BESLUT

KOMMISSIONENS DELEGERADE BESLUT (EU) 2017/1474

av den 8 juni 2017

om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 vad gäller särskilda mål för utarbetande, antagande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

[delgivet med nr C(2017) 3800]

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen [1], särskilt artikel 5.1, och

av följande skäl:

(1) Samtidigt som innehållet i och några allmänna mål för de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (nedan kallade *TSD:er*) fastställs i artikel 4 i direktiv (EU) 2016/797 innehåller direktivet inga särskilda mål för varje specifikation, utan i stället ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för detta ändamål.

(2) I detta beslut fastställs en sammanhängande uppsättning särskilda mål som bör integreras i TSD:erna för att förbättra driftskompatibiliteten och samtidigt göra det möjligt att främja, förbättra och utveckla järnvägstransporterna inom unionen och mellan unionen och tredjeländer och bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och det gradvisa förverkligandet av den inre marknaden.

(3) Dessa särskilda mål i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet bör genomföras genom begäranden till Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*) i enlighet med artikel 5.2 i direktiv (EU) 2016/797. Dessa begäranden bör baseras på kommissionens egna prioriteringar och på tillgängliga resurser inom byrån. Rekommendationerna från byrån bör, för varje särskilt mål, omfatta kostnads-nyttoanalyser och konsekvensbedömningar av de tekniska lösningar som övervägts, för att kommissionen ska kunna välja ut de bästa lösningarna och fastställa TSD:erna med hjälp av genomförandeakter, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3 i direktiv (EU) 2016/797.

(4) I fråga om tillämpningsområde omfattar de befintliga TSD:erna på ett tillfredsställande sätt samtliga delsystem som definieras i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797. I enlighet med principerna om bättre lagstiftning och för att minska antalet lagstiftningsakter och ytterligare öka samstämmigheten mellan TSD:erna bör dock tillämpningsområdet för vissa TSD:er ses över, och några av dem bör omstruktureras eller slås samman för att undvika dubblering och för att ge en mer direkt koppling mellan delsystem, väsentliga krav och TSD:er. I samband med detta bör man ta hänsyn till den stabilitet som krävs i järnvägslagstiftningen.

(5) För att säkerställa lagstiftningens samstämmighet bör den möjliga påverkan och gränssnitten mellan TSD:erna, och mellan TSD:erna och befintliga strategier, policyåtgärder och lagstiftning, beaktas. Det bör också övervägas huruvida de föreslagna lösningarna, eller specifika delar av dessa, bör tas med i själva TSD:n eller i tillhörande dokument och lagstiftning. TSD:erna bör dessutom, så ofta som möjligt, bibehålla de TSD-bestämmelser som avlägsnar tekniska hinder för driftskompatibilitet, särskilt bestämmelser som underlättar den fria rörligheten för fordon i hela unionen.

(6) Översyner av TSD:er bör ta hänsyn till erfarenheterna från järnvägssektorn i fråga om oklara krav eller andra oavsiktliga effekter och kostnader till följd av TSD:erna, inklusive och i synnerhet erfarenheterna från godskorridorer eller erfarenheter som en följd av att TSD:erna tillämpats på linjer med liten trafik.

[1] EUT L 138, 26.5.2016, s. 44.

(7) Översyner av TSD:er bör också ta hänsyn till behovet att uppnå rätt avvägning mellan ett regelbaserat tillvägagångssätt som gör det möjligt att underlätta teknisk kompatibilitet, särskilt vid gränssnitten mellan delsystemen men också mellan driftskompatibilitetskomponenter och delsystem, och ett riskbaserat tillvägagångssätt som gör det möjligt att underlätta teknisk utveckling och innovativa lösningar, särskilt vid specifikation av funktioner och prestanda.

(8) Översyner av TSD:er bör ta hänsyn till utvecklingen av järnvägssystemet och tillhörande forsknings- och innovationsaktiviteter, i synnerhet men inte begränsat till Shift2Rail, för att bibehålla handlingsutrymme för innovation och integrera innovationer när de nått en lämplig mognadsnivå som bestäms av byrån.

(9) I fråga om den tekniska samstämmigheten hos järnvägsnäten med 1 520 mm spårvidd i unionen, och hos de fordon som används i dessa nät, bör de berörda TSD:erna ta hänsyn till utvecklingen av tekniska krav som är tillämpliga på näten med 1 520 mm spårvidd i tredjeländer.

(10) TSD:er kan innehålla frivilliga bestämmelser som beaktar krav som är allmänt förekommande i andra geografiska områden, t.ex. högre axellaster för tunga tåg, för att underlätta att TSD:erna främjas och möjligen antas utanför unionen, och för att underlätta utbyte mellan nät i tredjeländer och unionen.

(11) För att TSD:erna ska kunna hålla jämna steg med utvecklingen av standarder och andra tekniska dokument bör de innehålla hänvisningar till dessa dokument på ett sätt som gör det möjligt att snabbt uppdatera dem, samtidigt som det ska finnas möjlighet till nödvändiga övergångar mellan olika standarder eller mellan olika versioner av standarder.

(12) Flertalet TSD:er inbegriper, i enlighet med artikel 4.3 f i direktiv (EU) 2016/797, punkter som anger strategin för deras tillämpning, för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till en situation som överensstämmer med TSD:n. Det råder dock osäkerhet i järnvägssektorn om den konkreta tillämpningen av dessa punkter. Strategierna för tillämpningen bör därför ses över och, i den utsträckning det är möjligt och beroende på karaktären av varje TSD, förenklas och göras enhetliga i de olika TSD:erna, särskilt i de som berör rullande materiel. Möjligheten att tillåta en blandad tillämpning av en TSD och dess föregående version under övergångsperioden bör övervägas. Dessutom bör giltighetsperioden för intygen gällande driftskompatibilitetskomponenter och delsystem definieras i TSD:erna, och de bör vara samstämmiga mellan olika TSD:er.

(13) Artikel 4.3 h i direktiv (EU) 2016/797 tillåter att TSD:er inbegriper bestämmelser som är tillämpliga på befintliga delsystem och fordon, särskilt i händelse av ombyggnad och modernisering av dessa. Dessa bestämmelser kan ge upphov till osäkerhet om rättsläget för godkännanden som redan utfärdats, och därför bör särskild uppmärksamhet ägnas åt den preliminära analysen av tillhörande kostnader och nytta och åt definitionen av de ändringsarbeten som kräver en ny ansökan om godkännande.

(14) För att säkerställa effektiva processer för utsläppande på marknaden och ibruktagande av fordon bör TSD:erna ge visshet om vilka fordonsparametrar som bör kontrolleras som en del av godkännandeförfarandena i enlighet med artiklarna 21 och 24 i direktiv (EU) 2016/797 och vilka parametrar som bör kontrolleras av järnvägsföretagen efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordonet på marknaden och innan fordonet används för första gången, för att säkerställa kompatibiliteten mellan fordonen och de sträckor som de ska framföras på. TSD:erna bör också klargöra vilka förfaranden som ska följas av järnvägsföretagen för att säkerställa kompatibilitet mellan hela tåg, inklusive intermodala transportenheter, och de sträckor som de ska framföras på liksom, i den utsträckning som är möjlig, den information som ska tillhandahållas av infrastrukturförvaltarna och de villkor på vilka järnvägsföretag bör beviljas tillträde till nätet för att utföra därmed sammanhängande prov.

(15) Utöver kraven i artikel 5.2 a i direktiv (EU) 2016/797 om fastställande av grundparametrar samt gränssnitt mellan delsystem bör också TSD:ernas tabeller med förteckningar över relationerna mellan grundparametrarna och de väsentliga kraven i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797 uppdateras, för att säkerställa enhetlighet mellan samtliga TSD:er.

(16) Järnvägssystemets modularitet bör förbättras för att möjliggöra enkelt utbyte vid underhåll, och för att ge möjlighet till stordriftsfördelar, minskade underhållskostnader och färre tekniskt föråldrade komponenter. Antalet driftskompatibilitetskomponenter bör därför ses över och utökas om så är lämpligt, vilket främjar användningen av kommersiella standardprodukter och reservdelar och innebär att man drar nytta av standardiseringen.

(17) Anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse skapar en betydande administrativ börda för medlemsstaterna och kommissionen. För att öka effektiviteten och minska dröjsmålen bör en förenklad process föreslås för kompletterande anmälningar om endast begränsade kompletterande behörigheter, eller inga alls, krävs

av ett organ för bedömning av överensstämmelse som redan har anmälts för en tidigare version av en TSD. För att undvika osäkerhet bör det i varje TSD anges om hela anmälningsprocessen ska följas eller om en anmälan automatiskt kan utvidgas till den reviderade TSD:n eller om en förenklad process kan tillämpas och vilka villkor som gäller i så fall.

(18) I en del fall är beskrivningen av roller och ansvarsområden för den sökande och det anmälda organet inte tillräckligt exakt, vilket leder till osäkerhet och olika tolkningar av förfarandena för bedömning av överensstämmelse avseende driftskompatibilitetskomponenter och delsystem, och dessa förfaranden bör därför ses över och kommissionen bör parallellt anta genomförandeakter som reviderar de särskilda modulerna för överensstämmelsebedömning, i enlighet med artikel 24.6 i direktiv (EU) 2016/797. Utbudet av tillåtna moduler för varje driftskompatibilitetskomponent och delsystem bör dessutom ses över och, om möjligt, rationaliseras för att förbättra processens effektivitet och undvika onödiga kostnader.

(19) När möjliga lösningar övervägs för säkerhetsrelaterade problem bör alla möjliga orsaker till dessa problem beaktas, inbegripet, i den utsträckning som är möjlig, de som är kopplade till skyddstillbud (t.ex. passagerarnas säkerhet efter en explosion).

(20) ERTMS (*European Railway Traffic Management System*), telematikapplikationerna för persontrafik (TAP) och telematikapplikationerna för godstrafik (TAF) utgör grunden för järnvägens digitalisering. De berörda TSD:erna bör därför ändras där så är lämpligt för att stödja digitaliseringen av järnvägssektorn.

(21) Flera TSD:er har fortfarande öppna punkter. Dessa öppna punkter är kopplade till väsentliga krav och kräver därför harmonisering, men omfattas ännu inte av TSD:erna i fråga. Dessa öppna punkter bör därför behandlas för att minska antalet nationella regler, i syfte att uppnå fullständig driftskompatibilitet och bidra till den inre marknadens funktion.

(22) I enlighet med artikel 6 i direktiv (EU) 2016/797 bör därför TSD:er ändras om de uppvisar brister.

(23) Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 ([1]) (TSD ”Lok och passagerarfordon”) och kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 ([2]) (TSD ”Godsvagnar”) bör vidareutvecklas för att säkerställa fortsatt driftskompatibilitet och samtidigt öka järnvägssystemets attraktivitet och effektivitet. De huvudsakliga punkter som bör utvecklas gäller införandet av bestämmelser som specifikt gäller för järnvägsnät med 1 520 mm spårvidd, frivilliga bestämmelser för att underlätta sammansättningen av persontåg, inklusive bakåtkompatibilitet med RIC-avtalet (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*), automatiska system för variabel spårvidd, förenklat tillträde för passagerare till personvagnar, åtgärder för att öka godstrafikens produktivitet, t.ex. system för automatkoppel och harmoniserad identifiering av godsvagnar. Åtgärder för att förbättra skyddet av tågförare bör också övervägas, inbegripet kontroll av tågförarnas kör- och vilotider, utformningen av förarhytten och motsvarande krav, med särskilt fokus på hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och driftsäkerhet, inbegripet frågan om buller i förarhytten.

(24) Reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID) ([3]) säkerställs inom Europeiska unionens territorium av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG ([4]). RID:s expertkommitté införde en bestämmelse i RID från 2013 som ger möjlighet att på frivillig grund installera anordningar för urspårningsdetektering i godsvagnar. På grundval av flera undersökningar om kostnaderna och nyttan med dessa anordningar rekommenderade den arbetsgrupp som inrättats av RID-kommittén att kommissionen ser över alla berörda TSD:er för att inkludera funktionen för urspårningsdetektering i form av tekniska krav, driftsaspekter och förfaranden för bedömning av överensstämmelse ([5]). Bestämmelser för både rullande materiel och infrastruktur bör också övervägas för att minimera inverkan på säkerheten för människor och miljö vid en urspårning, med beaktande av de berörda aktörernas roller och ansvarsområden. Särskilt bör utstickande föremål vid sidan av spåren, t.ex. signaler som kan genomborra tankar med farligt gods i händelse av en olycka, undvikas, eller så bör andra riskreducerande åtgärder antas.

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 228).

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG (EUT L 104, 12.4.2013, s. 1).

([3]) Bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) som ingicks i Vilnius den 3 juni 1999, i dess ändrade lydelse.

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

([5]) Bilaga II till rapporten från det femte mötet i arbetsgruppen om urspårningsdetektering inom RID:s expertkommitté (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, den 19 och 20 april 2016).

(25) När det gäller kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 ([1]) (TSD ”Buller”) är experterna i stort sett överens om att ett av de effektivaste sätten att begränsa järnvägsbuller är att efterutrusta befintliga godsvagnar med kompositbromsblock. Denna tekniklösning minskar järnvägsbullret med upp till 10 dB, vilket motsvarar en minskning på 50 % i hörbart buller för människor. För att ta itu med buller från godstrafiken bör därför befintliga godsvagnar efterutrustas med kompositbromsblock, eller så bör andra lämpliga lösningar antas. Ett gradvist genomförande av dessa lösningar kan övervägas, med beaktande av deras uppskattade kostnader och fördelar.

(26) För att justera en avvikelse till följd av en översyn av TSD ”Godsvagnar” bör TSD ”Buller” inbegripa ett bullerprov för kompositbromsblock för att ta itu med buller från godstrafik inklusive, när så krävs, genom markbaserad övervakning eller, om så är möjligt, akustisk provning av kompositbromsblock i bänkprov.

(27) Den europeiska genomförandeplanen för ERTMS ([2]) antogs den 5 januari 2017 i enlighet med artikel 47 i TEN-T-riktlinjerna och är tillämplig på stomnätskorridorerna. Kommissionens förordning (EU) 2016/919 ([3]) (TSD ”Trafikstyrning och signalering”) bör justeras så att en sammanhängande utbyggnad av ERTMS föreskrivs för järnvägsnätet i hela unionen, med beaktande av den europeiska genomförandeplanen för ERTMS.

(28) I den rapport om ERTMS i ett långsiktigt perspektiv som antogs av byrån den 18 december 2015 ([4]) tillsammans med sektorn kartläggs tekniska faktorer som är väsentliga för att motivera ERTMS i fråga om ekonomisk nytta. Dessa faktorer inbegriper automatisk tågmanövrering (ATO, *Automatic Train Operation*) på nivå 3, optimering av bromskurvor, en ny generation av telekommunikationssystem och satellitpositionering. Specifikationerna för ETCS och GSM-R bör beakta dessa faktorer och ändras på lämpligt sätt, samtidigt som hänsyn tas till den stabilitet inom ERTMS som är nödvändig. Inverkan på andra TSD:er bör beaktas.

(29) Mot bakgrund av den ökade användningen av kopplade lok och motorvagnar bör kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 ([5]) (TSD ”Energi”) ses över när det gäller krav avseende driftsfall där flera strömavtagare samtidigt är i kontakt med kontaktledningen vid sådan användning av fordon. Tillhörande driftsfrågor bör också beaktas. TSD ”Energi” och andra TSD:er bör, där så är lämpligt, också omfatta bestämmelser för att säkerställa fortsatt driftskompatibilitet samtidigt som energieffektiviteten i de berörda delsystemen förbättras.

(30) Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 ([6]) (TSD ”Infrastruktur”) bör inbegripa bestämmelser som säkerställer fortsatt driftskompatibilitet och samtidigt ger möjlighet till sänkta underhållskostnader för infrastruktur genom användning av bl.a. tidsbaserat underhåll, givare och teknik för tillståndsövervakning.

(31) Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 ([7]) (TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet”) bör uppdateras för att ta hänsyn till den senaste utvecklingen när det gäller att kartlägga och undanröja hinder för tillgänglighet och övervaka utvecklingen i fråga om tillgänglighet, i enlighet med artikel 7.3 om förteckning över tillgångar och artikel 8.5 och 8.7 om nationella genomförandeplaner i förordning (EU) nr 1300/2014. Gemensamma europeiska prioriteringar för fortsatt genomförande av TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet” kan också kartläggas på grundval av de nationella genomförandeplanerna. Detta bör omfatta en genomgång av permanenta strukturella lösningar som kan krävas i personvagnar för att säkerställa likvärdig tillgång till extra tjänster för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet och i synnerhet tillgång till restaurangvagnar.

(32) Kommissionens beslut 2012/757/EU ([8]) (TSD ”Drift och trafikledning”) bör vara föremål för regelbunden övervakning, och bör revideras där så är motiverat, för att säkerställa att det är fortsatt aktuellt och tillhandahåller

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 av den 26 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – buller, om ändring av beslut 2008/232/EG och om upphävande av beslut 2011/229/EU (EUT L 356, 12.12.2014, s. 421).

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 av den 5 januari 2017 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (EUT L 3, 6.1.2017, s. 6).

([3]) Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1).

([4]) Europeiska järnvägsbyrån, ERA-REP-150 av den 18 december 2015.

([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Energi i unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 179).

([6]) Kommissionens förordning (EU) nr 1299/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Infrastruktur i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 1).

([7]) Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 356, 12.12.2014, s. 110).

([8]) Kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG (EUT L 345, 15.12.2012, s. 1).

optimal harmonisering och säkerhet och driftskompatibilitet i fråga om driftskrav på gränssnittsnivå mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, särskilt när det gäller gränsöverskridande trafik. Det bör även ta hänsyn till den utveckling som rör i) de tekniska faktorer som är väsentliga för att motivera ERTMS i fråga om ekonomisk nytta och som avses i skäl 28, ii) säkerhetskultur och mänskliga faktorer, och iii) kompatibilitet i fråga om tåg/sträcka.

(33) Dessutom kommer kommissionen, i enlighet med artikel 36 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ([1]), att begära att byrån utfärdar rekommendationer som rör definitionen av färdigheter och kvalifikationer för all personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, och att dessa införs i TSD ”Drift och trafikledning” eller i annan relevant lagstiftning. Dessa rekommendationer bör inte endast omfatta tågförare, utan också annan ombordpersonal som utför säkerhetsrelaterade uppgifter vilka kan kräva särskild utbildning, och personal som deltar i järnvägssystemets drift och underhåll.

(34) Efter införandet av krav på utgångspunkter för brandbekämpning, för hantering av ”heta olyckor”, i kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 ([2]) (TSD ”Säkerhet i järnvägstunnlar”) och reaktioner från sektorn bör driftskraven i TSD ”Säkerhet i järnvägstunnlar” ses över med tanke på en harmoniserad utvärdering av utrymningsförmåga, t.ex. när det rör avståndet mellan två laterala eller vertikala utgångar. Behovet av att ta med bestämmelser för att säkerställa kommunikation mellan å ena sidan ombordpersonal och å andra sidan infrastrukturförvaltaren och räddningstjänsten bör också utvärderas, och därmed förknippade bestämmelser bör tas med där så är lämpligt.

(35) Kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 ([3]) (TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik”) bör innehålla information som underlättar utbyte av godsvagnar, kombitransporter eller multimodala transporter, utveckling av godskorridorer och händelserapportering, med beaktande av kopplingar till andra därmed sammanhängande verktyg. Detta bör omfatta ett förenklat förfarande för uppdatering av den grundläggande referensnivån i TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik”, i enlighet med det förfarande för förändringshanteringsprocess som avses i avsnitt 7.2 i bilagan till förordning (EU) nr 1305/2014. Dessutom bör en undersökning genomföras om möjligheten att utbyta data enligt TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” med säkerhetsrelaterade tillämpningar, t.ex. när det gäller farligt gods eller specialtransporter. TSD:n bör också ändras för att ge byrån möjlighet att bedöma överensstämmelsen hos den europeiska järnvägssektorns it-verktyg med TSD-kraven. Avsnitt 2.3.2 i bilagan till förordning (EU) nr 1305/2014, där avtal krävs för att huvudansvariga järnvägsföretag ska tillhandahålla information till berörda parter, skulle dessutom kunna utgöra ett hinder för järnvägens digitalisering, och det bör därför ses över.

(36) Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 ([4]) (TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”) bör ses över i syfte att ytterligare underlätta användningen av digitala biljetter, inklusive kontroll och avräkning av betalningar mellan deltagarna, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av det branschdrivna initiativet *Full Service Model*. TSD:n bör också beakta revideringar av TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet” och relevanta ändringsbegäranden som genomgått den fastställda förändringshanteringsprocessen för TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”. Den del av arbetsuppgifterna som rör hantering av centraliserade datastrukturer bör ses över för att ta hänsyn till byråns nya arbetsuppgifter och ansvarsområden i egenskap av systemmyndighet, och det styrorgan som definieras i styrdokumentet för telematikapplikationer för persontrafik ([5]) (*TAP Governance*) och som inrättats av sektorn i syfte att påskynda genomförandet av TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”. Förbättringar för att underlätta tillkomsten av direktbiljettsystem och informationssystem för multimodala resor bör också eftersträvas, särskilt genom tillgång till och utbyte av relevanta data om järnvägsresor för berörda parter i hela den multimodala värdekedjan. Dessutom bör TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” ha som mål att underlätta tillkomsten av integrerade rörlighetstjänster. TSD:n bör också ändras för att ge byrån möjlighet att bedöma överensstämmelsen hos den europeiska järnvägssektorns it-verktyg med TSD-kraven.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”säkerhet i järnvägstunnlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 356, 12.12.2014, s. 394).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 av den 11 december 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EG) nr 62/2006 (EUT L 356, 12.12.2014, s. 438).

([4]) Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet (EUT L 123, 12.5.2011, s. 11).

([5]) Dokument B.61 som det hänvisas till i bilaga V till TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I detta beslut anges de särskilda mål för vilka nya tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) ska utarbetas eller befintliga TSD:er ändras.

Artikel 2

Byråns uppgifter

Byrån ska, när den utarbetar TSD:er och ändringar av TSD:er efter begäranden från kommissionen i enlighet med artikel 5.2 i direktiv (EU) 2016/797, rätta sig efter de särskilda målen i artiklarna 3–14 i detta beslut.

Byrån ska lämna rekommendationer till kommissionen med beaktande av de uppskattade kostnaderna för och den uppskattade nyttan av de särskilda mål som avses i första stycket.

Artikel 3

Gemensamma särskilda mål

1. TSD:erna ska omfatta hela unionens järnvägssystem på ett sätt som undviker dubblering, ger en mer direkt koppling mellan delsystem, väsentliga krav och TSD:er och ger möjlighet till en sammanhängande definition av strategierna för tillämpning av TSD:erna.

I detta syfte ska olika möjliga scenarier och motsvarande konsekvensbedömningar utarbetas.

2. Det geografiska och tekniska tillämpningsområdet för varje TSD ska ses över för att ta hänsyn till kraven i artikel 1.3–1.5 i direktiv (EU) 2016/797.

3. TSD:er ska ses över när så är lämpligt för att säkerställa rätt avvägning mellan ett regelbaserat och ett riskbaserat tillvägagångssätt.

4. Kopplingen mellan grundparametrarna och de tillämpliga väsentliga kraven ska ses över för varje TSD, liksom gränssnitten mot andra delsystem.

5. TSD:erna ska, där så är lämpligt, innehålla bestämmelser som uppfyller följande krav:

a) De ska beakta den möjliga inverkan på och gränssnitten mot andra TSD:er och befintliga relevanta strategier, policyåtgärder och unionslagstiftning, och säkerställa samstämmighet dem emellan. De ska, så ofta som möjligt, bibehålla de TSD-bestämmelser som är i kraft och som syftar till att avlägsna tekniska hinder för driftskompatibilitet.

b) De ska ta hänsyn till utvecklingen av unionens järnvägssystem och tillhörande forsknings- och innovationsaktiviteter, och integrera dessa när de når en lämplig mognadsnivå.

c) De ska åtgärda de återstående öppna punkterna.

d) De ska ta hänsyn till utvecklingen av tekniska krav som är tillämpliga på näten med 1 520 mm spårvidd i tredjeländer.

e) De ska harmonisera definitioner mellan TSD:er, utöver de definitioner som förtecknas i direktiv (EU) 2016/797.

f) De ska innehålla hänvisningar till standarder och andra tekniska dokument som regelbundet utvecklas på ett sätt som gör det möjligt att snabbt uppdatera dem.

g) De ska se över antalet driftskompatibilitetskomponenter och utöka detta antal om så är lämpligt.

h) De ska ange huruvida organ för bedömning av överensstämmelse som redan anmälts för en tidigare version av TSD:n behöver anmälas på nytt, och huruvida en förenklad anmälningsprocess ska tillämpas. I samtliga fall ska de tillhörande villkor som är tillämpliga anges.

i) De ska beakta bästa praxis i sektorn och se över det urval av moduler som föreskrivs i förfarandena för bedömning av överensstämmelse av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem.

j) De ska minska risken för urspårning, liksom inverkan på säkerheten för människor och miljö vid en urspårning.

k) De ska, när möjliga lösningar övervägs för säkerhetsrelaterade problem, beakta alla möjliga orsaker till dessa problem, inbegripet, i den utsträckning som är möjlig, de som är kopplade till skyddstillbud, utan att äventyra säkerheten eller driftskompatibiliteten.

l) De ska förbättra energieffektiviteten i de berörda delsystemen.

6. TSD:er som rör informations- och kommunikationssystem ska beakta krav på öppen källkod och öppen dataarkitektur.

7. Tillämpningen av modulerna för bedömning av överensstämmelse av driftskompatibilitetskomponenter och delsystem ska klargöras, inbegripet eventuella revideringar av innehållet i berörda kapitel i TSD:erna samt behovet av nya eller reviderade särskilda moduler eller migreringen mot standardmodulerna i bilaga II till Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG ([1]). I detta syfte ska en undersökning genomföras för att ange

i) roller och ansvarsområden för de berörda parter som deltar i förfaranden för bedömning av överensstämmelse,

ii) ett utvidgat tillämpningsområde som omfattar även förfaranden för bedömning av överensstämmelse som rör anmälda nationella tekniska regler,

iii) delarna i de förfaranden som avses i led ii, inklusive innehållet i det tekniska underlaget, och ordningsföljden för stegen i bedömningen,

iv) mallarna för kontrollintygen och deras giltighetsperiod när det gäller certifiering enligt den berörda TSD:n eller enligt nationella regler,

v) villkoren för att driftskompatibilitetskomponenter ska kunna certifieras enligt upphävda TSD:er,

vi) de delar av övervakningen och granskningen av modernisering där bedömning på grundval av kvalitetsledningssystem tillämpas, inklusive de villkor som gäller när ett oanmält besök ska genomföras på den sökandes område.

Artikel 4

Särskilda mål som gäller TSD ”Lok och passagerarfordon”

1. Bestämmelserna om automatiska system för variabel spårvidd i förordning (EU) nr 1302/2014 (TSD ”Lok och passagerarfordon”), inklusive när det gäller tekniska specifikationer och förfaranden för bedömning av överensstämmelse, ska ses över.

2. Bestämmelser som underlättar passagerarnas tillträde till personvagnar ska där så är lämpligt tas med i TSD ”Lok och passagerarfordon”, med beaktande av gränssnitten mot infrastrukturen.

3. TSD ”Lok och passagerarfordon” ska innehålla frivilliga förfaranden som underlättar

a) godkännande av fordon för användning inom stora områden, och

b) sammansättningen av persontåg, inklusive bakåtkompatibilitet med RIC-avtalet.

4. Krav för förbättrat skydd av tågförare ska, där så är lämpligt, tas med i TSD ”Lok och passagerarfordon” i fråga om hälsa och säkerhet på arbetsplatsen liksom driftsäkerhet. Specifikationer ska definieras för verktyg för kontroll av tågförarnas kör- och vilotider.

5. TSD ”Lok och passagerarfordon” ska beakta ändringar av förfarandet för utsläppandet av mobila delsystem på marknaden, enligt vad som föreskrivs i artiklarna 20–26 i direktiv (EU) 2016/797, inklusive de kontroller före första användning av godkända fordon som omnämns i artiklarna 4.3 i och 23 i det direktivet.

([1]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter (EUT L 218, 13.8.2008, s. 82).

Artikel 5

Särskilda mål som gäller TSD ”Godsvagnar”

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 21.16 i direktiv (EU) 2016/797 ska förordning (EU) nr 321/2013 (TSD ”Godsvagnar”) omfatta de fordon som ska godkännas och användas på järnvägsnät med en spårvidd på 1 520 mm inom unionen.

2. Bestämmelserna i TSD ”Godsvagnar” om automatiska system för variabel spårvidd, inklusive när det gäller tekniska specifikationer och förfaranden för bedömning av överensstämmelse, ska ses över.

3. TSD ”Godsvagnar” ska innehålla bestämmelser för att öka flexibiliteten och effektiviteten vid tågsammansättning och för att utveckla intermodala transporter. Bestämmelser om automatkoppel ska tas med där så är lämpligt.

4. TSD ”Godsvagnar” ska säkerställa samstämmighet och undvika överlappningar med reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID) när det gäller tekniska krav som är tillämpliga på fordon. Införandet av funktionen för urspårningsdetektering ska övervägas i form av tekniska krav, driftsaspekter och förfaranden för bedömning av överensstämmelse.

5. TSD ”Godsvagnar” ska innehålla krav som förbättrar identifieringen av godsvagnar. Användningen av kontaktlös teknik och tillhörande standarder ska tas med där så är lämpligt.

6. TSD ”Godsvagnar” ska beakta ändringar av förfarandet för utsläppandet av mobila delsystem på marknaden, enligt vad som föreskrivs i artiklarna 20–26 i direktiv (EU) 2016/797, inklusive de kontroller före första användning av godkända fordon som omnämns i artiklarna 4.3 i och 23 i det direktivet.

Artikel 6

Särskilda mål som gäller TSD ”Buller”

1. Förordning (EU) nr 1304/2014 (TSD ”Buller”) ska innehålla bestämmelser för att på ett effektivt sätt ta itu med buller från godstrafik genom efterutrustning av befintliga godsvagnar med kompositbromsblock, eller med hjälp av andra lämpliga lösningar.

2. Ett förfarande för provning av akustiska prestanda hos kompositbromsblock ska tas med i TSD ”Buller”. Den användning av kompositbromsblock som omnämns i tillägg G till förordning (EU) nr 321/2013 ska tillåtas. Där så är nödvändigt kan ytterligare provning krävas, genom antingen markbaserad övervakning eller akustisk provning av kompositbromsblock i bänkprov.

Artikel 7

Särskilda mål som gäller TSD ”Trafikstyrning och signalering”

1. Förordning (EU) 2016/919 (TSD ”Trafikstyrning och signalering”) ska ses över för att förenkla förfarandet för uppdatering av dess grundläggande referensnivå, i enlighet med ändringsbegäranden som fastställts genom förändringshanteringsprocessen för TSD ”Trafikstyrning och signalering”.

2. TSD ”Trafikstyrning och signalering” ska ses över så att den föreskriver en sammanhängande utbyggnad av ERTMS för järnvägsnätet i hela unionen. Enkla ombordarkitekturer och minskat antal programversioner ska eftersträvas för en kostnadseffektiv utbyggnad.

3. TSD ”Trafikstyrning och signalering” ska ändra specifikationerna för ETCS och GSM-R, med beaktande av en kostnads-nyttoanalys som rör nya projekt och tidigare investeringar. Den ska omfatta rättsliga ramar för både teknik och migrering som rör de tekniska faktorer som kartläggs i rapporten om ERTMS i ett långsiktigt perspektiv.

4. TSD ”Trafikstyrning och signalering” ska tillhandahålla en mekanism för snabb rättning av fel, med beaktande av kompatibiliteten mellan markbaserade och fordonsbaserade delsystem. Denna mekanism ska inbegripa korrigerande åtgärder för att säkerställa kompatibilitet i fråga om införandet av ERTMS utan att äventyra stabiliteten för ERTMS. Ytterligare åtgärder för att säkerställa teknisk kompatibilitet mellan markbaserade och fordonsbaserade delsystem ska tas med där så är lämpligt.

5. TSD ”Trafikstyrning och signalering” ska ge möjlighet till migrering av teknik som kan användas i både markbaserade och ombordbaserade delsystem, från GSM-R till nästa generations kommunikationssystem, med beaktande av avvägningen mellan järnvägsspecifika och allmänna telekommunikationsstandarder.

Artikel 8

Särskilda mål som gäller TSD ”Energi”

Förordning (EU) nr 1301/2014 (TSD ”Energi”) ska ses över när det gäller de tekniska krav som är tillämpliga på driftsfall där flera strömavtagare samtidigt är i kontakt med kontaktledningen, till följd av användningen av kopplade lok och motorvagnar. Tillhörande driftsfrågor ska också tas med där så är lämpligt.

Artikel 9

Särskilda mål som gäller TSD ”Infrastruktur”

1. Bestämmelser som säkerställer fortsatt driftskompatibilitet och samtidigt ger möjlighet till sänkta underhållskostnader, särskilt genom användning av tidsbaserat underhåll, givare och teknik för tillståndsövervakning, ska tas med i förordning (EU) nr 1299/2014 (TSD ”Infrastruktur”).

2. TSD ”Infrastruktur” ska innehålla bestämmelser om automatiska system för variabel spårvidd, inklusive när det gäller tekniska specifikationer och förfaranden för bedömning av överensstämmelse.

Artikel 10

Särskilda mål som gäller TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet”

1. Förordning (EU) nr 1300/2014 (TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet”) ska ses över, i syfte att fastställa krav på den förteckning över tillgångar som avses i artikel 7 i den förordningen.

Den ska innehålla bestämmelser om utnämning av de organ som ska ansvara för att tillhandahålla berörda uppgifter och bestämmelser som fastställer en tidsplan för medlemsstaternas inrättande av förteckningen över tillgångar.

Dessa bestämmelser ska baseras på den rekommendation från byrån som avses i artikel 7.2 i den förordningen och på den bästa praxis som framkommer av införandet av de förteckningar över tillgångar som varje medlemsstat inrättar.

2. TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet” ska definiera gemensamma prioriteringar och kriterier för att ytterligare förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet, på grundval av den jämförande översikt över de strategier som ingår i de nationella genomförandeplanerna som avses i artikel 8 i förordning (EU) nr 1300/2014.

Dessa prioriteringar och kriterier ska ta hänsyn till bästa praxis som framkommer av utarbetandet och genomförandet av dessa planer.

3. TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet” ska tillhandahålla en tydlig definition av handdrivna och eldrivna rullstolar och de krav som är tillämpliga för att innovativa eldrivna rullstolar ska ha säkert tillträde till persontåg.

Artikel 11

Särskilda mål som gäller TSD ”Drift och trafikledning”

1. Beslut 2012/757/EU (TSD ”Drift och trafikledning”) ska definiera grundläggande driftsprinciper och gemensamma driftsregler för att ge möjlighet till en minskning av antalet nationella regler.

2. TSD ”Drift och trafikledning” ska innehålla bestämmelser för att säkerställa kompatibilitet mellan hela tåg och de sträckor på vilka de ska framföras.

3. TSD ”Drift och trafikledning” ska beakta utvecklingen av standardiserade metoder och protokoll för kommunikation, liksom standardiserade system för datautbyte.

4. TSD ”Drift och trafikledning” ska beakta utvecklingen av de register som avses i artiklarna 47, 48 och 49 i direktiv (EU) 2016/797.

5. TSD ”Drift och trafikledning” ska definiera tillämpningsområdet för de öppna punkter som gäller drift, och skilja mellan nationella tillämpliga regler och regler som kräver harmonisering genom unionsrätten, för att möjliggöra migrering till ett driftskompatibelt system som definierar den optimala nivån för teknisk harmonisering.

6. TSD ”Drift och trafikledning” ska föreskriva utarbetandet av samstämmiga kopplingar till driftskraven för säkerhetsstyrningssystemen hos infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen. Detta ska omfatta ett säkerställande av att säkerhetskultur och mänskliga faktorer beaktas på lämpligt sätt.

7. TSD ”Drift och trafikledning” ska definiera, där så är lämpligt, färdigheter och kvalifikationer för all personal som utför säkerhetskritiska uppgifter som inte omfattas av annan relevant lagstiftning.

Artikel 12

Särskilda mål som gäller TSD ”Säkerhet i järnvägstunnlar”

1. Driftskraven i förordning (EU) nr 1303/2014 (TSD ”Säkerhet i järnvägstunnlar”) ska ses över med tanke på en harmoniserad utvärdering av utrymningsförmåga, t.ex. när det rör avståndet mellan två sidoutgångar eller vertikala utgångar.

2. Bestämmelser för att säkerställa kommunikation mellan å ena sidan ombordpersonal och å andra sidan infrastrukturförvaltaren och räddningstjänsten ska tas med där så är lämpligt.

Artikel 13

Särskilda mål som gäller TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik”

1. Förordning (EU) nr 1305/2014 (TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik”) ska ses över i syfte att förenkla förfarandet för uppdatering av dess grundläggande referensnivå, i enlighet med det förfarande för förändringshanteringsprocess som avses i avsnitt 7.2 i bilagan till den förordningen.

2. Innehåll och struktur för de meddelanden som definieras i TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” när det gäller godsvagnar och tågsammansättning ska ses över och, där så är lämpligt, förenklas.

3. Innehåll och struktur för de meddelanden som definieras i TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” när det gäller kombitransporter och multimodala transporter ska ses över, och om de inte är tillgängliga ska de utarbetas för att underlätta logistik och drift.

4. Där så är lämpligt ska TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” innehålla data som kan utbytas med säkerhetsrelaterade tillämpningar.

5. Kopplingarna mellan databaserna i TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” och de verktyg som används för att förbättra godstrafikens prestanda ska ses över.

6. TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” ska ge byrån möjlighet att bedöma överensstämmelsen hos den europeiska järnvägssektorns it-verktyg med TSD-kraven.

7. TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik” får inte ställa krav på järnvägsföretag som skulle kunna utgöra ett hinder för järnvägens digitalisering.

Artikel 14

Särskilda mål som gäller TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”

1. Förordning (EU) nr 454/2011 (TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”) ska ses över i syfte att förenkla förfarandet för uppdatering av dess grundläggande referensnivå, i enlighet med det förfarande för förändringshanteringsprocess som avses i avsnitt 7.5.2 i bilagan till den förordningen.

2. Det geografiska tillämpningsområdet för TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” ska vara samma som det geografiska tillämpningsområdet för TSD ”Telematikapplikationer för godstrafik”.

3. Där så är lämpligt ska TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” beakta det väsentliga kravet ”Tillgänglighet” enligt vad som definieras i punkt 1.6 i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797.

4. TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” ska beakta översynen av TSD ”Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet”, särskilt när det gäller förteckningen över tillgångar och, där så är lämpligt, det branschdrivna initiativet *Full Service Model*.

5. TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” ska definiera den del av arbetsuppgifterna som rör hantering av centraliserade datastrukturer, för att beakta byråns nya arbetsuppgifter och ansvarsområden och det styrorgan som inrättats av sektorn i syfte att påskynda genomförandet av TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik”.

6. TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” ska ha som mål att underlätta tillkomsten av direktbiljettsystem, integrerade biljettsystem och informations- och reservationssystem för multimodala resor.

7. TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” ska ge byrån möjlighet att bedöma överensstämmelsen hos den europeiska järnvägssektorns it-verktyg med TSD-kraven.

Artikel 15

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 8 juni 2017.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande