse lisatakse vabatahtlikud sätted, millega hõlbustatakse:

a) veeremiüksustele loa andmist paljudel kasutusaladel ning

b) reisirongide koostamist, sh tagasiühilduvust vaguneid käsitlevate rahvusvaheliste eeskirjadega (Regolamento Internazionale delle Carrozze).

4. Vajaduse korral lisatakse vedurite ja reisijateveoveeremi KTKsse töötervishoidu ja tööohutust ning käitamisohutust käsitlevad nõuded, et parandada vedurijuhtide kaitset. Määratakse kindlaks vedurijuhtide sõidu- ja puhkeaja kontrollimise vahendite tehnilised kirjeldused.

5. Vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs võetakse arvesse muudatusi liikuvate allsüsteemide turule laskmise korras, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklites 20–26, sealhulgas lubatud veeremiüksuste kasutamiseelseid kontrolle, millele on osutatud kõnealuse direktiivi artikli 4 lõike 3 punktis i ja artiklis 23.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsus nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 93/465/EMÜ (ELT L 218, 13.8.2008, lk 82).

Artikkel 5

Vagunite KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 16 kohaldamist, lisatakse määruse (EL) nr 321/2013 (vagunite KTK) kohaldamisalasse veeremiüksused, millele antakse luba ja mida kasutatakse liidu raudteevõrgustikus, mille rööpmelaius on 1 520 mm.

2. Vaadatakse läbi vagunite KTK sätted automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemide kohta, sealhulgas tehnilised kirjeldused ja vastavushindamismenetlused.

3. Vagunite KTKsse lisatakse sätted, et suurendada rongi koostamise paindlikkust ja tõhusust ning kiirendada ühendvedude arengut. Vajaduse korral lisatakse sätted automaatsete haakeseadete kohta.

4. Vagunite KTKga tagatakse järjepidevus ja välditakse veeremiüksuste suhtes kohaldatavate tehniliste nõuete mis tahes kattumist ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo (RID) eeskirjadega. Kaalutakse rööbastelt mahajooksu tuvastamisega seotud tehniliste nõuete, käitamisaspektide ja vastavushindamismenetluste lisamist.

5. Vagunite KTKsse lisatakse nõuded, mis parandavad kaubavagunite identifitseerimist. Vajaduse korral lisatakse kontaktivaba tehnoloogia kasutamine ja sellega seotud standardid.

6. Vagunite KTKs võetakse arvesse muudatusi liikuvate allsüsteemide turule laskmise korras, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklites 20–26, sealhulgas lubatud veeremiüksuste kasutamiseelseid kontrolle, millele on osutatud kõnealuse direktiivi artikli 4 lõike 3 punktis i ja artiklis 23.

Artikkel 6

Müra KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määrusesse (EL) nr 1304/2014 (müra KTK) lisatakse sätted, et tõhusalt vähendada raudtee-kaubaveoga kaasnevat müra, asendades olemasolevate kaubavagunite piduriklotsid liitpiduriklotsidega või kasutades muid asjakohaseid lahendusi.

2. Müra KTKsse lisatakse menetlus, mille eesmärk on kontrollida liitpiduriklotside akustilisi omadusi. Lubatakse kasutada määruse (EL) nr 321/2013 G liites osutatud liitpiduriklotse. Vajaduse korral võidakse nõuda lisakatseid kas raudteeäärse kontrolli või katsestendil tehtava liitpiduriklotside akustilise katse vormis.

Artikkel 7

Juhtkäskude ja signaalimise KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määrus (EL) 2016/919 (juhtkäskude ja signaalimise KTK) vaadatakse läbi, et lihtsustada menetlust selle tehnilise lähtepunkti ajakohastamiseks kooskõlas juhtkäskude ja signaalimise KTK muudatuste juhtimise protsessis esitatud muutmistaotlustega.

2. Juhtkäskude ja signaalimise KTK vaadatakse läbi, et tagada ERTMSi sidus kasutuselevõtt kogu liidu raudteevõrgustikus. Kulutõhusa kasutuselevõtu jaoks nähakse ette lihtsad rongisisesed süsteemid ja vähendatud arv tarkvaraversioone.

3. Juhtkäskude ja signaalimise KTKga muudetakse ETCSi ja GSM-Ri tehnilisi kirjeldusi, võttes arvesse uute projektide ja varasemate investeeringute kulude ja tulude analüüsi. Neis võetakse arvesse nii tehnilisi kui ka üleminekualaseid õigusraamistikke, et lahendada ERTMSi pikaajalisemat perspektiivi käsitlevas aruandes välja toodud tehnoloogilised küsimused.

4. Juhtkäskude ja signaalimise KTKga luuakse mehhanism vigade kiireks parandamiseks, võttes arvesse raudteeäärsete ja rongisiseste allsüsteemide ühilduvust. See mehhanism hõlmab parandusmeetmeid, et tagada ERTMSi ühilduvus, seadmata samas ohtu ERTMSi stabiilsust. Vajaduse korral lisatakse raudteeäärsete ja rongisiseste allsüsteemide tehnilise ühilduvuse tagamiseks lisameetmed.

5. Juhtkäskude ja signaalimise KTK võimaldab minna nii raudteeäärsetes kui ka rongisisestes allsüsteemides kasutatava tehnoloogia puhul GSM-Rilt üle järgmise põlvkonna kommunikatsioonisüsteemile, võttes arvesse raudteespetsiifiliste ja üldiste telekommunikatsioonistandardite vahelist tasakaalu.

Artikkel 8

Energiavarustuse KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

Määruses (EL) nr 1301/2014 (energiavarustuse KTK) vaadatakse läbi tehnilised nõuded, mida kohaldatakse mitme kontaktõhuliinidega kontaktis oleva pantograafi samaaegse käitamise korral, mis leiab aset üksteisega ühendatud vedurite ja mootorrongide kasutamisel. Vajaduse korral käsitletakse ka seonduvaid käitamisküsimusi.

Artikkel 9

Taristu KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määrusesse (EL) nr 1299/2014 (taristu KTK) lisatakse sätted, millega tagatakse jätkuv koostalitlus allsüsteemis ja vajaduse korral teiste allsüsteemidega, ent mis samal ajal võimaldavad vähendada hoolduskulusid, kasutades eeskätt ajapõhist hooldust, andureid ja seisundi jälgimise tehnoloogiat.

2. Taristu KTKsse lisatakse sätted automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemide kohta, sealhulgas tehnilised kirjeldused ja vastavushindamismenetlused.

Artikkel 10

Piiratud liikumisvõimega inimesi käsitleva KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määrus (EL) nr 1300/2014 (piiratud liikumisvõimega inimesi käsitlev KTK) vaadatakse läbi, et sätestada nõuded kõnealuse määruse artiklis 7 osutatud vara inventarinimestiku kohta.

Lisatakse sätted, mis käsitlevad seonduvate andmete esitamise eest vastutavate üksuste määramist, ja sätted, millega nähakse liikmesriikidele ette vara inventarinimestiku koostamise ajakava.

Need sätted põhinevad kõnealuse määruse artikli 7 lõikes 2 osutatud ameti soovitusel ja liikmesriikide koostatud inventarinimestike rakendamisega seotud parimatel tavadel.

2. Tuginedes määruse (EL) nr 1300/2014 artiklis 8 osutatud riiklikes rakenduskavades esitatud strateegiate võrdlevale ülevaatele, määratakse piiratud liikumisvõimega inimesi käsitlevas KTKs kindlaks ühised eesmärgid ja kriteeriumid, et veelgi parandada piiratud liikumisvõimega isikute juurdepääsu.

Nendes eesmärkides ja kriteeriumides võetakse arvesse kõnealuste kavade väljatöötamise ja rakendamise parimaid tavasid.

3. Piiratud liikumisvõimega inimesi käsitlevas KTKs esitatakse käsitsi juhitavate ja elektriliste ratastoolide selge määratlus ning nõuded, mida kohaldatakse innovaatilistele elektrilistele ratastoolidele, et tagada nende ohutu juurdepääs reisirongidele.

Artikkel 11

Käitamise ja liikluskorralduse KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Otsuses nr 2012/757/EL (käitamise ja liikluskorralduse KTK) määratakse kindlaks peamised käitamispõhimõtted ja ühised käitamiseeskirjad, et vähendada riigisiseste eeskirjade arvu.

2. Käitamise ja liikluskorralduse KTKsse lisatakse sätted, et tagada täisrongide ja nende kasutamismarsruutide ühilduvus.

3. Käitamise ja liikluskorralduse KTKs võetakse arvesse standardsete sidemeetodite ja -protokollide ning standardsete andmevahetussüsteemide arengut.

4. Käitamise ja liikluskorralduse KTKs võetakse arvesse direktiivi (EL) 2016/797 artiklites 47, 48 ja 49 osutatud registrite loomisega seotud arengut.

5. Käitamise ja liikluskorralduse KTKs määratakse kindlaks käitamise avatud punktide ulatus ning tehakse vahet kohaldatavatel riigisisestel eeskirjadel ja eeskirjadel, mida on vaja liidu õiguse kaudu ühtlustada, et võimaldada üleminekut koostalitluslikule süsteemile, millega määratakse kindlaks optimaalne tehnilise ühtlustamise tase.

6. Käitamise ja liikluskorralduse KTKga nähakse ette otseste seoste loomine taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemide käitamisnõuetega. Selle käigus kantakse hoolt ohutuskultuuri ja inimteguri piisava arvessevõtmise eest.

7. Vajaduse korral määratletakse käitamise ja liikluskorralduse KTKs kõikide ohutuse seisukohast olulisi ülesandeid täitvate töötajate oskused ja kvalifikatsioonid, mida ei ole asjakohastes õigusaktides käsitletud.

Artikkel 12

Raudteetunnelite ohutuse KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määruse (EL) nr 1303/2014 (raudteetunnelite ohutuse KTK) kohased käitamisnõuded vaadatakse läbi, et ühtlustada evakueerimissuutlikkuse hindamist, näiteks seoses kahe külg- või vertikaalsuunalise väljapääsu vahelise vahemaaga.

2. Vajaduse korral lisatakse sätted, mis käsitlevad ühelt poolt rongipersonali ning teiselt poolt taristuettevõtja ja hädaabiteenistuste vahelist teabevahetust.

Artikkel 13

Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määrus (EL) nr 1305/2014 (kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK) vaadatakse läbi, et lihtsustada menetlust selle tehnilise lähtepunkti ajakohastamiseks kooskõlas kõnealuse määruse lisa punktis 7.2 osutatud kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK muudatuste juhtimise protsessiga.

2. Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTKs kindlaks määratud vaguneid ja rongi koostamist käsitlevate teadete sisu ja ülesehitus vaadatakse läbi ning vajaduse korral neid lihtsustatakse.

3. Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTKs kindlaks määratud kombineeritud või mitmeliigilist vedu käsitlevate teadete sisu ja ülesehitus vaadatakse läbi ning kui selline teave ei ole kättesaadav, töötatakse see välja, et hõlbustada logistikat ja käitamist.

4. Vajaduse korral lisatakse kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTKsse andmed, mida vahetatakse ohutusalaste rakendustega.

5. Vaadatakse läbi seosed kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK andmebaaside ja raudtee-kaubaveo jõudluse suurendamiseks kasutatavate vahendite vahel.

6. Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK võimaldab ametil hinnata Euroopa raudteesektoris kasutatavate IT-vahendite vastavust KTK nõuetele.

7. Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTKga ei kehtestata raudteeveo-ettevõtjatele nõudeid, mis võivad takistada raudteesektori digitaliseerimist.

Artikkel 14

Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK puhul järgitavad konkreetsed eesmärgid

1. Määrus (EL) nr 454/2011 (reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK) vaadatakse läbi, et lihtsustada menetlust selle tehnilise lähtepunkti ajakohastamiseks kooskõlas kõnealuse määruse lisa punktis 7.5.2 osutatud reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK muudatuste juhtimise protsessiga.

2. Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK geograafiline kohaldamisala kattub kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK kohaldamisalaga.

3. Vajaduse korral võetakse reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTKs arvesse direktiivi (EL) 2016/797 III lisa punktis 1.6 määratletud olulist nõuet „juurdepääsetavus".

4. Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTKs võetakse arvesse piiratud liikumisvõimega inimesi käsitleva KTK, eelkõige inventarinimestike läbivaatamist, ja vajaduse korral raudteesektori algatust, mis käsitleb täisteenuse mudelit.

5. Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTKs määratakse kindlaks kesksete andmestruktuuride haldamisega seotud ülesannete osakaal, et võtta arvesse ameti ja sektori poolt reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK kohaldamise kiirendamiseks loodud juhtimisasutuse uusi ülesandeid ja vastutusvaldkondi.

6. Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK eesmärk on hõlbustada otsepiletisüsteemi, integreeritud piletimüügisüsteemi ning mitmeliigilise transpordiga seotud teabe- ja broneerimissüsteemi teket.

7. Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK võimaldab ametil hinnata Euroopa raudteesektoris kasutatavate IT-vahendite vastavust KTK nõuetele.

Artikkel 15

Käesolev otsus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Brüssel, 8. juuni 2017

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER