

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 328/2012

zo 17. apríla 2012,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 62/2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií pre subsystém nákladnej dopravy transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

- (1) Komisii bolo doručené odporúčanie Európskej železničnej agentúry ERA/REC/06-2011/INT z 12. mája 2011.
- (2) Všetky technické špecifikácie interoperability (TSI) by mali udávať stratégiu implementácie TSI a etapy, ktoré sa musia dokončiť s cieľom postupného prechodu z existujúceho do konečného stavu, v ktorom bude normou súlad s TSI. Stratégia implementácie TSI týkajúcej sa telematických aplikácií pre nákladnú dopravu (ďalej len „TAF“) by sa nemala opierať iba o súlad subsystémov s TSI, ale mala by byť založená aj na koordinovanej implementácii.
- (3) Nariadenie Komisie (ES) č. 62/2006 z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií pre subsystém nákladnej dopravy transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽²⁾ by sa v prípade potreby malo zosúladiť s kapitolou 7 nariadenia Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému ⁽³⁾.
- (4) V súlade s článkom 3 nariadenia (ES) č. 62/2006 reprezentatívne orgány odvetvia európskej železničnej dopravy poslali Európskej komisii Strategický európsky plán rozmiestnenia (ďalej len „SEDP“) na účely implementácie telematických aplikácií pre nákladnú dopravu. Tento dokument by sa mal zohľadniť prostredníctvom úpravy prílohy A k prílohe. Príloha A sa týka podrobných špecifikácií, ktoré tvoria základ rozvoja systému TAF. Tieto dokumenty musia podliehať procesu riadenia zmien. Prostredníctvom tohto procesu by agentúra mala aktualizovať tieto dokumenty, aby ozrejnila, čo tvorí základ implementácie.
- (5) Jednotlivé časové plány SEDP predložené v roku 2007 už nie sú aktuálne. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a držiteľia železničných vozňov by preto mali Komisii prostredníctvom riadiaceho výboru predložiť

svoje podrobné časové plány s označením čiastkových krokov, dosiahnutých výsledkov a dátumov implementácie jednotlivých funkcií TAF TSI. Každá odchýlka od časových plánov SEDP by mala byť riadne zdôvodnená spolu so zmierňujúcimi opatreniami, ktorými sa zabráni ďalšiemu meškaniu. Táto práca by mala byť založená na predpoklade, že žiadosti o zmenu spracované v súlade s oddielom 7.2.2 prílohy budú schválené.

- (6) Je potrebné informovať všetky dotknuté subjekty, najmä malých prevádzkovateľov nákladnej dopravy, ktorí nie sú členmi reprezentatívnych orgánov európskeho odvetvia železničnej dopravy, o ich povinnostiach podľa tohto nariadenia.
- (7) Nariadenie (ES) č. 62/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

V nariadení (ES) č. 62/2006 sa vkladajú tieto články 4a, 4b a 4c:

„Článok 4a

1. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a držiteľia železničných vozňov vyvinú a zavedú počítačový systém v súlade s ustanoveniami kapitoly 7 prílohy k tomuto nariadeniu, a najmä v súlade so špecifikáciami funkčných požiadaviek a hlavným plánom uvedeným v oddiele 7.1.2.
2. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a držiteľia železničných vozňov predložia Komisii najneskôr 13. mája 2012 prostredníctvom riadiaceho výboru uvedeného v oddiele 7.1.4 prílohy hlavný plán uvedený v oddiele 7.1.2 založený na ich podrobných časových plánoch s uvedením čiastkových krokov, výsledkov, ktoré sa majú dosiahnuť a dátumov implementácie jednotlivých funkcií TAF TSI.
3. Komisiu informujú o dosiahnutom pokroku prostredníctvom riadiaceho výboru uvedeného v oddiele 7.1.4 prílohy v súlade s ustanoveniami kapitoly 7 prílohy k tomuto nariadeniu.

Článok 4b

1. Agentúra uverejní hlavný plán uvedený v oddiele 7.1.2 a priebežne ho aktualizuje.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 13, 18.1.2006, s. 1.⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11.

2. Agentúra aktualizuje dokumenty uvedené v prílohe A na základe žiadostí o zmenu schválených do 13. mája 2012 v súlade s postupom riadenia zmien opísaným v oddiele 7.2.2. Agentúra predloží Komisii do 13. októbra 2012 odporúčanie o aktualizácii prílohy A, ktorá stanovuje základ implementácie.

3. Agentúra posudzuje implementáciu TAF s cieľom určiť, či boli dosiahnuté sledované ciele a dodržané časové lehoty.

Článok 4c

Členské štáty zabezpečia, aby všetky železničné podniky, manažéri infraštruktúry a držiteľia železničných vozňov so sídlom na ich území boli informovaní o tomto nariadení, a určia národné kontaktné miesto na sledovanie jeho implementácie.“

Článok 2

Príloha k nariadeniu (ES) č. 62/2006 sa mení a dopĺňa takto:

1. Oddiely 7.1, 7.2 a 7.3 sa nahrádzajú textom uvedeným v prílohe I k tomuto nariadeniu.
2. Príloha A sa nahrádza textom uvedeným v prílohe II k tomuto nariadeniu.
3. V oddiele 2.3.1 sa v odseku začínajúcim sa textom: „Niektorí špecifickí poskytovatelia služieb...” zrušuje text „(pozri tiež prílohu A index 6)“.
4. V oddieloch 4.2, 4.2.3.1, 4.2.4.1 a 4.2.8.1 sa odkaz na „index 1“ nahrádza odkazom na „dodatok F“.
5. V oddiele 4.2.1.1 sa veta:

„Tieto údaje, vrátane dodatočných údajov, sú (pre opis údajov pozri prílohu A index 3) uvedené v tabuľke v prílohe A indexe 3 s označením v riadku ‚Údaje v nákladnom liste‘, či sú povinné alebo nepovinné a či musia byť dodané zasielateľom alebo doplnené vedúcim železničným podnikom.“

nahrádza takto:

„Tieto údaje vrátane dodatočných údajov sú (pre opis údajov pozri prílohu A – dodatky A, B, F a prílohu 1 k dodatku B) uvedené v tabuľke v prílohe A – príloha 1 k dodatku B s označením v riadku ‚Údaje v nákladnom liste‘, či sú povinné, alebo nepovinné a či musia byť dodané zasielateľom alebo doplnené vedúcim železničným podnikom.“

6. V oddiele 4.2.1.2 sa vety:

„Údaje vagónových objednávok podľa rôznych úloh železničného podniku sú podrobne uvedené v prílohe A indexe 3 a sú označené podľa toho, či sú povinné alebo nepovinné. Podrobné formáty týchto správ sú definované v prílohe A indexe 1.“

nahrádzajú takto:

„Údaje vagónových objednávok podľa rôznych úloh železničného podniku sú podrobne uvedené v prílohe A – dodatky A a B a prílohe 1 k dodatku B a sú označené podľa toho, či sú povinné, alebo nepovinné. Podrobné formáty týchto správ sú definované v prílohe A dodatku F.“

7. V oddiele 4.2.2.1 sa text „index 4“ nahrádza textom „dodatok F“ a text „index 1“ sa nahrádza textom „dodatok F“.
8. V oddiele 4.2.11.2 sa text „indexe 2“ nahrádza textom „dodatkov D a F“.
9. V oddiele 4.2.11.3 sa text „indexe 2“ nahrádza textom „dodatkov A, B, F a v prílohe 1 k dodatku B“.
10. V oddiele 6.2 sa text „indexu 1“ nahrádza textom „dodatkov E a F“.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 17. apríla 2012

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

7.1. Formy (spôsoby) uplatňovania tejto technickej špecifikácie interoperability**7.1.1. Úvod**

Táto TSI sa týka subsystému telematických aplikácií pre nákladnú dopravu. Tento subsystém je funkčný podľa prílohy II k smernici 2008/57/ES. Pri uplatňovaní tejto TSI sa preto nepoužíva pojem nový, obnovený ani modernizovaný subsystém, ako je zvykom v prípade TSI týkajúcich sa štrukturálnych subsystémov okrem prípadov uvedených v TSI.

TSI sa implementuje vo fázach:

- prvá fáza: podrobné IT špecifikácie a hlavný plán,
- druhá fáza: vývoj,
- tretia fáza: zavedenie.

7.1.2. Prvá fáza – podrobné IT špecifikácie a hlavný plán

Špecifikácie funkčných požiadaviek, ktoré sa použijú ako základ pre uvedenú technickú architektúru počas vývoja a zavedenia počítačového systému, sú uvedené v dodatkoch A až F k prílohe A.

Povinný hlavný plán od koncepcie po dodanie počítačového systému, založený na strategickom európskom pláne implementácie (SEDP) pripravenom železničným odvetvím, zahŕňa kľúčové komponenty architektúry systému a identifikáciu hlavných činností, ktoré sa majú realizovať.

7.1.3. Druhá a tretia fáza – vývoj a zavedenie

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a držiteľia železničných vozňov vyvinú a zavedú počítačový systém TAF v súlade s ustanoveniami kapitoly 7.

7.1.4. Riadenie, úlohy a kompetencie

Vývoj a zavedenie podlieha riadiacej štruktúre s nasledujúcimi aktérmi.

Riadiaci výbor

Riadiaci výbor má tieto úlohy a kompetencie:

1. Riadiaci výbor zabezpečuje strategickú štruktúru riadenia s cieľom efektívne riadiť a koordinovať prácu na implementácii TAF TSI. To zahŕňa stanovenie stratégie, strategického smerovania a priorít. Riadiaci výbor zároveň zohľadňuje záujmy malých podnikov, nových subjektov na trhu a železničných podnikov, ktoré poskytujú osobitné služby.
2. Riadiaci výbor monitoruje postup pri implementácii. Európskej komisii podáva pravidelne (najmenej štyrikrát ročne) správy o pokroku dosiahnutom v porovnaní s hlavným plánom. Riadiaci výbor prijíma nevyhnutné opatrenia na prispôbenie uvedeného vývoja v prípade odchýlky od hlavného plánu.
3. Riadiaci výbor tvoria:
 - zastupiteľské orgány zo železničného odvetvia pôsobiace na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004 („zastupiteľské orgány železničného sektora“),
 - Európska železničná agentúra a
 - Komisia.
4. Tomuto riadiacemu výboru spolupredsedá: a) Komisia a b) osoba vymenovaná zastupiteľskými orgánmi železničného sektora. Komisia s pomocou členov riadiaceho výboru vypracuje návrh rokovacieho poriadku uvedeného riadiaceho výboru, na ktorom sa riadiaci výbor dohodne.
5. Členovia riadiaceho výboru môžu navrhnúť, aby sa v prípade primeraných technických a organizačných dôvodov k nemu pridali ako pozorovatelia ďalšie organizácie.

Zainteresované subjekty

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a držiteľia železničných vozňov zriadia efektívnu štruktúru projektového riadenia, ktorá umožní účinný vývoj a zavedenie systému TAF.

Uvedené zainteresované subjekty:

- zabezpečia potrebné úsilie a zdroje na implementáciu tohto nariadenia,

- dodržiavajú zásady prístupu k spoločným komponentom TAF TSI, ktoré musia byť k dispozícii všetkým účastníkom trhu v rámci jednotnej, transparentnej a nákladovo najnižšej novej štruktúry,
- zabezpečujú, aby všetci účastníci trhu mali prístup k všetkým vymieňaným údajom potrebným na plnenie ich právnych záväzkov a na výkon ich funkcií v súlade s funkčnými požiadavkami TAF TSI,
- chránia dôvernosť vzťahov so zákazníkmi,
- ustanovia mechanizmus, ktorý umožní „oneskorencom“ pridať sa k vývoju TAF a využívať výhody dosiahnuté v súvislosti s vývojom TAF, pokiaľ ide o spoločné komponenty, spôsobom, ktorý je uspokojivý pre uvedené zainteresované subjekty, ako aj pre „novopríchodších“, najmä vzhľadom na spravodlivé spoločné znášanie nákladov,
- podávajú riadiacemu výboru TAF správy o pokroku dosiahnutom v plánoch implementácie. Tieto správy v prípade potreby obsahujú aj odchýlky od hlavného plánu.

Zastupiteľské orgány

Zastupiteľské orgány zo železničného odvetvia pôsobiace na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004, majú tieto úlohy a kompetencie:

- zastupovať jednotlivých zainteresovaných členov v riadiacom výbore TAF TSI,
- zvyšovať povedomie svojich členov o ich povinnostiach v súvislosti s implementáciou daného nariadenia,
- zabezpečiť aktuálny a úplný prístup všetkých uvedených zainteresovaných subjektov k informáciám o stave práce riadiaceho výboru a ostatných skupín s cieľom včas ochrániť záujmy každého zastupujúceho subjektu pri implementácii TAF TSI,
- zabezpečiť efektívny tok informácií od ich jednotlivých zainteresovaných členov k riadiacemu výboru TAF, aby sa pri rozhodnutiach ovplyvňujúcich vývoj a zavedenie TAF riadnym spôsobom zohľadňovali záujmy zainteresovaných subjektov,
- zabezpečiť efektívny tok informácií od riadiaceho výboru TAF k ich jednotlivým zainteresovaným členom, aby zainteresované subjekty boli riadne informované o rozhodnutiach ovplyvňujúcich vývoj a zavedenie TAF.

7.2. Riadenie zmien

7.2.1. Postup riadenia zmien

Postupy riadenia zmien sa navrhujú s cieľom zabezpečiť náležitú analýzu nákladov a prínosov zmien a ich riadené zavádzanie. Tieto postupy vymedzuje, zavádza do praxe, podporuje a riadi Európska železničná agentúra a zahŕňajú:

- identifikáciu technických obmedzení, ktoré treba pri zmene zohľadniť,
- údaj o tom, kto je zodpovedný za postupy zavádzania zmien,
- postup validácie zmien, ktoré majú byť zavedené,
- politiku riadenia zmien, uvoľnenia, migrácie a uvedenia do praxe,
- vymedzenie zodpovedností za riadenie podrobných špecifikácií, ako aj za zabezpečenie ich kvality a riadenie konfigurácie.

Rada pre riadenie zmien (CCB) pozostáva z Európskej železničnej agentúry, zastupiteľských orgánov železničného odvetvia a národných bezpečnostných orgánov. Takéto spojenie strán zaisťuje perspektívu v oblasti zmien, ktoré majú byť uskutočnené, a celkové posúdenie ich dôsledkov. Komisia môže CCB rozšíriť o ďalšie subjekty, ak sa ich účasť považuje za potrebnú. CCB bude napokon pôsobiť pod záštitou Európskej železničnej agentúry.

7.2.2. Osobitný postup riadenia zmien dokumentov uvedených v prílohe A k tomuto nariadeniu

Spôsob riadenia zmien dokumentov uvedených v prílohe A k tomuto nariadeniu ustanoví Európska železničná agentúra v súlade s týmito kritériami:

1. Žiadosti o zmeny, ktoré majú vplyv na dokumenty, sa predkladajú buď prostredníctvom národných bezpečnostných orgánov (NSA), alebo zastupiteľských orgánov železničného odvetvia na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004, alebo prostredníctvom riadiaceho výboru TAF TSI. Komisia môže na predkladanie žiadostí vyzvať aj ďalšie subjekty, ak sa ich príspevok považuje za potrebný.
2. Európska železničná agentúra zhromažďuje a uchováva žiadosti o zmenu.

3. Európska železničná agentúra predloží žiadosti o zmenu určenej pracovnej skupine ERA, ktorá ich vyhodnotí, a pripraví návrh, ktorý je v prípade potreby doložený ekonomickým hodnotením.
4. Európska železničná agentúra potom predloží žiadosť o zmenu a súvisiaci návrh rade pre riadenie zmien, ktorá túto žiadosť o zmenu schváli, neschváli alebo odloží jej schvaľovanie.
5. Ak sa žiadosť o zmenu neschváli, Európska železničná agentúra pošle naspäť žiadateľovi buď dôvod odmietnutia, alebo žiadosť o doplňujúce informácie týkajúce sa návrhu žiadosti o zmenu.
6. Tento dokument sa upraví na základe schválených žiadostí o zmenu.
7. Európska železničná agentúra predloží Komisii odporúčanie na aktualizáciu prílohy A spolu s návrhom novej verzie dokumentu, žiadosťami o zmenu a ich ekonomickým hodnotením.
8. Európska železničná agentúra sprístupní na svojej webovej stránke návrh novej verzie dokumentu a schválené žiadosti o zmenu.
9. Po uverejnení aktualizácie prílohy A v *Úradnom vestníku Európskej únie* Európska železničná agentúra sprístupní novú verziu na svojej webovej stránke.

V prípade, že spôsob riadenia zmien má vplyv na prvky, ktoré sa využívajú spoločne v rámci TSI TAP, zmeny sa zavedú tak, aby ostali čo najbližšie k implementovanej TSI TAP s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA A

Zoznam sprievodných dokumentov

Zoznam povinných špecifikácií

Indexové číslo	Referenčný dokument	Názov dokumentu	Verzia
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	TAF TSI – PRÍLOHA A.5: Čísla a vývojové diagramy správ TAF TSI	1.0

Dodatok	Referenčný dokument	Názov dokumentu	Verzia
A	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok A (Plánovanie cesty nákladného vozňa/intermodálnych nákladových jednotiek)	1.0
B	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok B – Prevádzková databáza nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek (WIMO)	1.0
B – Príloha 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok B – Prevádzková databáza nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek (WIMO) – PRÍLOHA 1: Údaje WIMO	1.0
C	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok C – Referenčné súbory	1.0
D	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok D – Údaje oznámenia o obmedzení na infraštruktúre	1.0
E	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok E – Spoločné rozhranie	1.0
F	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	TAF TSI – PRÍLOHA D.2: Dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI	1.0“