

ODLOČBA KOMISIJE**z dne 22. julija 2009****o spremembi Odločbe 2006/679/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti***(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 5607)***(Besedilo velja za EGP)****(2009/561/ES)**

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) ⁽¹⁾ in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju priporočila Evropske železniške agencije o Evropskem razvojnem načrtu (ERA-REC-02-2009-ERTMS) z dne 23. februarja 2009,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Vsaka tehnična specifikacija za interoperabilnost (TSI) mora določiti strategijo za izvajanje TSI in faze, ki jih je treba zaključiti za postopen prehod s sedanjega položaja na končni položaj, ko bo skladnost s specifikacijami TSI postala standard.

(2) Odločba Komisije 2006/679/ES z dne 28. marca 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽²⁾ določa tehnično specifikacijo za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

(3) V skladu s členom 3 Odločbe 2006/679/ES so države članice pripravile nacionalni izvedbeni načrt za TSI za vodenje-upravljanje in signalizacijo ter so ta izvedbeni načrt poslale Komisiji.

(4) Na podlagi teh nacionalnih načrtov je treba pripraviti osnutek glavnega načrta EU na podlagi načel, določenih v poglavju 7 Priloge k Odločbi 2006/679/ES.

(5) Poglavje 7 Priloge k Odločbi 2006/679/ES določa, da bo glavni načrt EU dodan k tej TSI s postopkom revizije ter se bo imenoval evropski načrt za uvedbo.

(6) Direktiva 2008/57/ES navaja, da lahko TSI določijo okvirna pravila za odločitve, ali je treba obstoječi podsistem ponovno odobriti, ter ustrezne roke.

(7) Strategija za izvajanje TSI za nadzor-vodenje in signalizacijo se ne sme zanašati le na skladnost podsistemov s TSI na začetku njihove uporabe, ob posodobitvi ali obnovitvi, ampak mora temeljiti tudi na usklajenem izvajanju ob vseevropskih koridorjih, ki povezujejo glavna evropska območja za tovorni promet. Ker je interoperabilnost mogoče doseči le, če so koridorji popolnoma opremljeni, je treba v evropskem načrtu za uvedbo določiti ustrezne roke za obnovo ali posodobitev podsistema.

(8) Države članice si morajo odločno prizadevati, da svojim obstoječim sistemom razreda B iz Priloge B k TSI dajo na voljo zunanje specifične prenosne module.

(9) Projekti za vzpostavitev Evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (ERTMS) na splošno in predvsem proge, ki so vključene v evropski načrt za uvedbo, lahko koristijo pomoč Skupnosti iz programa TEN-T ali drugih programov finančne pomoči Skupnosti.

(10) Zadostna finančna pomoč je bistvena za zagotovitev, da je uvedba ERTMS v skladu s področjem uporabe in roki, določenimi v evropskem načrtu za uvedbo. Načrt se zato lahko prilagodi tako, da upošteva razpoložljiva finančna sredstva.

⁽¹⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

⁽²⁾ UL L 284, 16.10.2006, str. 1.

- (11) Dobavitelji opreme ERTMS za vozila so potrdili, da bodo najpozneje do leta 2015 lahko zagotovili skladnost opreme za vozila z novim standardom (znanim kot osnova 3), zato velja splošno pravilo, da morajo biti mednarodne lokomotive, dostavljene do navedenega datuma, opremljene z ERTMS.
- (12) Odločbo 2006/679/ES je zato treba ustrezno spremeniti.
- (13) Ukrepi, predvideni s to odločbo, so v skladu z mnenjem odbora za interoperabilnost in varnost železnice, ustanovljenega skladno s členom 29 Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Priloga k Odločbi 2006/679/ES se spremeni:

1. oddelki 7.1, 7.2 in 7.3 se nadomestijo z besedilom iz Priloge k tej odločbi;
2. v oddelku 7.4.2.3 se sklic na oddelek 7.2.2.5 nadomesti s sklicem na oddelek 7.2.

Člen 2

Komisija do 31. decembra 2015 oceni izvajanje evropskega načrta za uvedbo in na podlagi analize napredka pri njegovem izvajanju do leta 2015 določi razpoložljivost opreme, ki je usklajena z novim standardom (osnova 3), ter vire in raven financiranja, ki je na voljo za podporo uvajanju ERTMS, če so potrebne spremembe te odločbe, zlasti v zvezi s progami, ki jih je treba opremiti do leta 2020. Države članice sodelujejo pri tej analizi.

Člen 3

Ta odločba se uporablja od 1. septembra 2009.

Člen 4

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 22. julija 2009

Za Komisijo

Antonio TAJANI

Podpredsednik

PRILOGA

Oddelki 7.1, 7.2 in 7.3 Priloge k Odločbi 2006/679/ES se nadomestijo z naslednjim:

„7. IZVAJANJE TSI NADZOR-VODENJE

V tem poglavju je opisana strategija za izvajanje TSI (evropski načrt za uvedbo ERTMS) ter določa faze, ki jih je treba zaključiti za postopen prehod s sedanjega položaja na končni položaj, ko bo skladnost s specifikacijami TSI postala standard.

Evropski načrt za uvedbo ERTMS ne velja za proge na ozemlju države članice, katere železniško omrežje je ločeno ali izolirano zaradi morja ali če ga posebne geografske razmere ločujejo od omrežja preostalega dela Skupnosti. Ta strategija ne velja za lokomotive, ki obratujejo izključno na takih progah.

7.1 **ERTMS – uporaba ob progi**

Cilj evropskega načrta za uvedbo ERTMS je zagotoviti, da se bodo lokomotive, vagoni in druga železniška vozila, opremljeni z ERTMS, postopno začeli uporabljati na vse več progah, postajah, terminalih in ranžirnih postajah, ne da bi bila za to poleg ERTMS potrebna nacionalna oprema.

V ta namen načrt za uvedbo ne zahteva odstranitve obstoječih sistemov razreda B na progah, ki so vključene v načrt. Vendar do datuma, ki je določen v načrtu za uvedbo, oprema s sistemom razreda B ni pogoj za uporabo prog, vključenih v načrt za uvedbo, za lokomotive, vagone in druga železniška vozila, opremljena z ERTMS.

Kadar terminali, kot so na primer postaje ali specifične proge na postaji, niso opremljeni s sistemom razreda B, zahteve v zvezi s ‚povezavo‘ teh terminalov ne pomenijo nujno, da je treba te terminale ali proge opremiti z ERTMS, če se oprema s sistemom razreda B ne zahteva kot pogoj za uporabo prog.

Pri dvo- ali večtirnih progah se šteje, da je proga opremljena, ko je opremljena dvotirna proga. Če je v odseku koridorja več kot ena proga, mora biti v tem odseku opremljena vsaj ena proga, celoten koridor pa se šteje za opremljenega, ko je po celotni dolžini koridorja opremljena vsaj ena proga.

7.1.1 **Koridorji**

Šest koridorjev, opisanih v Dodatku I, se opremi z ERTMS po časovnem razporedu, ki je določen v tem dodatku (*).

7.1.2 **Povezava z glavnimi evropskimi postajami, ranžirnimi postajami, terminali za tovor in območji tovarnega prometa.**

Postaje, ranžirne postaje, tovarni terminali in območja tovarnega prometa, naštetih v Dodatku II, se povežejo z vsaj enim od šestih koridorjev, določenih v Dodatku I, na dan in pod pogoji iz Dodatka II.

7.1.3 **Projekti, ki jih financira EU**

Brez poseganja v oddelek 7.1.1 in 7.1.2 je postavitve ERTMS/ETCS obvezna v primerih:

— novih namestitev dela za zaščito vlaka sestava sistema NV ali

— posodobitve dela za zaščito vlaka že obratujočega sestava sistema NV, ki spremeni funkcije ali zmogljivost podsistema,

za projekte železniške infrastrukture, ki prejemajo finančno pomoč iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in/ali Kohezijskega sklada (Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 (**)) in/ali skladov TEN-T (Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta (***)).

Vendar lahko Komisija, kadar se signalizacija obnovi na kratkih (manj kot 150 km) in prekinjenih odsekih proge, odobri odstopanje od tega pravila, če se ERTMS namesti pred zgodnejšim od spodnjih datumov:

- 5 let po zaključku projekta,
- dan, ko se odsek proge poveže z drugo progo, ki je opremljena z ERTMS.

V tem oddelku se prvi od teh dveh datumov imenuje ‚poznejši rok za opremo‘.

Zadevna država članica pošlje dokumentacijo o tem Komisiji. Ta dokumentacija vsebuje ekonomsko analizo, ki kaže precejšnjo ekonomsko in/ali tehnično prednost začetka uporabe ERTSM na poznejši datum za opremo kot pa med projekti, ki jih financira EU.

Države članice lahko takšno klavzulo zagovarjajo le, kadar ponudba za obnovo ali posodobitev zaščitnega sistema vlakov vsebuje jasno možnost za opremo proge z ERTMS, in sicer med projektom ali na poznejši datum za opremo.

Komisija analizira predloženo dokumentacijo in ukrepe, ki jih predlaga država članica, ter odboru iz člena 29 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (****) sporoči rezultate te analize. Kadar je odstopanje odobreno, država članica zagotovi, da se ERTMS namesti pred poznejšim datumom za opremo.

7.1.4 Pogoji, ki zahtevajo uporabo neobveznih funkcij

Glede na značilnosti sestava nadzor-vodenje ob progi in njegovih vmesnikov z drugimi podsistemi je treba nekatere funkcionalnosti ob progi, ki niso označene kot obvezne, v nekaterih aplikacijah obvezno izvajati, da so izpolnjene bistvene zahteve.

Izvajanje nacionalnih ali neobveznih funkcij ob progi vlaku, ki izpolnjuje le obvezne zahteve sistema na vozilu razreda A, ne sme preprečiti dostopa do te infrastrukture, razen če se to zahteva za naslednje neobvezne funkcije na vozilu:

- aplikacija ETCS stopnje 3 ob progi zahteva nadzor vlakovne celovitosti na vozilu,
- aplikacija ETCS stopnje 1 ob progi s funkcijo in-fill zahteva ustrezno in-fill funkcionalnost na vozilu, če je iz varnostnih razlogov sprostitvena hitrost nastavljena na nič (npr. zaščita nevarnih mest),
- kadar sistem ETCS zahteva prenos podatkov prek radia, morajo storitve prenosa podatkov GSM-R izpolnjevati zahteve prenosa podatkov ETCS,
- sestav na vozilu, ki vključuje SPM KER, lahko zahteva uporabo vmesnika K.

7.1.5 Obstoječi sistemi

Države članice zagotovijo ohranitev funkcionalnosti obstoječih sistemov iz Priloge B k TSI ter njihovih vmesnikov v skladu s trenutnimi specifikacijami, razen tistih sprememb, ki se zdijo potrebne za odpravo varnostnih pomanjkljivosti teh sistemov. Države članice objavijo potrebne podatke v zvezi s svojimi obstoječimi sistemi, ki so potrebni za razvoj in certificiranje aparatur, ki omogočajo interoperabilnost opreme razreda A z obstoječimi sistemi razreda B.

7.1.6 Uradno obvestilo

Za vsak odsek koridorja, ki je opisan v Dodatku I, države članice Komisiji sporočijo natančen časovni okvir za opremo odseka koridorja z ERTMS ali potrdijo, da je odsek koridorja že opremljen. Informacije se sporočijo Komisiji najpozneje tri leta pred najpoznejšim datumom opreme odseka koridorja, določenega v Dodatku I.

Države članice za vsako postajo, ranžirno postajo, terminal za tovor ali območje tovarnega prometa iz Dodatka II sporočijo specifične proge, ki jih je treba uporabljati za zagotovitev povezave s koridorji iz Dodatka I. Te informacije se sporočijo Komisiji najpozneje tri leta pred datumom, določenim v Dodatku II, ter vsebujejo najpoznejši datum za opremo te postaje, ranžirne postaje, terminala za tovor ali območja tovarnega prometa. Evropska komisija lahko, kjer je to potrebno, zahteva prilagoditve, zlasti za zagotovitev skladnosti med opremljenimi progami na mejah. Države članice Komisiji sporočijo natančen časovni raspored za namestitve opreme ERTMS na teh progah ali potrdijo, da so te proge že opremljene s ERTMS. Te informacije se sporočijo Komisiji najpozneje tri leta pred datumom iz Dodatka II in vključujejo najpoznejši datum za opremo za to postajo, ranžirno postajo, terminal za tovor ali območje tovarnega prometa.

Natančni časovni rasporedi navajajo zlasti datum, do katerega se zaključi razpis za opremo proge, postopke, ki se uporabijo za zagotovitev interoperabilnosti s sosednjimi državami na koridorju, ter glavne mejnike pri projektu. Države članice vsakih dvanajst mesecev obvestijo Komisijo o napredku pri izvajanju del na teh progah, tako da ji pošljejo posodobljen časovni raspored.

7.1.7 Zamude

Kadar država članica razumno pričakuje zamude pri doseganju rokov iz te odločbe, o tem takoj obvesti Komisijo. Komisiji predloži dokumentacijo, ki vsebuje tehnični opis projekta in posodobljen načrt. V dokumentaciji morajo biti navedeni tudi vzroki za zamudo in popravni ukrepi, ki jih sprejme država članica.

Državi članici se lahko odobri dodatna zamuda največ treh let, kadar je zamuda posledica vzrokov, ki so zunaj razumnega nadzora države članice, na primer težave pri dobavi ali postopku homologacije in potrditve, ker ni na voljo ustreznih preskusnih vozil. Takšne klavzule lahko država članica zagovarja le, kadar so izpolnjeni naslednji pogoji:

- obvestila iz poglavja 7.1.6 so bila prejeta pravočasno in so bila celovita,
- dokumentacija iz prvega odstavka oddelka 7.1.7 vsebuje jasne dokaze, da so bili vzroki za zamudo zunaj nadzora države članice,
- pristojni organ je odgovoren za usklajevanje dobaviteljev opreme za vozila in ob progi ter za vključevanje in prekušanje proizvodov,
- obstoječi laboratoriji so se ustrezno uporabljali,
- dokazi kažejo, da so se izvedli ustrezni ukrepi za zmanjšanje dodatne zamude.

Komisija analizira predloženo dokumentacijo in ukrepe, ki jih predlaga država članica, ter odboru iz člena 29 Direktive 2008/57/ES sporoči rezultate te analize.

7.2 Uporaba ETCS na vozilu

Nove lokomotive, novi vagoni in druga nova železniška vozila, ki lahko vozijo brez trenja in imajo voznikovo kabino ter so bila naročena po 1. januarju 2012 ali so se začela uporabljati po 1. januarju 2015, se opremijo z ERTMS.

Ta zahteva ne velja za nove ranžirne lokomotive in druge nove lokomotive, nove vagone in druga nova železniška vozila z voznikovo kabino, če so bila zasnovana izključno za nacionalni promet ali promet v regionalnem čezmejnem okolju. Države članice lahko vseeno uvedejo dodatne zahteve na nacionalni ravni, zlasti za:

- omejitev dostopa do prog, opremljenih z ERTMS, za lokomotive, opremljene z ERTMS, da se lahko razstavijo obstoječi nacionalni sistemi,
- zahtevo, da so nove ranžirne lokomotive in/ali nova železniška vozila z voznikovo kabino, tudi če so zasnovana izključno za nacionalni promet ali regionalni čezmejni promet, opremljena z ERTMS.

7.3 **GSM-R – Posebna pravila izvajanja**

Ta pravila veljajo poleg pravil iz oddelkov 7.1 in 7.2.

7.3.1 **Naprave ob progi**

Namestitev sistema GSM-R je obvezna za:

- nove namestitve radijskih delov sestava sistema NV,
- posodobitev radijskih delov že obratujočega sestava sistema NV, ki spremeni funkcije ali zmogljivost podsistema.

7.3.2 **Naprave na vozilu**

Namestitev sistema GSM-R na železniški vozni park, namenjen uporabi na progi, ki vključuje vsaj en odsek, opremljen z vmesniki razreda A (čeprav so nadgrajeni na sistem razreda B), je obvezna za:

- nove namestitve radijskih delov sestava sistema NV,
- posodobitev radijskih delov že obratujočega sestava sistema NV, ki spremeni funkcije ali zmogljivost podsistema.

7.3.3 **Obstoječi sistemi**

Države članice zagotovijo ohranitev funkcionalnosti obstoječih sistemov iz Priloge B k TSI ter njihovih vmesnikov v skladu s trenutnimi specifikacijami, razen tistih sprememb, ki se zdijo potrebne za odpravo varnostnih pomanjkljivosti teh sistemov. Države članice objavijo potrebne podatke v zvezi s svojimi obstoječimi sistemi, ki so potrebni za razvoj in certificiranje aparatur, ki omogočajo interoperabilnost opreme razreda A s svojimi obstoječimi sistemi razreda B.

(*) Dodatek I navaja zadnji datum za opremo z namenom postopne vzpostavitve usklajenega omrežja ERTMS. V številnih primerih obstajajo prostovoljni sporazumi v zvezi z bolj zgodnjim datumom za opremo.

(**) UL L 210, 31.7.2006, str. 25.

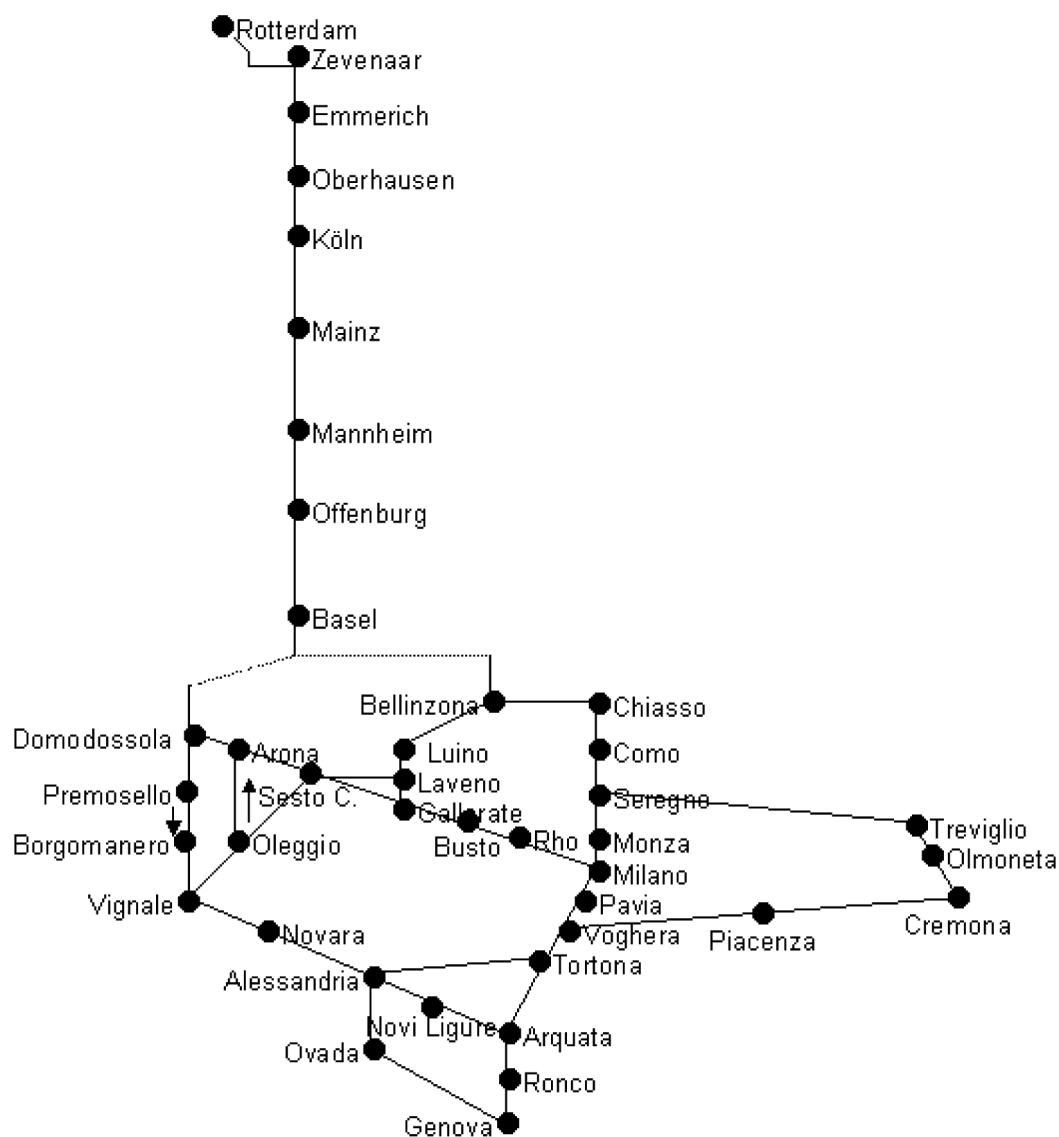
(***) UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

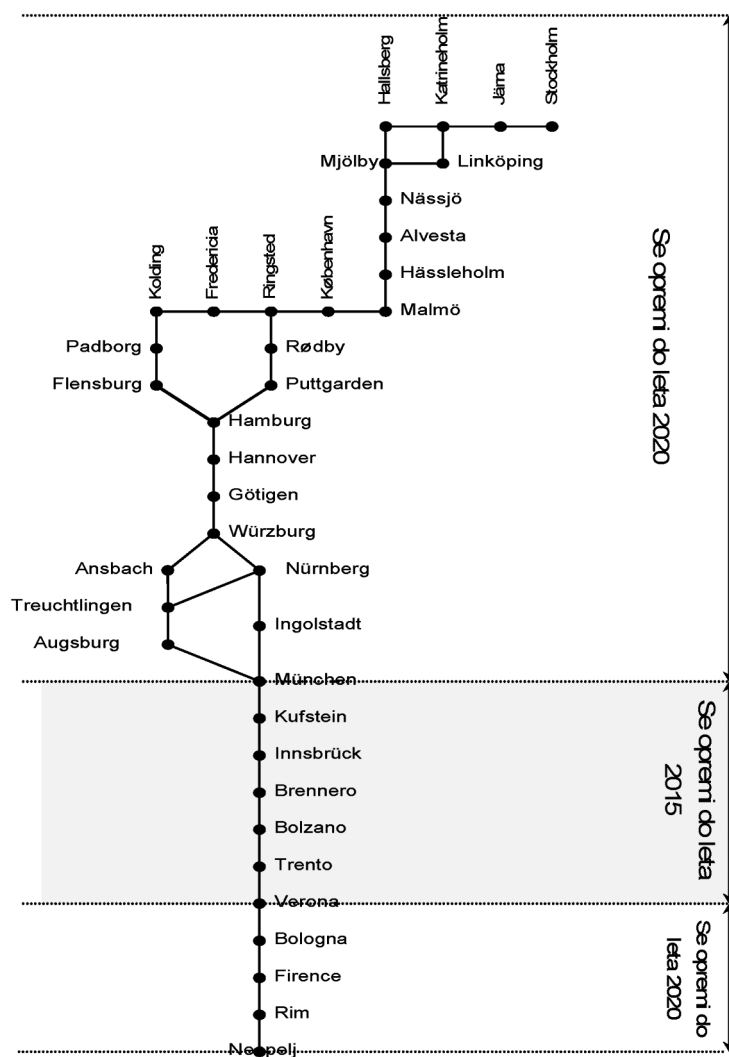
(****) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

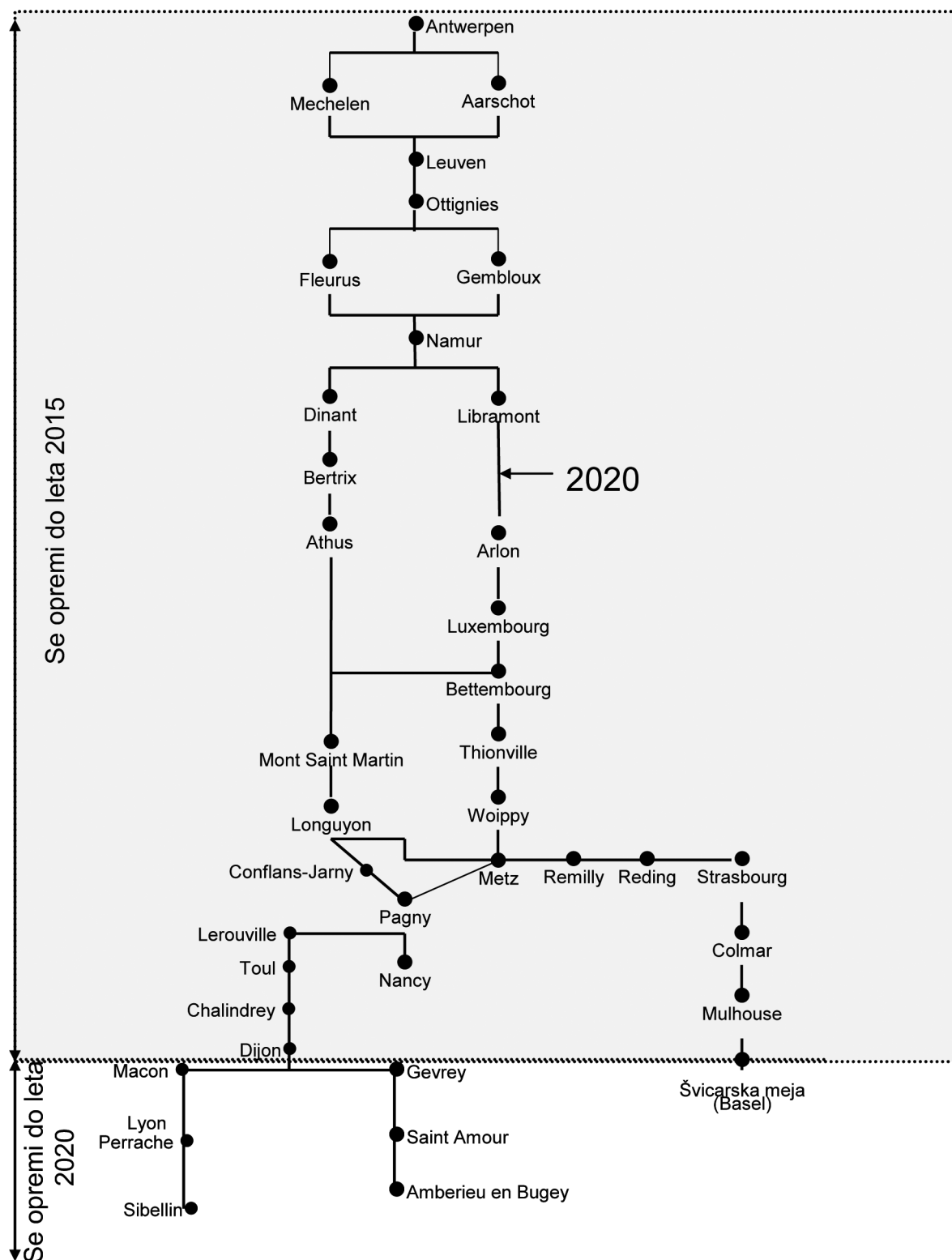
Dodatek I

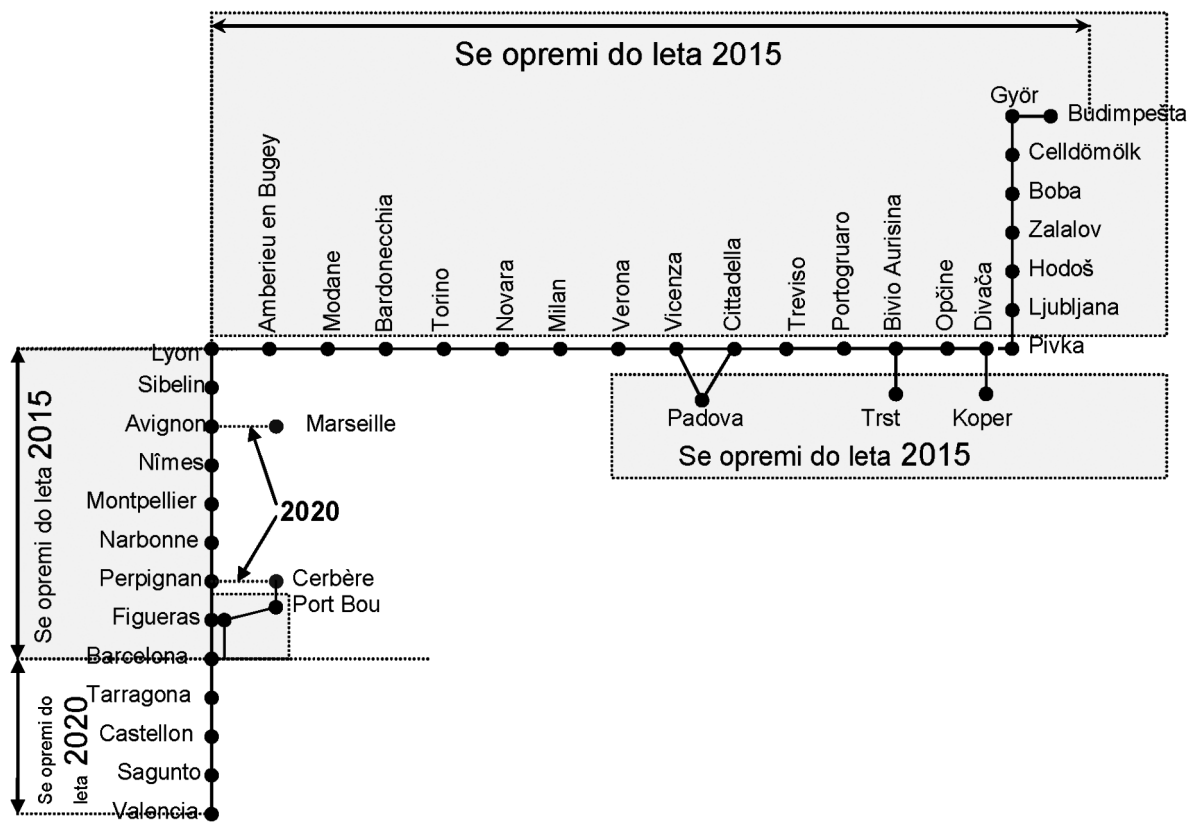
Proge, ki sestavljajo koridorje

Koridor A – opremiti ga je treba do leta 2015

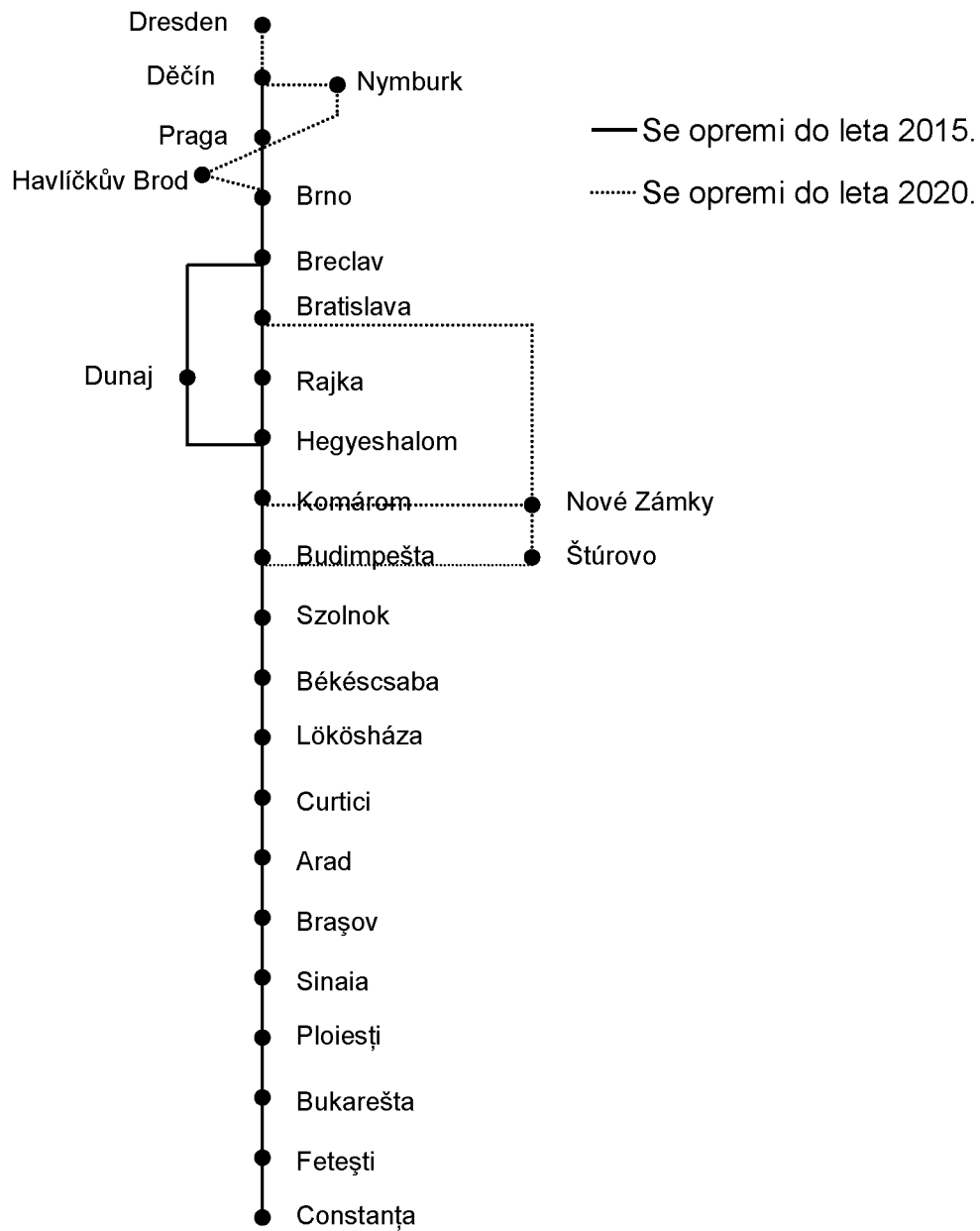


Koridor B ⁽¹⁾

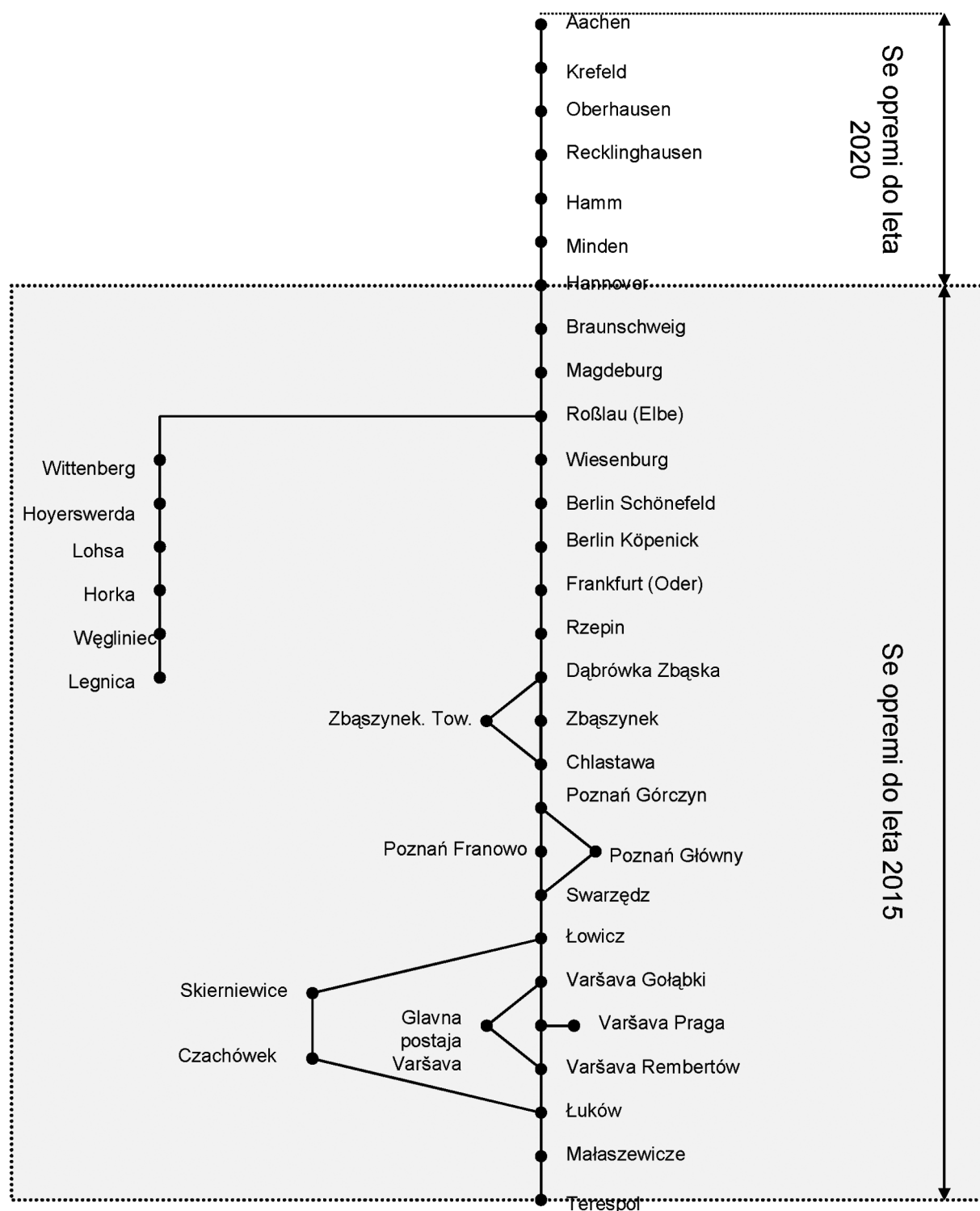
Koridor C ⁽²⁾

Koridor D ⁽³⁾

Koridor E



Koridor F



(¹) Brez poseganja v zakonodajo, ki velja za vseevropsko železniško omrežje za visoke hitrosti, je povezave mogoče zagotoviti prek odsekov prog za visoke hitrosti, če so te proge namenjene za tovarne vlake. Do leta 2020 bo zagotovljena vsaj ena povezava, opremljena z ERTMS, med Dansko in Nemčijo (Flensburg–Hamburg ali Rødby–Puttgarden), vendar ne nujno dve. Predor pri Brennerju bo opremljen z ERTMS, ko se zaključijo infrastrukturna dela (rok 2020).

(²) Povezava med Nancyjem in Redingom bo zagotovljena do leta 2020.

(³) Dve dodatni stranski progi bosta opremljeni do leta 2020: Montmélián–Grenoble–Valence in Lyon–Valence–Arles–Miramas (leva stran Rena).

Dodatek II

Glavne evropske postaje, ranžirne postaje, terminali za tovor in območja tovarnega prometa ⁽¹⁾

Država	Območje tovarnega prometa	Datum	Opomba
Belgija	Antwerpen	31.12.2015	Povezava z Rotterdamom se zagotovi do leta 2020.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bolgarija	Burgas	31.12.2020	Povezava s koridorjem E pomeni opremo odseka Bourgas–Sofija in Sofija–Vidin–Calafat in Calafat–Curtici v Romuniji (PP22).
Česka	Praga	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danska	Taulov	31.12.2020	Priključitev tega terminala pomeni, da je proga Flenzburg–Padborg izbrana za progo, ki se opremi z ERTMS – glej opombo 1 Dodatka I k Prilogi.
Nemčija	Dresden ⁽¹⁾	31.12.2020	Do leta 2020 se prav tako zagotovi neposredna povezava med koridorjem E in koridorjem F (iz Dresdna do Hannovra).
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hamburg ⁽²⁾	31.12.2020	
	Köln	31.12.2015	
	München	31.12.2015	
	Hannover	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
	Nürnberg	31.12.2020	
Grčija	Pireás	31.12.2020	Povezava s koridorjem E pomeni opremljanje odseka Kulata–Sofija v Bolgariji.
Španija	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Zahtevajo se tri povezave. Povezava s Parizom prek Hendayeja, povezava iz Pamplone do Madrida in povezava iz Pamplone do koridorja D prek Zaragoze.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Država	Območje tovarnega prometa	Datum	Opomba
Francija	Marseille	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignon	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	Pariz	31.12.2020	Do leta 2020 se zagotovijo naslednje povezave: (i) Hendaye, (ii) predor pod Rokavskim prelivom, (iii) Dijon, (iv) Metz prek mest Epernay in Châlons-en-Champagne.
Italija	La Spezia	31.12.2020	
	Genova	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Milano	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padova	31.12.2015	
	Trst	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Bologna	31.12.2020	
	Rim	31.12.2020	
Luksemburg	Bettembourg	31.12.2015	
Madžarska	Budimpešta	31.12.2015	
Nizozemska	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Povezava z Antwerpnom se tudi zagotovi do leta 2020.
Avstrija	Gradec	31.12.2020	
	Dunaj	31.12.2020	
Poljska	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Do leta 2020 se opremi proga Wrocław–Legnica za zagotovitev neposredne povezave z nemško mejo (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Varšava	31.12.2015	
Portugalska	Sines	31.12.2020	
	Lizbona	31.12.2020	
Romunija	Constanța	31.12.2015	

Država	Območje tovornega prometa	Datum	Opomba
Slovenija	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Slovaška	Bratislava	31.12.2015	
Združeno kraljestvo	Bristol	Ta terminal bo priključen, ko se bo koridor C razširil na predor pod Rokavskim prelivom.	

(¹) Nemčija si bo kar najbolj prizadevala, da prej opremi koridor E, odsek Dresden–meja s Češko.

(²) Nemčija bo zagotovila opremo železniške povezave s Hamburgom, vendar se območje pristanišča lahko do leta 2020 opremi le delno.

(¹) Seznam vozlišč, vključenih v ta dodatek, se lahko spremeni, če spremembe ne zmanjšajo tovornega prometa ali znatno vplivajo na projekte v drugih državah članicah."