LĒMUMI

KOMISIJAS DELEĢĒTAIS LĒMUMS (ES) 2017/1474

(2017. gada 8. jūnijs),

kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 3800)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ([1]), un jo īpaši tās 5. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Lai gan Direktīvas (ES) 2016/797 4. pantā ir noteikts savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju ("SITS") saturs un daži vispārējie mērķi, minētajā direktīvā nav vis noteikti katras SITS īpašie mērķi, bet gan Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus šādā nolūkā.

(2) Šajā lēmumā ir noteikts īpašo mērķu saskaņots kopums, kas būtu jāintegrē SITS savstarpējas izmantojamības uzlabošanai, vienlaikus dodot iespēju veicināt, uzlabot un pilnveidot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus Savienībā un ar trešām valstīm un sekmēt vienotās Eiropas dzelzceļa telpas izveides pabeigšanu un pakāpenisku iekšējā tirgus izveidi.

(3) Minētie SITS īpašie mērķi būtu jāīsteno, iesniedzot pieprasījumus Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. panta 2. punktu. Minēto pieprasījumu pamatā vajadzētu būt Komisijas izvirzītajām prioritātēm un resursu pieejamībai Aģentūrā. Aģentūras ieteikumos par katru īpašo mērķi būtu jāiekļauj izskatīto tehnisko risinājumu izmaksu un ieguvumu analīze un ietekmes novērtējumi, kas ļautu Komisijai izvēlēties vispiemērotākos risinājumus un izveidot SITS, pieņemot īstenošanas aktus saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

(4) Esošās SITS piemērošanas jomas ziņā pietiekami aptver visas Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumā definētās apakšsistēmas. Tomēr atbilstīgi labāka regulējuma principiem un nolūkā samazināt tiesību aktu skaitu un vēl vairāk palielināt SITS saskaņotību konkrētu SITS darbības joma būtu jāpārskata un dažas no tām, iespējams, būtu jāpārstrukturē vai jāapvieno, lai novērstu dublēšanos un nodrošinātu tiešāku atbilstību starp apakšsistēmām, pamatprasībām un SITS. Šajā procesā būtu jāņem vērā dzelzceļa tiesību aktos vajadzīgā stabilitāte.

(5) Lai nodrošinātu tiesību aktu saskaņotību, būtu jāņem vērā iespējamā ietekme un saskarnes starp SITS un starp SITS un esošajām stratēģijām, rīcībpolitikām un tiesību aktiem. Būtu arī jāapsver, vai ierosinātie risinājumi vai konkrēti elementi būtu jāiekļauj pašā SITS vai ar to saistītos dokumentos un tiesību aktos. Turklāt SITS, kad vien iespējams, jāsaglabā SITS noteikumi, ar ko likvidē tehniskos šķēršļus, kuri kavē savstarpēju izmantojamību, it sevišķi noteikumi, kas veicina ritekļu brīvu pārvietošanos visā Savienībā.

(6) Pārskatot SITS, būtu jāņem vērā dzelzceļa nozares pieredze, kas saistīta ar neskaidrām prasībām vai citām negaidītām sekām un izmaksām, kuras izriet no SITS, it sevišķi dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru pieredze vai pieredze, kas gūta, piemērojot SITS līnijām ar zemu satiksmes intensitāti.

([1]) OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

(7) Pārskatot SITS, būtu jāņem vērā arī nepieciešamība panākt pareizo līdzsvaru starp pieeju, kas balstīta uz noteikumiem un kas ļauj uzlabot tehnisko savietojamību, it sevišķi saskarnēs starp apakšsistēmām, kā arī saskarnēs starp savstarpējas izmantojamības komponentiem un apakšsistēmām, un pieeju, kas balstīta uz risku un kas ļauj veicināt tehnisko progresu un inovatīvu risinājumu rašanu, it sevišķi tad, kad tiek noteiktas funkcijas un darbības parametri.

(8) Pārskatot SITS, būtu jāņem vērā dzelzceļa sistēmas un ar to saistīto pētniecības un inovācijas darbību attīstība, it sevišķi, bet ne tikai *Shift2Rail*, saglabājot rīcības brīvību inovācijai un integrējot jauninājumus, kad tie sasnieguši attiecīgu gatavības līmeni, ko nosaka Aģentūra.

(9) Aplūkojot Savienībā esošo dzelzceļa tīklu, kuru sliežu ceļa platums ir 1 520 mm, un šajos tīklos ekspluatēto ritekļu tehnisko saskaņotību, attiecīgajās SITS būtu jāņem vērā 1 520 mm platuma sliežu ceļa tīkliem piemērojamo tehnisko prasību attīstība trešās valstīs.

(10) Lai veicinātu SITS popularizēšanu un iespējamo pieņemšanu ārpus Savienības un lai sekmētu apmaiņu starp trešo valstu tīkliem un Savienību, SITS var iekļaut brīvprātīgi piemērojamus noteikumus, kuros ņemtas vērā citos ģeogrāfiskajos apgabalos ierastās prasības, piemēram, lielākas ass slodzes smagsvara vilcieniem.

(11) Lai gādātu par to, ka SITS neatpaliek no standartu un citu tehnisku dokumentu attīstības, SITS būtu jāiestrādā atsauces uz minētajiem dokumentiem tā, lai būtu iespējams savlaicīgi atjaunināt SITS, vienlaikus nodrošinot vajadzīgo pāreju starp standartiem vai starp standartu redakcijām.

(12) Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punkta f) apakšpunktu lielākajā daļā SITS ir ietverti noteikumi, kuros norādīta to piemērošanas stratēģija, lai veiktu pakāpenisku pāreju no esošā stāvokļa uz stāvokli, kad ir panākta atbilstība SITS. Tomēr dzelzceļa nozarē valda neskaidrība par šo noteikumu konkrēto piemērošanu. Tāpēc piemērošanas stratēģijas būtu jāpārskata un pēc iespējas un atkarībā no katras SITS būtības jāvienkāršo, un šīm stratēģijām vajadzētu būt saskanīgām dažādās SITS, it sevišķi SITS, kuras attiecas uz ritošo sastāvu. Būtu jāapsver iespēja pārejas periodā atļaut SITS un tās iepriekšējās redakcijas jauktu piemērošanu. Turklāt dažādās SITS būtu jānosaka un jāsaskaņo savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu sertifikātu derīguma termiņš.

(13) Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punkta h) apakšpunkts atļauj SITS ietvert noteikumus, kas piemērojami esošām apakšsistēmām un ritekļiem, jo īpaši to modernizācijas un atjaunošanas gadījumā. Šie noteikumi var radīt juridisko nenoteiktību jau piešķirtu atļauju gadījumā, tāpēc īpaša uzmanība būtu jāpievērš attiecīgo izmaksu un ieguvumu sākotnējai analīzei un tādu modifikācijas darbu definēšanai, kuru dēļ jāpieprasa jauna atļauja.

(14) Lai nodrošinātu ritekļu laišanai tirgū un nodošanai ekspluatācijā piemērojamo procesu efektivitāti, SITS būtu jāpanāk skaidrība par to, kuri ritekļa parametri būtu jāpārbauda atļauju piešķiršanas procesā saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. un 24. pantu un kuri parametri būtu jāpārbauda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pēc tam, kad ir piešķirta atļauja ritekļa laišanai tirgū, un pirms ritekļa pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp ritekļiem un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt. SITS arī būtu jāprecizē procedūra, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jāievēro, lai nodrošinātu savietojamību starp pilniem vilciena sastāviem, tostarp intermodālā transporta vienībām, un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt, kā arī pēc iespējas jāprecizē, kāda informācija tiek prasīta no infrastruktūras pārvaldītājiem un ar kādiem nosacījumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu piešķirama piekļuve tīklam attiecīgu testu veikšanai.

(15) Papildus Direktīvas (ES) 2016/797 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta prasībām par pamatparametru un apakšsistēmu saskarņu noteikšanu SITS tabulas, kurās norādītas saiknes starp pamatparametriem un Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteiktajām pamatprasībām, arī būtu jāatjaunina, lai nodrošinātu starp visām SITS saskaņotu pieeju.

(16) Lai dotu iespēju aizstāšanu saistībā ar apkopi veikt vienkārši, lai ļautu gūt apjomradītus ietaupījumus un lai samazinātu apkopes izmaksas un nolietojumu, būtu jāuzlabo dzelzceļa sistēmas modularitāte. Šādā nolūkā būtu jāpārskata un vajadzības gadījumā jāpalielina savstarpējas izmantojamības komponentu skaits, tādējādi veicinot komercializētu standarta produktu un rezerves daļu izmantošanu un gūstot labumu no standartizācijas.

(17) Atbilstības izvērtēšanas struktūru paziņošana uzliek ievērojamu administratīvo slogu dalībvalstīm un Komisijai. Lai palielinātu efektivitāti un samazinātu kavēšanos, būtu jāierosina vienkāršots process papildu paziņošanai, ja no atbilstības izvērtēšanas struktūras, kas jau paziņota saskaņā ar agrāku SITS redakciju, tiek prasīta tikai

ierobežota papildu kompetence vai papildu kompetence netiek prasīta. Lai izvairītos no nenoteiktības, katrā SITS būtu jāprecizē, vai paziņošanas process jāveic pilnībā, vai arī paziņošanu var automātiski attiecināt uz pārskatīto SITS vai var piemērot vienkāršotu procesu, kura nosacījumi būtu jānorāda.

(18) Dažos gadījumos pieteikuma iesniedzēja un paziņoto struktūru uzdevumu un pienākumu apraksts nav pietiekami precīzs, tādējādi radot neskaidrību un savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu atbilstības izvērtēšanas procedūru atšķirīgu interpretāciju un īstenošanu, tāpēc minētās procedūras būtu jāpārskata un Komisijai būtu paralēli saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 24. panta 6. punktu jāpieņem īstenošanas akti, ar kuriem pārskata īpašos (*ad hoc*) moduļus atbilstības izvērtēšanai. Turklāt, lai palielinātu procesa efektivitāti un izvairītos no liekām izmaksām, būtu jāpārskata un, ja iespējams, jāracionalizē katram savstarpējas izmantojamības komponentam un katrai apakšsistēmai atļautais moduļu klāsts.

(19) Izskatot ar drošību saistītu problēmu iespējamos risinājumus, būtu jāņem vērā visi iespējamie šādu problēmu cēloņi, pēc iespējas ietverot ar drošības incidentiem saistītus jautājumus, piemēram, pasažieru drošību pēc sprādziena.

(20) Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma ("*ERTMS*"), telemātikas lietojumprogrammas pasažieru pārvadājumiem ("*TAP*") un telemātikas lietojumprogrammas kravu pārvadājumiem ("*TAF*") ir dzelzceļa digitalizācijas pamats. Tāpēc attiecīgās SITS vajadzības gadījumā būtu jāgroza, lai atbalstītu dzelzceļa nozares digitalizāciju.

(21) Dažās SITS vēl aizvien ir atklātie punkti. Šie atklātie punkti ir elementi, kas atbilst pamatprasībām, un tāpēc ir vajadzīga to saskaņošana, tomēr tie vēl nav izklāstīti attiecīgajās SITS. Tāpēc šie atklātie punkti būtu jāizskata, lai samazinātu valstu noteikumu skaitu, paturot prātā mērķi panākt pilnīgu savstarpēju izmantojamību un veicināt vienotā tirgus darbību.

(22) Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 6. pantu SITS ir jāveic grozījumi, ja tiek konstatēts, ka tajās ir trūkumi.

(23) Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 ([1]) ("*LOC&PAS* SITS") un Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 ([2]) ("*WAG* SITS") būtu jāpilnveido, lai nodrošinātu nepārtrauktu savstarpēju izmantojamību, vienlaikus palielinot dzelzceļa sistēmas pievilcīgumu un efektivitāti. Galvenie aspekti, kuri būtu jāpilnveido, ir tādu noteikumu ieviešana, kas īpaši attiecas uz dzelzceļa tīkliem, kuru sliežu ceļa platums ir 1 520 mm, fakultatīvi noteikumi pasažieru vilcienu sastāvu veidošanas vienkāršošanai, aptverot atgriezenisko savietojamību ar Nolikumu par pasažieru vagonu un bagāžas vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā apmaiņā ("*RIC*" (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*)), automātiskas sistēmas attāluma pārstatīšanai starp riteņiem, vienkārša pasažieru piekļuve pasažieru vagoniem, pasākumi dzelzceļa kravu pārvadājumu produktivitātes uzlabošanai, piemēram, automātiskas sakabes sistēmas un saskaņota kravas vagonu identifikācija. Būtu jāapsver arī pasākumi vilcienu vadītāju aizsardzības uzlabošanai, tostarp vilcienu vadītāju vilciena vadīšanas un atpūtas laiku kontrole, vadītāja kabīnes konstrukcija un attiecīgās prasības, īpaši pievēršoties darba aizsardzībai un darba drošībai, tostarp jautājumam par troksni vadītāja kabīnē.

(24) Noteikumi par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem ("*RID*") ([3]) Eiropas Savienības teritorijā ieviesti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/68/EK ([4]). *RID* ekspertu komiteja 2013. gada *RID* noteikumos ieviesa noteikumu, kas atļauj brīvprātīgi uzstādīt kravas vagoniem nobraukšanas no sliedēm detektēšanas ierīces. Pamatojoties uz daudziem pētījumiem par šo ierīču izmaksām un ieguvumiem no tām, *RID* komitejas izveidotā darba grupa ieteica Komisijai pārskatīt visas attiecīgās SITS, lai tajās iekļautu nobraukšanas no sliedēm detektēšanas funkciju, nosakot attiecīgās tehniskās prasības, darbības aspektus un atbilstības izvērtēšanas procedūru ([5]). Būtu jāizpēta arī noteikumi, kuri attiecas uz ritošo sastāvu un uz infrastruktūru un kuru mērķis ir mazināt ietekmi uz cilvēku un vides drošību gadījumā, ja ir notikusi nobraukšana no sliedēm, tajos ņemot vērā attiecīgo iesaistīto personu uzdevumus un pienākumus. It sevišķi būtu jāizvairās sliežu ceļu malās uzstādīt izvirzītus priekšmetus, piemēram, dzelzceļa zīmes un rādītājus, kas avārijas gadījumā var pārdurt cisternas, kurās pārvadā bīstamās kravas, vai arī jāpieņem citi ietekmes mazināšanas pasākumi.

([1]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp.).

([2]) Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu (OV L 104, 12.4.2013., 1. lpp.).

([3]) Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) C papildinājums, kas 1999. gada 3. jūnijā noslēgts Viļņā, ar grozījumiem.

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīva 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

([5]) RID ekspertu komitejas darba grupas, kas izskata nobraukšanas no sliedēm detektēšanas jautājumus, 5. sesijas ziņojuma II pielikums (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berne, 2016. gada 19. un 20. aprīlis).

(25) Runājot par Komisijas Regulu (ES) Nr. 1304/2014 ([1]) ("*NOI* SITS"), eksperti kopumā piekrīt, ka viens no visefektīvākajiem dzelzceļa radītā trokšņa samazināšanas veidiem ir esošo kravas vagonu modernizācija, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem. Šis tehniskais risinājums samazina dzelzceļa radīto troksni par līdz pat 10 dB, kas nozīmē cilvēkam dzirdamā trokšņa samazinājumu par 50 %. Tāpēc nolūkā risināt dzelzceļa kravu pārvadājumu radītā trokšņa problēmu esošie kravas vagoni būtu jāmodernizē, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem, vai būtu jāpieņem citi piemēroti risinājumi. Var apsvērt šo risinājumu pakāpenisku ieviešanu, ņemot vērā to izmaksu un ieguvumu aplēses.

(26) Lai novērstu neatbilstību, kas radusies pēc *WAG* SITS pārskatīšanas, *NOI* SITS nolūkā risināt dzelzceļa kravu pārvadājumu radītā trokšņa problēmu būtu jāietver kompozītmateriālu bremžu kluču radītā trokšņa tests, tostarp vajadzības gadījumā izmantojot uzraudzību ar lauka iekārtu palīdzību vai, ja iespējams, kompozītmateriālu bremžu kluču akustisko testēšanu stendā.

(27) *ERTMS* Eiropas stratēģiskais izvēršanas plāns ([2]) tika pieņemts 2017. gada 5. janvārī saskaņā ar *TEN-T* pamatnostādņu 47. pantu, un tas attiecas uz pamattīkla koridoriem. Komisijas Regula (ES) 2016/919 ([3]) ("*CCS* SITS") būtu jāpielāgo, lai gādātu par *ERTMS* saskaņotu izvēršanu visā Savienības dzelzceļa tīklā, ņemot vērā *ERTMS* Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu.

(28) Ziņojumā par *ERTMS* ilgāka termiņa perspektīvu, ko Aģentūra pieņēma 2015. gada 18. decembrī ([4]) sadarbībā ar nozari, apzināti tehnoloģiskie elementi, kas ir būtiski *ERTMS* ekonomiskā pamatojuma atbalstam. Šie elementi ir automātiska vilciena vadības sistēma, 3. līmenis, bremzēšanas līknes optimizācija, jaunas paaudzes telesakaru sistēma un satelītpozicionēšana. *ETCS* un *GSMR* specifikācijās būtu jāņem vērā minētie elementi, un šīs specifikācijas būtu attiecīgi jāgroza, vienlaikus ņemot vērā vajadzīgo *ERTMS* stabilitāti. Būtu jāņem vērā ietekme uz citām SITS.

(29) Ņemot vērā to, ka aizvien vairāk tiek izmantotas sakabinātas lokomotīves un motorvagoni, Komisijas Regula (ES) Nr. 1301/2014 ([5]) ("*ENE* SITS") būtu jāpārskata attiecībā uz prasībām, kas piemērojamas, ja šādu ritekļu izmantošanas rezultātā vienlaicīgi darbojas vairāki pantogrāfi, kas ir saskarē ar gaisvadu kontakttīklu. Būtu jāņem vērā arī attiecīgie darbības jautājumi. Vajadzības gadījumā *ENE* SITS un citās SITS būtu jāietver arī attiecīgi noteikumi nepārtrauktas savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai, vienlaikus uzlabojot attiecīgo apakšsistēmu energoefektivitāti.

(30) Komisijas Regulā (ES) Nr. 1299/2014 ([6]) ("*INF* SITS") būtu jāietver noteikumi nepārtrauktas savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai, vienlaikus dodot iespēju samazināt infrastruktūras apkopes izmaksas, šādā nolūkā cita starpā izmantojot laikatkarīgu apkopi, sensorus un stāvokļa uzraudzības tehnoloģijas.

(31) Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 ([7]) ("*PRM* SITS") būtu jāatjaunina, lai tā aptvertu jaunākās tendences, kas saistītas ar pieejamībai traucējošu šķēršļu apzināšanu un novēršanu un progresa uzraudzību pieejamības jomā, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1300/2014 7. panta (Aktīvu reģistrs) 3. punktu un 8. panta (Valstu īstenošanas plāni) 5. un 7. punktu. Pamatojoties uz valstu īstenošanas plāniem, var arī noteikt Eiropas kopīgās prioritātes *PRM* SITS turpmākā īstenošanā. Še būtu jāietver tādu pastāvīgu konstrukcijas risinājumu pārskatīšana, kuri pasažieru vagonos var būt vajadzīgi, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi papildu pakalpojumiem, it sevišķi ietverot restorānvagonu pieejamību.

(32) Komisijas Lēmums 2012/757/ES ([8]) ("*OPE* SITS") būtu pastāvīgi jāuzrauga un pamatotā gadījumā jāpārskata, lai gādātu par to, ka tas neatpaliek no situācijas attīstības un nodrošina optimālu saskaņotību un drošību un darbības prasību savietojamību saskarnē starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītājiem, jo

([1]) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis", ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES (OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp.).

([2]) Komisijas 2017. gada 5. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2017/6 attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu (OV L 3, 6.1.2017., 6. lpp.).

([3]) Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

([4]) Eiropas Dzelzceļu aģentūra, 2015. gada 18. decembra ERA-REP-150.

([5]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1301/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 179. lpp.).

([6]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

([7]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (OV L 356, 12.12.2014., 110. lpp.).

([8]) Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas "satiksmes nodrošināšanas un vadības" apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK (OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.).

īpaši pārrobežu pārvadājumu gadījumā. Tajā arī būtu jāņem vērā tendences, kas saistītas ar: i) 28. apsvērumā minētajiem *ERTMS* tehnoloģiskajiem elementiem, kas ir būtiski *ERTMS* ekonomiskā pamatojuma atbalstam; ii) drošības kultūru un cilvēkfaktoriem; un iii) vilciena un maršruta savietojamību.

(33) Turklāt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ([1]) 36. pantu Komisijai jālūdz Aģentūrai sniegt ieteikumus par visa personāla, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, prasmju un kvalifikācijas noteikšanu un to iekļaušanu *OPE* SITS vai citos attiecīgos tiesību aktos. Šiem ieteikumiem būtu jāattiecas ne tikai uz vilcienu vadītājiem, bet arī uz citu vilciena personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuru izpildei var būt vajadzīga īpaša apmācība, un uz dzelzceļa sistēmas ekspluatācijā un apkopē iesaistīto personālu.

(34) Pēc tam, kad Komisijas Regulā (ES) Nr. 1303/2014 ([2]) ("*SRT* SITS") ieviestas prasības par ugunsdzēsības punktiem "karsto" starpgadījumu pārvaldībai un saņemtas attiecīgas atsauksmes no nozares, *SRT* SITS darbības prasības būtu jāpārskata, lai saskaņotu evakuācijas spējas izvērtēšanu, piemēram, attiecībā uz attālumu starp divām sānu vai vertikālām izejām. Būtu arī jāizvērtē nepieciešamība iekļaut noteikumus, kas paredz saziņas nodrošināšanu starp vilciena personālu, no vienas puses, un infrastruktūras pārvaldītāju un glābšanas dienestiem, no otras puses, un vajadzības gadījumā būtu jāietver attiecīgi noteikumi.

(35) Komisijas Regulā (ES) Nr. 1305/2014 ([3]) ("*TAF* SITS") būtu jāietver informācija, kas veicina vagonu apmaiņu, kombinētos vai multimodālos pārvadājumus, dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru attīstību un ziņošanu par atgadījumiem, ņemot vērā saiknes ar citiem saistītajiem rīkiem. Še būtu jāietver vienkāršota procedūra *TAF* SITS tehniskās bāzlīnijas atjaunināšanai saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma 7.2. iedaļā minēto *TAF* SITS izmaiņu kontroles pārvaldības procesu. Turklāt būtu jāveic pētījums par iespējamu *TAF* SITS datu apmaiņu ar lietojumprogrammām, kas saistītas ar drošību, piemēram, bīstamo kravu vai īpašu sūtījumu gadījumā. SITS būtu jāgroza arī tālab, lai ļautu Aģentūrai novērtēt Eiropas dzelzceļa nozarē ieviesto IT rīku atbilstību SITS prasībām. Turklāt Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma 2.3.2. iedaļa, kurā vadošajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem prasīts saskaņā ar līguma noteikumiem sniegt informāciju ieinteresētajām personām, varētu būt šķērslis dzelzceļu digitalizācijai, un tāpēc tā būtu jāpārskata.

(36) Komisijas Regula (ES) Nr. 454/2011 ([4]) ("*TAP* SITS") būtu jāpārskata, lai vēl vairāk veicinātu digitālas biļešu pārdošanas izmantošanu, tostarp kontroli un norēķinus starp dalībniekiem, īpaši ņemot vērā nozares virzītās pilna servisa modeļa iniciatīvas attīstību. SITS būtu arī jāņem vērā *PRM* SITS pārskatīšana un piemēroti izmaiņu pieprasījumi, kas iesniegti, izmantojot izveidoto *TAP* SITS izmaiņu kontroles pārvaldības procesu. Ar centralizēto datu struktūru pārvaldību saistīto uzdevumu daļa būtu jāpārskata, lai ņemtu vērā jaunos uzdevumus un pienākumus, kuri Aģentūrai uzticēti kā sistēmas iestādei un pārvaldības struktūrai, kas definēta *TAP* pārvaldības dokumentā ([5]) un ko nozare izveidojusi nolūkā paātrināt *TAP* SITS īstenošanu. Būtu arī jātiecas ieviest uzlabojumus, kas veicina tranzīta biļešu pārdošanas un multimodālo braucienu informācijas sistēmu rašanos, it sevišķi nodrošinot piekļuvi attiecīgajiem datiem par braucienu ar vilcienu un šādu datu apmaiņu ar ieinteresētajām personām visā multimodālajā vērtības veidošanas ķēdē. Turklāt *TAP* SITS būtu jātiecas veicināt integrētu mobilitātes pakalpojumu izveidi. SITS būtu jāgroza arī tālab, lai ļautu Aģentūrai novērtēt Eiropas dzelzceļa nozarē ieviesto IT rīku atbilstību SITS prasībām.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

([2]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1303/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos (OV L 356, 12.12.2014., 394. lpp.).

([3]) Komisijas 2014. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 438. lpp.).

([4]) Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

([5]) *TAP* SITS V pielikumā minētais B.61. dokuments.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Šajā lēmumā noteikti īpašie mērķi, saskaņā ar kuriem būtu jāizstrādā jaunas savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas ("SITS") vai būtu jāgroza esošās SITS.

2. pants

Aģentūras uzdevumi

Sagatavojot SITS un to grozījumu projektus pēc Komisijas pieprasījumiem saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. panta 2. punktu, Aģentūra ievēro šā lēmuma 3.–14. pantā noteiktos īpašos mērķus.

Pirms ieteikumu sniegšanas Komisijai Aģentūra ņem vērā pirmajā daļā minēto īpašo mērķu izmaksu un ieguvumu aplēses.

3. pants

Kopīgie īpašie mērķi

1. SITS aptver visu Savienības dzelzceļa sistēmu tā, lai novērstu dublēšanos, nodrošina tiešāku saikni starp apakšsistēmām, pamatprasībām un SITS un ļauj saskaņoti noteikt SITS piemērošanas stratēģiju.

Šādā nolūkā izstrādā dažādus iespējamos scenārijus un atbilstīgos ietekmes novērtējumus.

2. Katras SITS ģeogrāfisko un tehnisko darbības jomu pārskata, lai ņemtu vērā Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3.–5. punkta prasības.

3. SITS attiecīgā gadījumā pārskata, lai nodrošinātu līdzsvaru starp pieeju, kas balstīta uz noteikumiem, un pieeju, kas balstīta uz risku.

4. Katrā SITS pārskata atbilstību starp pamatparametriem un piemērojamajām pamatprasībām, kā arī saskarnes ar citām apakšsistēmām.

5. SITS attiecīgā gadījumā ietver noteikumus, ar ko:

a) ņem vērā iespējamo ietekmi uz citām SITS un esošajām saistītajām stratēģijām, rīcībpolitikām un Savienības tiesību aktiem un saskarnes ar šiem elementiem un nodrošina to savstarpējo saskaņotību. Kad vien iespējams, saglabā spēkā esošos SITS noteikumus, kuru mērķis ir likvidēt tehniskos šķēršļus, kas kavē savstarpēju izmantojamību;

b) ņem vērā Savienības dzelzceļa sistēmas un ar to saistīto pētniecības un inovācijas darbību attīstību un integrē jauninājumus, kad tie sasnieguši attiecīgu gatavības līmeni;

c) izskata atlikušos atklātos punktus;

d) ņem vērā 1 520 mm platuma sliežu ceļa tīkliem piemērojamo tehnisko prasību attīstību trešās valstīs;

e) saskaņo definīcijas starp SITS papildus Direktīvā (ES) 2016/797 norādītajām definīcijām;

f) iestrādā atsauces uz standartiem un citiem tehniskajiem dokumentiem, kas tiek pastāvīgi pilnveidoti, tā, lai būtu iespējama savlaicīga atjaunināšana;

g) pārskata un vajadzības gadījumā palielina savstarpējas izmantojamības komponentu skaitu;

h) norāda, vai atkārtoti jāpaziņo par atbilstības izvērtēšanas struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju, un vai ir piemērojams vienkāršots paziņošanas process. Visos gadījumos norāda attiecīgos piemērojamos nosacījumus;

i) ņem vērā nozares labāko praksi un pārskata savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu atbilstības izvērtēšanas procedūrās norādīto moduļu izvēli;

j) samazina nobraukšanas no sliedēm risku, kā arī samazina ietekmi uz cilvēku un vides drošību gadījumā, ja ir notikusi nobraukšana no sliedēm;

k) izskatot ar drošību saistītu problēmu iespējamos risinājumus, ņem vērā visus iespējamos šādu problēmu cēloņus, pēc iespējas ietverot ar drošības incidentiem saistītus jautājumus, bet nekaitējot drošībai vai savstarpējai izmantojamībai;

l) uzlabo attiecīgo apakšsistēmu energoefektivitāti.

6. Ar informācijas un sakaru sistēmām saistītās SITS ņem vērā atvērtā pirmkoda un atvērto datu arhitektūras prasības.

7. Precizē savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu atbilstības izvērtēšanas moduļu piemērošanu, ietverot SITS attiecīgo nodaļu satura iespējamu pārskatīšanu, kā arī jaunu vai pārskatītu īpašo (*ad hoc*) moduļu nepieciešamību vai vajadzību pāriet uz Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 768/2008/EK ([1]) II pielikumā noteikto standarta moduļu izmantošanu. Šādā nolūkā veic pētījumu, kurā nosaka:

i) atbilstības izvērtēšanas procedūrās iesaistīto ieinteresēto personu uzdevumus un pienākumus;

ii) paplašinātu darbības jomu, kurā ietveramas arī atbilstības izvērtēšanas procedūras, kas saistītas ar paziņotajiem valstu tehniskajiem noteikumiem;

iii) šā punkta ii) apakšpunktā minēto procedūru elementus, tostarp tehniskās dokumentācijas saturu, un izvērtēšanas posmu secību;

iv) verifikācijas sertifikātu veidnes un šo sertifikātu derīguma termiņu, ja sertifikācija veikta saskaņā ar attiecīgo SITS vai saskaņā ar valsts noteikumiem;

v) nosacījumus, ar kuriem savstarpējas izmantojamības komponentus var sertificēt atbilstīgi atceltajām SITS;

vi) uzraudzības un atjaunināšanas revīziju elementus gadījumos, kad piemēro izvērtēšanu uz kvalitātes vadības sistēmas(-u) pamata, tostarp nosacījumus, ar kuriem var veikt negaidītus pieteikuma iesniedzēja telpu apmeklējumus.

4. pants

LOC&PAS SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Pārskata Regulā (ES) Nr. 1302/2014 ("*LOC&PAS* SITS") ietvertos noteikumus par automātiskām sistēmām attāluma pārstatīšanai starp riteņiem, tostarp tehnisko specifikāciju un atbilstības izvērtēšanas procedūru ziņā.

2. Attiecīgā gadījumā *LOC&PAS* SITS ietver noteikumus, ar ko atvieglina pasažieru piekļuvi pasažieru vagoniem, ņemot vērā saskarnes ar infrastruktūru.

3. *LOC&PAS* SITS ietver fakultatīvu kārtību, kas vienkāršo:

a) atļauju piešķiršanu ritekļiem plašās izmantošanas jomās; un

b) pasažieru vilcienu sastāvu veidošanu, aptverot atgriezenisko savietojamību ar Nolikumu par pasažieru vagonu un bagāžas vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā apmaiņā ("*RIC*" (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*)).

4. Attiecīgā gadījumā *LOC&PAS* SITS ietver prasības vilcienu vadītāju aizsardzības uzlabošanai darba aizsardzības un darba drošības ziņā. Nosaka vilcienu vadītāju vilciena vadīšanas un atpūtas laiku kontroles rīku specifikācijas.

5. *LOC&PAS* SITS ņem vērā izmaiņas procedūrā mobilo apakšsistēmu laišanai tirgū, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 20.–26. pantā, tostarp minētās direktīvas 4. panta 3. punkta i) apakšpunktā un 23. pantā norādītās pārbaudes pirms ritekļu, kam piešķirta atļauja, pirmās izmantošanas reizes.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Lēmums Nr. 768/2008/EK par produktu tirdzniecības vienotu sistēmu (OV L 218, 13.8.2008., 82. lpp.).

5. pants

WAG SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 16. punktu, Regula (ES) Nr. 321/2013 ("*WAG* SITS") aptver ritekļus, kuriem piešķirama atļauja un kurus Savienībā ekspluatē dzelzceļa tīklos, kuru sliežu ceļa platums ir 1 520 mm.

2. Pārskata *WAG* SITS noteikumus par automātiskām sistēmām attāluma pārstatīšanai starp riteņiem, tostarp tehnisko specifikāciju un atbilstības izvērtēšanas procedūru ziņā.

3. *WAG* SITS ietver noteikumus vilcienu sastāvu veidošanas elastīguma un efektivitātes uzlabošanai un intermodālo pārvadājumu attīstībai. Attiecīgā gadījumā ietver noteikumus par automātisku sakabi.

4. *WAG* SITS nodrošina saskaņotību ar Noteikumiem par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem ("*RID*") un novērš jebkādu pārklāšanos ar tiem attiecībā uz ritekļiem piemērojamajām tehniskajām prasībām. Nobraukšanas no sliedēm detektēšanas funkcijas iekļaušanu izskata tehnisko prasību, darbības aspektu un atbilstības izvērtēšanas procedūru ziņā.

5. *WAG* SITS ietver prasības, ar ko uzlabo kravas vagonu identifikāciju. Attiecīgā gadījumā ietver bezkontakta tehnoloģiju izmantošanu un ar to saistītos standartus.

6. *WAG* SITS ņem vērā izmaiņas procedūrā mobilo apakšsistēmu laišanai tirgū, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 20.–26. pantā, tostarp minētās direktīvas 4. panta 3. punkta i) apakšpunktā un 23. pantā norādītās pārbaudes pirms ritekļu, kam piešķirta atļauja, pirmās izmantošanas reizes.

6. pants

***NOI* SITS piemērojamie īpašie mērķi**

1. Regula (ES) Nr. 1304/2014 ("*NOI* SITS") ietver noteikumus dzelzceļa kravu pārvadājumu radītā trokšņa problēmas efektīvai risināšanai ar esošo kravas vagonu modernizāciju, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem, vai ar citiem piemērotiem risinājumiem.

2. *NOI* SITS ietver procedūru, kuras mērķis ir testēt kompozītmateriālu bremžu kluču akustiskos parametrus. Atļauj izmantot Regulas (ES) Nr. 321/2013 G papildinājumā minētos kompozītmateriālu bremžu klučus. Vajadzības gadījumā var prasīt papildu testu veikšanu, vai nu izmantojot uzraudzību ar lauka iekārtu palīdzību, vai veicot kompozītmateriālu bremžu kluču akustisko testēšanu stendā.

7. pants

***CCS* SITS piemērojamie īpašie mērķi**

1. Regulu (ES) 2016/919 ("*CCS* SITS") pārskata, lai vienkāršotu procedūru *CCS* SITS tehniskās bāzlīnijas atjaunināšanai saskaņā ar izmaiņu pieprasījumiem, kas iesniegti, izmantojot *CCS* SITS izmaiņu kontroles pārvaldības procesu.

2. *CCS* SITS pārskata, lai nodrošinātu *ERTMS* saskaņotu izvēršanu visā Savienības dzelzceļa tīklā. Lai izvēršana būtu izmaksefektīva, tiecas veidot vienkāršu borta iekārtu arhitektūru un samazināt programmatūras versiju skaitu.

3. *CCS* SITS izdara izmaiņas *ETCS* un *GSM-R* specifikācijās, ņemot vērā izmaksu un ieguvumu analīzi, kas saistīta ar jauniem projektiem un agrākiem ieguldījumiem. Tas ietver gan tehnisko, gan migrācijas tiesisko regulējumu, kas pievēršas Ziņojumā par *ERTMS* ilgāka termiņa perspektīvu apzinātajiem tehnoloģiskajiem elementiem.

4. *CCS* SITS nodrošina mehānismu ātrai kļūdu labošanai, ņemot vērā lauka iekārtu un borta iekārtu apakšsistēmu savietojamību. Minētais mehānisms ietver korektīvus pasākumus, ar ko nodrošina *ERTMS* īstenošanas savietojamību, neapdraudot *ERTMS* stabilitāti. Attiecīgā gadījumā ietver papildu pasākumus, ar ko nodrošina lauka iekārtu un borta iekārtu apakšsistēmu tehnisko savietojamību.

5. *CCS* SITS ļauj veikt tehnoloģiju, kuras var izmantot gan lauka iekārtu, gan borta iekārtu apakšsistēma, migrāciju no *GSM-R* uz nākamās paaudzes sakaru sistēmu, ņemot vērā līdzsvarotību starp dzelzceļa īpašajiem standartiem un telesakaru vispārējiem standartiem.

8. pants

ENE SITS piemērojamie īpašie mērķi

Regulā (ES) Nr. 1301/2014 ("*ENE* SITS") pārskata tehniskās prasības, kas piemērojamas, ja sakabinātu lokomotīvju un motorvagonu izmantošanas rezultātā vienlaicīgi darbojas vairāki pantogrāfi, kas ir saskarē ar gaisvadu kontakttīklu. Attiecīgā gadījumā ietver arī saistītos darbības jautājumus.

9. pants

INF SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Regulā (ES) Nr. 1299/2014 ("*INF* SITS") ietver noteikumus, ar ko nodrošina nepārtrauktu savstarpēju izmantojamību apakšsistēmā un attiecīgā gadījumā ar citām apakšsistēmām, vienlaikus dodot iespēju samazināt infrastruktūras apkopes izmaksas, šādā nolūkā it sevišķi izmantojot laikatkarīgu apkopi, sensorus un stāvokļa uzraudzības tehnoloģijas.

2. *INF* SITS ietver noteikumus par automātiskām sistēmām attāluma pārstatīšanai starp riteņiem, tostarp tehnisko specifikāciju un atbilstības izvērtēšanas procedūru ziņā.

10. pants

PRM SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Regulu (ES) Nr. 1300/2014 ("*PRM* SITS") pārskata, lai noteiktu prasības par minētās regulas 7. pantā norādīto aktīvu reģistru.

Tā ietver noteikumus, kas saistīti ar to struktūrvienību iecelšanu, kuras atbild par attiecīgo datu sniegšanu, un noteikumus, ar ko norāda grafiku aktīvu reģistra izveidošanai dalībvalstīs.

Šo noteikumu pamatā ir minētās regulas 7. panta 2. punktā norādītais Aģentūras ieteikums un labākā prakse, kas izriet no katrā dalībvalstī izveidoto aktīvu reģistru īstenošanas.

2. *PRM* SITS, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. 1300/2014 8. pantā minētajos valstu īstenošanas plānos ietverto stratēģiju salīdzinošu pārskatu, nosaka kopīgās prioritātes un kritērijus, kuru mērķis ir vēl vairāk uzlabot pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Šajās prioritātēs un kritērijos ņem vērā labāko praksi, kas izriet no minēto plānu izstrādes un īstenošanas.

3. *PRM* SITS skaidri definē terminus "manuāli vadāms ratiņkrēsls" un "elektriski darbināms ratiņkrēsls" un nosaka prasības, kas piemērojamas inovatīviem elektriski darbināmiem ratiņkrēsliem, lai ar tiem droši varētu iekļūt pasažieru vilcienos.

11. pants

OPE SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Lai būtu iespējams samazināt valstu noteikumu skaitu, Lēmums 2012/757/ES ("*OPE* SITS") nosaka darbības pamatprincipus un kopīgus darbības noteikumus.

2. *OPE* SITS ietver noteikumus, ar ko nodrošina savietojamību starp pilniem vilciena sastāviem un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt.

3. *OPE* SITS ņem vērā standartizētu saziņas metožu un protokolu, kā arī standartizētu datu apmaiņas sistēmu izveidi.

4. *OPE* SITS ņem vērā Direktīvas (ES) 2016/797 47., 48. un 49. pantā minēto reģistru pilnveidi.

5. *OPE* SITS nosaka to atklāto punktu tvērumu, kuri attiecas uz darbību, un nošķir valstī piemērojamos noteikumus un noteikumus, kas jāsaskaņo ar Savienības tiesību aktu palīdzību, nolūkā darīt iespējamu migrāciju uz sistēmu, kurā nodrošināta savstarpēja izmantojamība, kas nosaka optimālo tehniskās saskaņošanas līmeni.

6. *OPE* SITS nodrošina saskaņotu saikņu izveidi ar infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmu darbības prasībām. Tas cita starpā paredz nodrošināt, ka pienācīgi ir ņemta vērā drošības kultūra un cilvēkfaktori.

7. Attiecīgā gadījumā *OPE* SITS nosaka visa tāda personāla prasmes un kvalifikāciju, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, uz ko neattiecas citi saistītie tiesību akti.

12. pants

SRT SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Regulā (ES) Nr. 1303/2014 ("*SRT* SITS") ietvertās darbības prasības pārskata, lai saskaņotu evakuācijas spējas izvērtēšanu, piemēram, attiecībā uz attālumu starp divām sānu vai vertikālām izejām.

2. Attiecīgā gadījumā ietver noteikumus par saziņu starp vilciena personālu, no vienas puses, un infrastruktūras pārvaldītāju un glābšanas dienestiem, no otras puses.

13. pants

TAF SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Regulu (ES) Nr. 1305/2014 ("*TAF* SITS") pārskata, lai vienkāršotu procedūru *TAF* SITS tehniskās bāzlīnijas atjaunināšanai saskaņā ar minētās regulas pielikuma 7.2. iedaļā norādīto *TAF* SITS izmaiņu kontroles pārvaldības procesu.

2. Pārskata un attiecīgā gadījumā vienkāršo to ziņojumu saturu un struktūru, kuri *TAF* SITS noteikti saistībā ar vagonu apmaiņu un vilcienu sastāvu veidošanu.

3. Pārskata to ziņojumu saturu un struktūru, kuri *TAF* SITS noteikti saistībā ar kombinētajiem vai multimodālajiem pārvadājumiem, un, ja tādi ziņojumi nav pieejami, tos izstrādā, lai vienkāršotu loģistiku un darbību.

4. Attiecīgā gadījumā *TAF* SITS ietver datus, ko izmanto datu apmaiņai ar lietojumprogrammām, kas saistītas ar drošību.

5. Pārskata saiknes starp *TAF* SITS datubāzēm un rīkiem, ko izmanto, lai uzlabotu dzelzceļa kravu pārvadājumu veikšanu.

6. *TAF* SITS ļauj Aģentūrai novērtēt Eiropas dzelzceļa nozarē ieviesto IT rīku atbilstību SITS prasībām.

7. *TAF* SITS nenosaka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem prasības, kas varētu būt šķērslis dzelzceļu digitalizācijai.

14. pants

TAP SITS piemērojamie īpašie mērķi

1. Regulu (ES) Nr. 454/2011 ("*TAP* SITS") pārskata, lai vienkāršotu procedūru *TAP* SITS tehniskās bāzlīnijas atjaunināšanai saskaņā ar minētās regulas pielikuma 7.5.2. iedaļā norādīto *TAP* SITS izmaiņu kontroles pārvaldības procesu.

2. *TAP* SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir *TAF* SITS ģeogrāfiskā darbības joma.

3. Attiecīgā gadījumā *TAP* SITS ņem vērā Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 1.6. punktā noteikto pamatprasību "Pieejamība".

4. *TAP* SITS ņem vērā *PRM* SITS pārskatīšanu, it sevišķi attiecībā uz aktīvu reģistriem un attiecīgā gadījumā – nozares virzīto pilna servisa modeļa iniciatīvu.

5. *TAP* SITS nosaka ar centralizēto datu struktūru pārvaldību saistīto uzdevumu daļu nolūkā ņemt vērā jaunos uzdevumus un pienākumus, kuri uzticēti Aģentūrai un pārvaldības struktūrai, ko nozare izveidojusi nolūkā paātrināt *TAP* SITS īstenošanu.

6. *TAP* SITS tiecas veicināt tranzīta biļešu pārdošanas, integrētās biļešu pārdošanas un multimodālo braucienu informācijas un rezervācijas sistēmu rašanos.

7. *TAF* SITS ļauj Aģentūrai novērtēt Eiropas dzelzceļa nozarē ieviesto IT rīku atbilstību SITS prasībām.

15. pants

Šis lēmums stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Briselē, 2017. gada 8. jūnijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER