

VERORDNUNG (EU) Nr. 1273/2013 DER KOMMISSION

vom 6. Dezember 2013

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽²⁾ (nachstehend „TSI TAP“) sieht vor, dass die Verordnung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in Anhang I Abschnitt 7.2 der TSI TAP beschriebenen Phase 1 geändert wird.
- (2) Anhang I Abschnitt 7.2.2.2 der TSI TAP sieht vor, dass die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „ERA“) die von den Akteuren erstellten Unterlagen betreffend IT-Spezifikationen, Governance und den Gesamtplan überwacht und bewertet, um festzustellen, ob die Ziele der Phase 1 erreicht wurden.
- (3) Die Kommission hat von der Europäischen Eisenbahnagentur die Empfehlung ERA/REC/09-2012/INT vom 31. Oktober 2012 erhalten, die eine Reihe von Änderungsentwürfen für die TSI TAP enthält.
- (4) Der nach Abschnitt 7.2.1 der TSI TAP eingesetzte Lenkungsausschuss hat über die Empfehlung der ERA und insbesondere den rechtlichen Status der in Phase 1 erstellten Unterlagen beraten. Der Ausschuss hat beschlossen, den Status einiger IT-Spezifikationen zu ändern und diese in Leitfäden umzuwandeln.
- (5) Die Verordnung (EU) Nr. 454/2011 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 454/2011 wird wie folgt geändert:

a) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber sowie die Fahrkartenverkäufer und die Agentur unterstützen die Arbeiten der Phase 2 gemäß Anhang I Abschnitt 7.3, indem sie funktionelle und technische Informationen und Fachwissen bereitstellen.“

b) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Die auf europäischer Ebene tätigen Fachverbände des Eisenbahnsektors nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ^(*) entwickeln gemäß Anhang I Abschnitt 7.3 gemeinsam mit jeweils einem Vertreter der Fahrkartenverkäufer und der europäischen Fahrgäste das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ weiter. Die in Phase 1 erstellten Unterlagen (Leitfäden, Architektur, Governance und Gesamtplan) werden von der Europäischen Eisenbahnagentur auf ihrer Website veröffentlicht.

^(*) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.“

c) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Bahnhofsbetreiber und Fahrkartenverkäufer über diese Verordnung unterrichtet werden, und sie benennen eine nationale Anlaufstelle für die Beobachtung der Durchführung der Verordnung. Die Aufgaben der nationalen Anlaufstellen sind in Anhang VI beschrieben.“

d) Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

(1) Diese Verordnung wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in Anhang I Abschnitt 7.3 genannten Phase 2 geändert.

(2) Die Europäische Eisenbahnagentur ändert unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Phase 1 die technische Unterlage B.60 (Architektur) nach dem Verfahren in Artikel 3.“

Artikel 2

Die Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 werden entsprechend dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt gemäß den Verträgen unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Brüssel, den 6. Dezember 2013

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG

Die Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert.

a) Abschnitt 4.2.1 erhält folgende Fassung:

„4.2.1. *Austausch von Fahrplandaten*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten des Austauschs von Fahrplandaten zwischen den Eisenbahnunternehmen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass Fahrpläne mit den nachstehend aufgeführten Datenelementen zur Verfügung gestellt werden.

Außerdem soll gewährleistet werden, dass jedes Eisenbahnunternehmen korrekte und aktuelle Fahrplandaten bereitstellt.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes betreffen die Personenverkehrsdienste von Eisenbahnunternehmen.

Für den Eckwert gilt folgender Prozess:“

b) Abschnitt 4.2.2 erhält folgende Fassung:

„4.2.2. *Austausch von Preisdaten*

Dieser Eckwert bestimmt die Modalitäten des Austauschs von Tarifdaten zwischen den Eisenbahnunternehmen.

Mit diesem Eckwert soll sichergestellt werden, dass Tarifdaten in dem nachstehend aufgeführten Format zur Verfügung gestellt werden.

Die Bestimmungen dieses Eckwertes betreffen alle Personenverkehrstarife des Eisenbahnunternehmens für Inlands-, internationale und Auslandsverkäufe.

Für den Eckwert gilt folgender Prozess:“

c) Abschnitt 4.2.2.1 erhält folgende Fassung:

„4.2.2.1. *Das Eisenbahnunternehmen stellt seine Tarifdaten anderen Eisenbahnunternehmen, autorisierten öffentlichen Stellen und Dritten zur Verfügung*

Unbeschadet der Fahrgastrechte und im Einklang mit Vertriebsabsprachen muss jedes Eisenbahnunternehmen seine Tarife (einschließlich Preistabellen) bereitstellen, indem es den Eisenbahnunternehmen, denen der Verkauf gestattet ist, und Dritten, denen der Verkauf gestattet ist, sowie autorisierten öffentlichen Stellen entsprechenden Zugang garantiert. Das Eisenbahnunternehmen sorgt dafür, dass die Tarifdaten korrekt und aktuell sind. Betreibt ein Eisenbahnunternehmen einen Verkehrsdienst zusammen mit anderen Eisenbahnunternehmen, so sorgen alle beteiligten Unternehmen für die Korrektheit und die Aktualität der Tarifdaten.

Die wichtigsten Tarifdaten für internationale Reisen und Auslandsverkäufe sind in Anhang IV festgelegt.

Tarifdaten für internationale Reisen und Auslandsverkäufe sind mindestens gemäß der in Anhang IV vorgesehenen Frist im Voraus zur Verfügung zu stellen.

Das oben beschriebene Verfahren und die dafür verwendeten Informationen müssen, was die Tarifdaten für internationale und Auslandsverkäufe angeht, folgenden technischen Unterlagen entsprechen:

— B.1 (siehe Anhang III)

— B.2 (siehe Anhang III)

— B.3 (siehe Anhang III).

Das oben beschriebene Verfahren und die dafür verwendeten Informationen in Bezug auf Tarifdaten für Fahrten innerhalb eines Mitgliedstaats müssen den von der Agentur zu erstellenden technischen Unterlagen entsprechen (siehe Anhang II).“

d) In der Einleitung zu Abschnitt 4.2.6 wird folgender Satz gestrichen:

„Die Bestimmungen bezüglich der elektronischen Anfrage/Bestätigung finden Anwendung, wenn zwischen dem Anfragenden und dem Angefragten eine entsprechende Vereinbarung besteht.“

e) In Abschnitt 4.2.6.1 erhält der Satz

„Die Website muss den Leitlinien für den Zugang zu Webinhalten entsprechen, in denen die Bedürfnisse von Menschen mit einer Gehör- und/oder Sehbeeinträchtigung berücksichtigt werden.“

folgende Fassung:

„Die Website muss für behinderte Menschen zugänglich sein.“

f) Abschnitt 4.2.6.2 erhält folgende Fassung:

„Versendet das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrkartenverkäufer eine Verfügbarkeits-/Buchungsanfrage für PRM-Betreuung über ein IT-Kommunikationssystem, so muss die Anfrage den einschlägigen Bestimmungen entsprechen

Das anfragende Vertriebssystem muss dem Empfangssystem für den betreffenden Zug und die jeweilige Art von Betreuungsleistung entsprechende Verfügbarkeits-/Buchungsanfragen senden.

Die wichtigsten Anfragen sind:

- Anfragen zur Verfügbarkeit
- Buchungsanfragen
- Teilstornierungsanfragen
- Vollstornierungsanfragen.

Dieses Verfahren findet Anwendung, nachdem ein Kunde eine Anfrage an das System des Eisenbahnunternehmens oder Fahrkartenverkäufers gesandt hat.

Die zur Erfüllung der Anforderungen verwendeten Datenelemente und Informationen der Meldung müssen Folgendem entsprechen:

- entweder den in der technischen Unterlage B.10 (siehe Anhang III) definierten Elementen, wobei alle Empfangssysteme die Anfrage interpretieren und beantworten können müssen,
- oder anderen Normen, wobei das Empfangssystem die Anfrage interpretieren und beantworten können muss.“

g) Anhang I Abschnitt 7.2.3 erhält folgende Fassung:

„7.2.3. *Vorzulegende Unterlagen*

Die in Phase 1 erstellten Unterlagen umfassen Folgendes:

1. Leitfäden mit funktionellen, technischen und leistungsbezogenen Spezifikationen, zugehörigen Daten, Schnittstellenanforderungen sowie Sicherheits- und Qualitätsanforderungen.
2. Skizzierung der globalen Systemarchitektur.
3. Den Gesamtplan, der Folgendes enthält:
 - die Bestimmung der zur Verwirklichung des Systems notwendigen Aktivitäten;
 - einen verschiedene Phasen umfassenden Migrationsplan, der zu konkreten und nachprüfbaren Zwischenergebnissen führt und den Weg von den gegenwärtigen Informations- und Kommunikationssystemen der Akteure zum Zielsystem beschreibt;
 - einen detaillierten Meilensteinplan;
 - eine Risikobewertung der entscheidenden Phasen des Gesamtplans;

— eine Schätzung der über den gesamten Lebenszyklus anfallenden Kosten für die Einführung und den Betrieb des Systems sowie einen Investitionsplan und die zugehörige Kosten-Nutzen-Analyse.

4. Zur Governance gehört die Bestimmung der geeigneten Governance-Strukturen, -Methoden und -Verfahren, die die Entwicklung und Validierung sowie anschließend die Einführung, den normalen Betrieb und das Management des Systems über dessen gesamte Nutzungsdauer unterstützen (einschließlich Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Beteiligten im Rahmen dieser TSI).“

h) Anhang I Abschnitt 7.3 erhält folgende Fassung:

„7.3. **Phase 2: Entwicklung**

Das System muss von allen beteiligten Akteuren nach Maßgabe der in Phase 1 erstellten Unterlagen wie folgt entwickelt werden:

a) Projektmanagement

Zur Gewährleistung der planmäßigen Entwicklung des Systems müssen die Akteure die in der technischen Unterlage B.61 (siehe Anhang V) beschriebene Governance-Struktur schrittweise aufbauen.

Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten aller Akteure müssen sich parallel zum Aufbau der neuen, in der technischen Unterlage B.61 (siehe Anhang V) beschriebenen Governance-Struktur weiterentwickeln.

Der in Phase 1 eingesetzte Lenkungsausschuss bleibt auch in Phase 2 bestehen, bis die in der technischen Unterlage B.61 beschriebene Governance-Struktur voll betriebsfähig ist. Seine Geschäftsordnung wird aktualisiert, um auch den neuen Aufgaben Rechnung zu tragen, nämlich der Überwachung der Fortschritte beim Aufbau der neuen Governance-Struktur und der in Phase 1 entwickelten Architektur sowie bei der Entwicklung des Systems durch einzelne Unternehmen, wobei insbesondere auf die Anwendung der von der ERA veröffentlichten und auf aktuellem Stand gehaltenen Leitfäden geachtet wird. Vor Anerkennung des Abschlusses der Phase 2 wird der Lenkungsausschuss eine Stellungnahme zum rechtlichen Status und Eigentum der Leitfäden abgeben.

Bei vollständiger Übereinstimmung mit der technischen Unterlage B.61 wird davon ausgegangen, dass die neue Governance-Struktur auch den Anforderungen dieser Verordnung entspricht. Allerdings sind etwaige Abweichungen von den Bestimmungen in Anbetracht des Charakters der Unterlage und der Notwendigkeit, die Governance-Struktur kontinuierlich den tatsächlichen Markterfordernissen anzupassen, dem Lenkungsausschuss umgehend mitzuteilen, der die betreffende Abweichung beurteilt und entscheidet, ob die technische Unterlage und/oder ihr rechtlicher Status am Ende der Phase 2 geändert werden müssen.

b) Gesamtplan

Zur Gewährleistung der planmäßigen Entwicklung des Systems müssen alle betroffenen Akteure miteinander kooperieren und das System in vollem Einklang mit dem Gesamtplan gemäß der technischen Unterlage B.62 der ERA (siehe Anhang V) aufbauen.

c) Entwicklung des Systems

Alle betroffenen Akteure müssen miteinander kooperieren und die Vertriebsarchitektur des Systems im Einklang mit den Architekturbestimmungen in der technischen Unterlage B.60 der ERA (siehe Anhang V) entwickeln.

Alle betroffenen Akteure müssen miteinander kooperieren und das System und seine Bestandteile in weitestgehender Übereinstimmung mit den Leitfäden in folgenden technischen Unterlagen entwickeln:

B.50 (siehe Anhang III)

B.51 (siehe Anhang III)

B.52 (siehe Anhang III)

B.53 (siehe Anhang III)

B.54 (siehe Anhang III)

B.55 (siehe Anhang III)

B.56 (siehe Anhang III).

Bei vollständiger Übereinstimmung mit diesen technischen Unterlagen wird davon ausgegangen, dass das System den technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht. Etwaige Abweichungen von den Leitfäden sind dem Lenkungsausschuss mitzuteilen, der im Rahmen seiner Aufgaben gemäß Buchstabe a eine Bewertung vornimmt. Da die in Anhang III aufgeführten Leitfäden B.50 bis B.56 keine verbindlichen Spezifikationen darstellen, unterliegen sie nicht der Änderungskontrolle.“

2. Anhang III wird durch folgenden Anhang III ersetzt:

„ANHANG III

Liste der technischen Unterlagen

Nummer	Titel
B.1. (V1.1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales — NRT tickets
B.2. (V1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales — Integrated Reservation Tickets (IRT)
B.3. (V1.1)	Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales — Special offers
B.4. (V1.1.1)	Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange
B.5. (V1.1)	Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents — Exchange of messages
B.6. (V1.1)	Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards)
B.7. (V1.1.1)	International Rail ticket for Home Printing
B.8. (V1.1)	Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains
B.9. (V1.1)	Standard numerical coding of locations
B.10 (V1.1)	Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility — Exchange of messages
B.30. (V1.1)	Schema — messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI
B.50. (V1.0)	Timetable Application Guide
B.51. (V1.0)	Tariff Application Guide
B.52. (V1.0)	Reservation Application Guide
B.53. (V1.0)	Direct Fulfilment Application Guide
B.54. (V1.0)	Indirect Fulfilment Application Guide
B.55. (V1.0)	PRM Assistance Application Guide
B.56. (V1.0)	RU/IM communication Application Guide“

3. In Anhang IV Abschnitt C.1 erhält der Text folgende Fassung:

„C.1. NRT-Tarife

Hauptinhalte der NRT-Tarifdaten sind:

— Serien

- Produkte
- Dienste
- Beförderer-Codierungen
- Preistabellen
- Bahnhofsverzeichnis.

NRT-Tarife müssen gemäß den dafür geltenden Verkaufsbedingungen im Voraus veröffentlicht werden.“

4. Der folgende Anhang V wird hinzugefügt:

„ANHANG V

Verzeichnis der technischen Unterlagen über die Vertriebsarchitektur, die Governance und den Gesamtplan

Nummer	Titel
B.60 (V1.0)	TAP Retail Architecture
B.61 (V1.0)	TAP Governance
B.62 (V1.0)	TAP Master Plan“

5. Der folgende Anhang VI wird hinzugefügt:

„ANHANG VI

Aufgaben der nationalen TAF/TAP-Anlaufstelle

1. Herstellung des Kontakts zwischen ERA, TAF/TAP-Lenkungsausschuss und den Bahnakteuren des Mitgliedstaats (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und einschlägige Organisationen), um die Beteiligung der Bahnakteure an TAF und TAP sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass sie über die allgemeinen Entwicklungen und die Entscheidungen des Lenkungsausschusses unterrichtet sind.
2. Unterrichtung des TAF/TAP-Lenkungsausschusses über Anliegen und Fragen der Bahnakteure des Mitgliedstaats durch die gemeinsamen Vorsitzenden, soweit solche Anliegen bekannt sind und zur Sprache gebracht werden sollen.
3. Verbindung zum nationalen Vertreter im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC), damit der RISC-Vertreter vor jeder RISC-Sitzung über nationale TAF/TAP-Themen informiert wird und TAF/TAP betreffende Entscheidungen des RISC den betroffenen Bahnakteuren in geeigneter Weise mitgeteilt werden.
4. Der Mitgliedstaat sorgt dafür, dass alle zugelassenen Eisenbahnunternehmen und sonstigen Bahnakteure (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer) kontaktiert und über die nationale Anlaufstelle informiert werden und ihnen empfohlen wird, Verbindung zu der Anlaufstelle aufzunehmen, soweit dies noch nicht geschehen ist.
5. Unterrichtung der Bahnakteure des Mitgliedstaats, soweit sie bekannt sind, über ihre Verpflichtungen im Rahmen der TAF/TAP-Verordnungen.
6. Zusammenarbeit mit dem Mitgliedstaat zur Benennung einer Stelle, die für die Einspeisung primärer Standortcodes in die zentrale Referenzdomäne verantwortlich ist. Die Identität der benannten Stelle ist der GD MOVE zur entsprechenden Weitergabe mitzuteilen.
7. Förderung des Informationsaustauschs zwischen den Bahnakteuren des Mitgliedstaats (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter, Bahnhofsbetreiber, Fahrkartenverkäufer und einschlägige Organisationen).“