

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 328/2012

ze dne 17. dubna 2012,

kterým se mění nařízení (ES) č. 62/2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise obdržela doporučení Evropské agentury pro železnice ERA/REC/06-2011/INT ze dne 12. května 2011.
- (2) Každá technická specifikace pro interoperabilitu („TSI“) by měla stanovit strategii provádění této TSI a etapy, které je třeba dokončit během postupného přechodu od současného stavu sítě ke stavu, kdy síť vyhovuje TSI. Strategie používání telematických aplikací v nákladní dopravě („TAF“) TSI by se neměla opírat pouze o to, že subsystémy splňují TSI, ale měla by být založena rovněž na koordinovaném zavádění.
- (3) Nařízení Komise (ES) č. 62/2006 ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému⁽²⁾ by v relevantních případech mělo být sladěno s kapitolou 7 nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému⁽³⁾.
- (4) Zastupitelské orgány evropského železničního odvětví zaslaly v souladu s článkem 3 nařízení (ES) č. 62/2006 Evropské komisi strategický evropský plán zavádění („SEDP“) týkající se provádění telematických aplikací v nákladní dopravě. Tato činnost by měla být zohledněna změnou přílohy A k příloze. Příloha A odkazuje na podrobné specifikace, které jsou základem vývoje systému TAF. Tyto dokumenty musejí projít procesem řízení změn. Prostřednictvím tohoto procesu by měla Evropská agentura pro železnice tyto dokumenty aktualizovat, aby bylo jasné, jaká je základní vývojová úroveň pro zavedení.
- (5) Jednotlivé časové plány SEDP předložené v roce 2007 jsou zastaralé. Železniční podniky, provozovatelé infra-

struktury a držitelé vozů by proto měli Komisi prostřednictvím řídicího výboru předložit své podrobné časové plány určující přechodné kroky, výsledky a data týkající se uplatňování jednotlivých funkcí TAF TSI. Jakákoli odchylka od časových plánů SEDP by měla být patřičným způsobem zdůvodněna a měla by být podniknuta zmírňující opatření, aby se omezila další zpoždění. Tato činnost by měla vycházet z předpokladu, že žádosti o změnu zpracovávají v souladu s bodem 7.2.2 přílohy budou potvrzeny.

- (6) Všechny dotčené subjekty musí být informovány o svých povinnostech stanovených tímto nařízením, zejména drobní provozovatelé nákladní dopravy, kteří nejsou členy subjektů zastupujících evropské železniční odvětví.
- (7) Nařízení (ES) č. 62/2006 by tedy mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného dle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Do nařízení (ES) č. 62/2006 se vkládají články 4a, 4b a 4c, které znějí:

„Článek 4a

1. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a držitelé vozů vyvinou a zavedou informační systém v souladu s ustanoveními kapitoly 7 přílohy tohoto nařízení, zejména v souladu se specifikacemi funkčních požadavků a směrným plánem uvedenými v bodě 7.1.2.

2. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a držitelé vozů nejpozději do 13. května 2012 Komisi prostřednictvím řídicího výboru uvedeného v bodě 7.1.4 přílohy předloží směrný plán uvedený v bodě 7.1.2 a vycházející z jejich podrobných časových plánů určujících přechodné kroky, výsledky a data, které se týkají zavádění jednotlivých funkcí TAF TSI.

3. Prostřednictvím řídicího výboru uvedeného v bodě 7.1.4 přílohy podají dle ustanovení kapitoly 7 přílohy tohoto nařízení Komisi zprávu o dosaženém pokroku.

Článek 4b

1. Evropská agentura pro železnice zveřejní směrný plán uvedený v bodě 7.1.2 a bude ho průběžně aktualizovat.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 13, 18.1.2006, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11.

2. Agentura aktualizuje dokumenty uvedené v příloze A na základě žádostí o změnu potvrzených před 13. květnem 2012 v souladu s procesem řízení změn popsaným v bodě 7.2.2. Do 13. října 2012 předloží agentura Komisi doporučení týkající se aktualizace přílohy A, jež stanoví základní vývojovou úroveň provádění.

3. Agentura zhodnotí zavádění TAF, aby určila, zda byly dodrženy stanovené cíle a lhůty.

Článek 4c

Členské státy zajistí, aby všechny železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a držitelé vozů působící na jejich území byli o tomto nařízení informováni, a určí národní kontaktní místo k zajištění kroků navazujících na jeho provádění.“

Článek 2

Příloha nařízení (ES) č. 62/2006 se mění takto:

- 1) Body 7.1, 7.2 a 7.3 se nahrazují zněním uvedeným v příloze I tohoto nařízení.
- 2) Příloha A se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II tohoto nařízení.
- 3) V bodě 2.3.1 se v odstavci začínajícím slovy „ve směrnících 2001/14/ES a 2001/16/ES...“ zrušuje znění „(viz též příloha A index 6)“.
- 4) V bodech 4.2, 4.2.3.1, 4.2.4.1 a 4.2.8.1 se odkaz na „index 1“ nahrazuje odkazem na „dodatek F“.
- 5) V bodě 4.2.1.1 se věta

„Tyto údaje, včetně doplněných, jsou uvedeny v tabulce v příloze A indexu 3 (popis údajů viz příloha A index 3); v řádku „Údaje na nákladním listu“ je udáno, zda jsou povinné, nebo volitelné a zda je dodává odesílatel, nebo HŽP.“

nahrazuje větou

„Tyto údaje, včetně doplněných, jsou uvedeny v tabulce v příloze A – příloze 1 dodatku B (popis údajů viz příloha A – dodatky A, B, F a příloha 1 dodatku B); v řádku „Údaje na nákladním listu“ je udáno, zda jsou povinné, nebo volitelné a zda je dodává odesílatel, nebo HŽP.“

- 6) V bodě 4.2.1.2 se věty

„Údaje na vozových příkazech podle jednotlivých úloh ŽP jsou podrobně uvedeny v příloze A indexu 3, s vyznačením, zda se jedná o údaje povinné, nebo nepovinné. Podrobné formáty těchto zpráv jsou stanoveny v příloze A indexu 1.“

nahrazují větami

„Údaje na vozových příkazech podle jednotlivých úloh ŽP jsou podrobně uvedeny v příloze A – dodatcích A a B a v příloze 1 dodatku B, s vyznačením, zda se jedná o údaje povinné, nebo nepovinné. Podrobné formáty těchto zpráv jsou stanoveny v příloze A dodatku F.“

- 7) V bodě 4.2.2.1 se spojení „index 4“ nahrazuje spojením „dodatek F“ a spojení „indexu 1“ se nahrazuje spojením „dodatku F“.
- 8) V bodě 4.2.11.2 se spojení „indexu 2“ nahrazuje spojením „dodatku D a F“.
- 9) V bodě 4.2.11.3 se spojení „indexu 2“ nahrazuje spojením „dodatků A, B, F a příloze 1 dodatku B“.
- 10) V bodě 6.2 se spojení „indexem 1“ nahrazuje spojením „dodatku E a F“.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 17. dubna 2012.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

PŘÍLOHA I

7.1 Způsoby použití této TSI**7.1.1 Úvod**

Tato TSI se vztahuje na subsystém „telematické aplikace v železniční nákladní dopravě“. Tento subsystém je funkční podle přílohy II směrnice 2008/57/ES. Použití této TSI se proto neopírá o pojem nového, obnoveného nebo modernizovaného subsystému, jak je běžné v případech TSI týkajících se strukturálních subsystémů, kromě případů, kdy je to v TSI uvedeno.

Tato TSI se provádí ve třech fázích:

- fáze 1: podrobné specifikace v oblasti IT a směrný plán,
- fáze 2: vývoj,
- fáze 3: zavedení.

7.1.2 Fáze 1 – podrobné specifikace v oblasti IT a směrný plán

Specifikace funkčních požadavků, které se v průběhu vývoje a zavádění informačního systému použijí jako základ pro výše uvedenou technickou architekturu, jsou stanoveny v dodatcích A až F přílohy A.

Povinný směrný plán informačního systému od koncepce až po realizaci, vycházející ze strategického evropského plánu zavádění (SEDP) připraveného železničním odvětvím, zahrnuje klíčové součásti architektury systému a určení hlavních prováděných činností.

7.1.3 Fáze 2 a 3 – vývoj a zavedení

Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a držitelé vozů v souladu s ustanoveními kapitoly 7 vyvinou a zavedou informační systém TAF.

7.1.4 Řízení, úlohy a povinnosti

Vývoj a zavedení podléhají struktuře řízení, jež zahrnuje následující subjekty.

Řídící výbor

Řídící výbor má následující úlohy a povinnosti:

1. Řídící výbor vytvoří strukturu strategického řízení, aby účinně řídil a koordinoval provádění TAF-TSI. V rámci tohoto provádění stanoví politiku, strategický směr a priority. Řídící výbor zároveň rovněž zohlední zájmy malých podniků, nových subjektů na trhu a železničních podniků poskytujících specifické služby.
2. Řídící výbor sleduje pokrok dosažený při provádění TAF-TSI. Pravidelně podává Evropské komisi zprávu o dosaženém pokroku ve srovnání se směrným plánem, a to nejméně čtyřikrát do roka. V případě odchylky od směrného plánu řídicí výbor učiní kroky nezbytné k tomu, aby výše uvedený vývoj změnil.
3. Řídící výbor se skládá
 - ze subjektů zastupujících železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení 881/2004/ES („subjekty zastupující železniční odvětví“),
 - z Evropské agentury pro železnice a
 - z Komise.
4. Tomuto řídicímu výboru bude společně předsedat a) Komise a b) osoba navržená subjekty zastupujícími železniční odvětví. Komise ve spolupráci s členy řídicího výboru vypracuje návrh jednacího řádu tohoto řídicího výboru, který řídicí výbor schválí.
5. Členové řídicího výboru mohou řídicímu výboru navrhnout prizvání dalších organizací jako pozorovatelů, pokud k tomu jsou dobré technické a organizační důvody.

Zúčastněné strany

Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a držitelé vozů vytvoří účinnou strukturu projektového řízení, jež umožní účinný vývoj a zavedení systému TAF.

Výše uvedené zúčastněné strany:

- vyvinou úsilí a poskytnou zdroje nezbytné k provádění tohoto nařízení,

- se budou řídit zásadami přístupu ke společným součástem TAF TSI, které budou dostupné všem účastníkům na trhu za jednotnou, transparentní a nejnižší možnou nákladovou strukturu služby,
- zajistí, aby všichni účastníci na trhu měli přístup ke všem vyměňovaným údajům nezbytným pro plnění jejich právních závazků a pro výkon jejich funkcí v souladu s funkčními požadavky TAF TSI,
- zajistí důvěrný charakter zákaznických vztahů,
- vytvoří mechanismus, který „opozdilcům“ umožní zapojit se do vývoje TAF a mít užitek z dosaženého vývoje TAF, týkajícího se společných součástí, způsobem, který uspokojí jak výše uvedené zúčastněné strany, tak „opozdilce“, zejména pokud jde o spravedlivé sdílení nákladů,
- podají řídicímu výboru TAF zprávu o pokroku, který se týká prováděcích plánů. Tato zpráva případně zahrne také odchylky od směrného plánu.

Zastupující subjekty

Subjekty zastupující železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení 881/2004/ES, mají následující úlohy a povinnosti:

- zastupují jednotlivé členy zúčastněných stran v řídicím výboru TAF-TSI,
- zvyšují povědomí svých členů o jejich závazcích souvisejících s prováděním tohoto nařízení,
- zajišťují všem výše uvedeným zúčastněným stranám aktuální a úplný přístup k informacím o činnosti řídicího výboru i všech ostatních skupin s cílem zajistit, aby měly všechny zastupující subjekty zájem na včasném provádění TAF-TSI,
- zajišťují účinný tok informací od jednotlivých členů zúčastněných stran k řídicímu výboru TAF, aby rozhodnutí týkající se vývoje a zavedení TAF patřičným způsobem přihlížela k zájmům zúčastněných stran,
- zajišťují účinný tok informací od řídicího výboru TAF k jednotlivým členům zúčastněných stran, aby byly zúčastněné strany patřičným způsobem informovány o rozhodnutích týkajících se vývoje a zavedení TAF.

7.2 Řízení změn

7.2.1 Proces řízení změn

Postupy řízení změn budou navrženy tak, aby zajistily, že budou náležitě zanalyzovány náklady a přínosy změny a že změny budou zavedeny kontrolovaným způsobem. Tyto postupy definuje, zavede, podporuje a spravuje Evropská agentura pro železnice a musí obsahovat:

- identifikaci technických překážek, o něž se změna opírá,
- určení odpovědnosti za postupy související se zavedením změny,
- postup pro potvrzení změn, které mají být zavedeny,
- politiku řízení, zveřejnění, přechodu a zavádění změn,
- vymezení odpovědnosti za řízení podrobných specifikací a za řízení zabezpečení jejich kvality i řízení jejich konfigurace.

Výbor pro řízení změny (*Change Control Board*, CCB) se skládá z Evropské agentury pro železnice, subjektů zastupujících železniční odvětví a vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Toto spojení různých stran by mělo zajistit dostatečně široký pohled na připravované změny a celkové posuzování jejich dopadů. Komise může do CCB přizvat další strany, pokud je jejich účast považována za nezbytnou. Funkce CCB bude posléze svěřena pod záštitu Evropské agentury pro železnice.

7.2.2 Konkrétní proces řízení změn dokumentace uvedené v příloze A tohoto nařízení

Evropská agentura pro železnice ustaví správu řízení změn dokumentů uvedených v příloze A tohoto nařízení dle následujících kritérií:

1. Žádosti o změnu týkající se dokumentů předkládají buď vnitrostátní bezpečnostní orgány (*National Safety Authorities*, NSA), nebo subjekty zastupující železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení 881/2004/ES, nebo řídicí výbor TAF TSI. Komise může přizvat další předkládající strany, pokud je jejich příspěvek považován za nezbytný.
2. Evropská agentura pro železnice musí žádosti o změnu shromažďovat a ukládat.

3. Evropská agentura pro železnice předloží žádosti o změnu vyhrazené pracovní skupině ERA, která je posoudí a připraví návrh v případě potřeby provázený ekonomickým zhodnocením.
4. Poté Evropská agentura pro železnice předloží žádost o změnu a související návrh výboru pro řízení změny, který žádost o změnu buďto potvrdí, zamítne či odloží.
5. Není-li žádost o změnu potvrzena, zašle Evropská agentura pro železnice žadateli buď důvod zamítnutí, nebo požadavek na dodatečné informace týkající se návrhu žádosti o změnu.
6. Na základě potvrzených žádostí o změnu musí být dokument změněn.
7. Evropská agentura pro železnice Komisi předloží doporučení aktualizovat přílohu A společně s návrhem nové verze tohoto dokumentu, žádostmi o změnu a jejich ekonomickým zhodnocením.
8. Návrh nové verze výše uvedeného dokumentu i potvrzené žádosti o změnu musí Evropská agentura pro železnice zpřístupnit na svých internetových stránkách.
9. Jakmile je aktualizovaná verze přílohy A vyhlášena v *Úředním věstníku Evropské unie*, Evropská agentura pro železnice musí novou verzi tohoto dokumentu zpřístupnit na svých internetových stránkách.

Pokud správa řízení změn ovlivní prvky, které jsou společně používány i v rámci TAP TSI, musí být změny provedeny tak, aby se co nejvíce přibližovaly zaváděné TAP TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA A

SEZNAM PRŮVODNÍCH DOKUMENTŮ

Seznam povinných specifikací

Index č.	Odkaz	Název dokumentu	Verze
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA A.5: Obrázky a schémata logického sledu zpráv TAF TSI	1.0

Dodatek	Odkaz	Název dokumentu	Verze
A	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA D.2: DODATEK A (PLÁNOVÁNÍ CEST VOZŮ/ILU)	1.0
B	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA D.2: DODATEK B – PROVOZNÍ DATABÁZE VOZŮ A INTERMODÁLNÍCH JEDNOTEK (WIMO)	1.0
B - Příloha 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA D.2: DODATEK B - PROVOZNÍ DATABÁZE VOZŮ A INTERMODÁLNÍCH JEDNOTEK (WIMO) – PŘÍLOHA 1: ÚDAJE O WIMO	1.0
C	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA D.2: DODATEK C - REFERENČNÍ SOUBORY	1.0
D	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA D.2: DODATEK D – ÚDAJE O OMEZENÍCH NA INFRASTRUKTUŘE	1.0
E	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	TAF TSI - Příloha D.2: Dodatek E - Společné rozhraní	1.0
F	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	TAF TSI - PŘÍLOHA D.2: DODATEK F - TAF TSI MODEL ÚDAJŮ A ZPRÁV	1.0*