

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 328/2012

z dnia 17 kwietnia 2012 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja otrzymała zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej ERA/REC/06-2011/INT z dnia 12 maja 2011 r.
- (2) Każda techniczna specyfikacja interoperacyjności (TSI) powinna określać strategię jej wdrażania oraz etapy, jakie należy ukończyć, aby stopniowo przejść od obecnej sytuacji do sytuacji docelowej, w której normą jest zgodność z poszczególnymi TSI. Strategia wdrażania technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych powinna opierać się nie tylko na zgodności podsystemów z TSI, ale także na skoordynowanym wdrażaniu.
- (3) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽²⁾ należy odpowiednio dostosować do rozdziału 7 rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei ⁽³⁾.
- (4) Zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 62/2006 organy przedstawicielskie europejskiego sektora kolejowego przesyłały Komisji Europejskiej strategiczny europejski plan wdrożeniowy (SEDP) dotyczący wdrażania aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych. Pracę tę należy uwzględnić poprzez zmianę załącznika A do załącznika. Załącznik A zawiera odesłania do szczegółowych specyfikacji stanowiących podstawę do opracowywania systemu TAF. Do dokumentów tych należy zastosować proces zarządzania zmianami. W ramach tego procesu Agencja powinna aktualizować ww. dokumenty, tak aby sprecyzować podstawową linię procesu wdrażania.
- (5) Poszczególne harmonogramy strategicznego europejskiego planu wdrożeniowego przedłożonego w 2007 r. uległy dezaktualizacji. Dlatego przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i posiadacze wagonów powinni

za pośrednictwem komitetu sterującego przekazać Komisji swoje szczegółowe harmonogramy określające etapy pośrednie, rezultaty prac oraz terminy wdrożenia poszczególnych funkcji TSI TAF. Wszelkie odstępstwa od harmonogramów określonych w SEDP powinny być odpowiednio uzasadnione wraz z podjęciem środków ograniczających dalsze opóźnienia. Prace te powinny opierać się na założeniu, że wnioski o wprowadzenie zmian przetwarzane zgodnie z pkt 7.2.2 załącznika zostaną potwierdzone.

- (6) Istnieje konieczność powiadomienia wszystkich adresatów o ich obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia; w szczególności dotyczy to małych przedsiębiorstw zajmujących się przewozami towarowymi, które nie są członkami organów przedstawicielskich europejskiego sektora kolejowego.
- (7) Z tego względu należy wprowadzić odpowiednie zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 62/2006.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 62/2006 dodaje się artykuły 4a, 4b i 4c w brzmieniu:

„Artykuł 4a

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i posiadacze wagonów opracowują i wdrażają skomputeryzowany system zgodnie z przepisami rozdziału 7 załącznika do niniejszego rozporządzenia, w szczególności zgodnie ze specyfikacjami dotyczącymi wymogów funkcjonalnych i zgodnie z planem ogólnym, o którym mowa w pkt 7.1.2.
2. Nie później niż do dnia 13 maja 2012 r. przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i posiadacze wagonów, za pośrednictwem komitetu sterującego, o którym mowa w pkt 7.1.4 załącznika, składają Komisji plan ogólny, o którym mowa w pkt 7.1.2, oparty na ich własnych szczegółowych harmonogramach określających etapy pośrednie, rezultaty prac oraz terminy wdrożenia poszczególnych funkcji TSI TAF.

3. Podmioty te składają Komisji sprawozdanie z postępów za pośrednictwem komitetu sterującego, o którym mowa w pkt 7.1.4 załącznika, zgodnie z przepisami rozdziału 7 załącznika do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4b

1. Agencja publikuje plan ogólny, o którym mowa w pkt 7.1.2, i jest odpowiedzialna za jego aktualizację.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 13 z 18.1.2006, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11.

2. Agencja aktualizuje dokumenty, o których mowa w załączniku A, na podstawie wniosków o wprowadzenie zmian, które zostały potwierdzone przed dniem 13 maja 2012 r. zgodnie z procedurą zarządzania zmianami opisaną w pkt 7.2.2. Agencja w terminie do dnia 13 października 2012 r. przedkłada Komisji zalecenie dotyczące aktualizacji załącznika A, który określa podstawową linię wdrażania.

3. Agencja ocenia wdrażanie TAF, aby stwierdzić, czy osiągnięto zakładane cele i dotrzymano terminów.

Artykuł 4c

Państwa członkowskie dopilnowują, aby wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i posiadacze wagonów działający na ich terytorium zostali powiadomieni o niniejszym rozporządzeniu, i wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za nadzorowanie wykonania rozporządzenia.”.

Artykuł 2

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 62/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) punkty 7.1, 7.2 i 7.3 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia;
- 3) w pkt 2.3.1 w akapicie rozpoczynającym się od słów „Niektórzy konkretni dostawcy usług...” skreśla się wyrażenie „(patrz również: załącznik A indeks 6)”;
- 4) w pkt 4.2, 4.2.3.1, 4.2.4.1, 4.2.8.1 odniesienie do „indeksu 1” zastępuje się odniesieniem do „dodatku F”;
- 5) w pkt 4.2.1.1 zdanie

„Dane te wraz z dodatkowymi danymi (opis danych można znaleźć w załączniku A indeks 3) są wymienione w załączniku A indeks 3 z podaniem w wierszu »Dane w liście przewozowym«, czy są one obowiązkowe czy opcjonalne, i czy muszą być dostarczone przez nadawcę lub uzupełnione przez LRU.”

zastępuje się zdaniem:

„Dane te wraz z dodatkowymi danymi (opis danych można znaleźć w załączniku A – dodatek A, B i F i załącznik 1 do dodatku B) są wymienione w tabeli w załączniku A – załącznik 1 do dodatku B, z podaniem w wierszu »Dane w liście przewozowym«, czy są one obowiązkowe czy opcjonalne, i czy muszą być dostarczone przez nadawcę, czy uzupełnione przez LRU.”;

- 6) w pkt 4.2.1.2 zdania

„Dane, zamieszczane w zamówieniach wagonów w zależności od różnych ról pełnionych przez RU, są wymienione szczegółowo w załączniku A indeks 3, z zaznaczeniem, czy są one obowiązkowe czy opcjonalne. Szczegółowe formaty tych komunikatów są określone w załączniku A indeks 1.”

zastępuje się zdaniami:

„Dane, zamieszczane w zamówieniach wagonów w zależności od różnych ról pełnionych przez RU, są wymienione szczegółowo w załączniku A – dodatek A i B i załącznik 1 do dodatku B, z zaznaczeniem, czy są one obowiązkowe czy opcjonalne. Szczegółowe formaty tych komunikatów są określone w załączniku A dodatek F.”;

- 7) w pkt 4.2.2.1 wyrażenie „indeks 4” zastępuje się wyrażeniem „dodatek F”, a wyrażenie „indeks 1” zastępuje się wyrażeniem „dodatek F”;
- 8) w pkt 4.2.11.2 wyrażenie „indeks 2” zastępuje się wyrażeniem „dodatek D i F”;
- 9) w pkt 4.2.11.3 wyrażenie „indeks 2” zastępuje się wyrażeniem „dodatek A, B, F i załącznik 1 do dodatku B”;
- 10) w pkt 6.2 wyrażenie „indeks 1” zastępuje się wyrażeniem „dodatek E i F”.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 kwietnia 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

7.1. Modalności stosowania niniejszej TSI

7.1.1. Wstęp

Niniejsza TSI dotyczy podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych. Jest to podsystem funkcjonalny zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2008/57/WE. Dlatego stosowanie tej TSI nie zależy od koncepcji nowego, odnowionego ani zmodernizowanego podsystemu, jak ma to zwyczajowo miejsce w przypadku technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczących podsystemów strukturalnych, chyba że jest to określone w TSI.

TSI jest wdrażana etapowo:

- etap pierwszy: szczegółowe specyfikacje informatyczne i plan ogólny,
- etap drugi: opracowywanie,
- etap trzeci: wdrażanie.

7.1.2. Etap pierwszy – szczegółowe specyfikacje informatyczne i plan ogólny

Specyfikacje wymagań funkcjonalnych, które mają być stosowane jako podstawa ww. architektury technicznej w czasie opracowywania i wdrażania systemu skomputeryzowanego, znajdują się w dodatkach A–F wymienionych w załączniku A.

Obowiązkowy plan ogólny od etapu koncepcji do gotowego systemu skomputeryzowanego, oparty na strategicznym europejskim planie wdrożeniowym (SEDP) przygotowanym przez branżę kolejową, obejmuje kluczowe elementy architektury systemu oraz wskazanie najważniejszych działań do wykonania.

7.1.3. Etap 2 i 3 – opracowanie i wdrażanie

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i posiadacze wagonów opracowują i wdrażają skomputeryzowany system TAF zgodnie z przepisami rozdziału 7.

7.1.4. Zarządzanie, role i podział odpowiedzialności

Etapy opracowywania i wdrażania podlegają strukturze zarządzania obejmującej następujące podmioty.

Komitet sterujący

Komitet sterujący spełnia następujące role i obowiązki:

1. Komitet sterujący zapewnia strukturę zarządzania strategicznego w celu skutecznego zarządzania pracami zmierzającymi do wdrożenia TSI TAF oraz koordynacji takich prac. Obejmuje to ustalanie polityki, kierunku strategicznego i priorytetów. W ramach tych zadań komitet sterujący uwzględnia również interesy małych przedsiębiorstw, nowych uczestników i przedsiębiorstw kolejowych wykonujących usługi specjalne.
2. Komitet sterujący monitoruje postępy wdrażania. Co najmniej cztery razy do roku przedkłada Komisji Europejskiej regularne sprawozdania na temat osiągniętych postępów w porównaniu z planem ogólnym. Komitet sterujący podejmuje niezbędne działania w celu dostosowania etapu opracowywania w przypadku odstępstw od planu ogólnego.
3. W skład komitetu sterującego wchodzi:
 - organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 („reprezentatywne organy sektora kolejowego”),
 - Europejska Agencja Kolejowa, oraz
 - Komisja.
4. Komitetowi sterującemu przewodniczą wspólnie: a) Komisja; oraz b) osoba wyznaczona przez organy przedstawicielskie sektora kolejowego. Komisja, przy wsparciu członków komitetu sterującego, opracowuje regulamin wewnętrzny komitetu sterującego, który jest zatwierdzany przez ten komitet.
5. Członkowie komitetu sterującego mogą wnioskować o to, aby komitet sterujący uwzględnił inne organizacje w charakterze obserwatorów, jeżeli jest to uzasadnione ze względów technicznych i organizacyjnych.

Zainteresowane podmioty

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i posiadacze wagonów ustanawiają skuteczną strukturę zarządzania projektem, umożliwiającą skuteczne opracowanie i wdrożenie systemu TAF.

Wyżej wymienione zainteresowane podmioty:

- zapewniają niezbędne działania i zasoby do wdrażania niniejszego rozporządzenia,

- przestrzegają zasad dostępu do wspólnych elementów TSI TAF, które mają być dostępne dla wszystkich uczestników rynku w sposób ujednolicony, przejrzysty i możliwie najtańszy pod względem kosztów usług,
- dopilnowują, aby wszyscy uczestnicy rynku mieli dostęp do wszystkich wymienianych danych niezbędnych do spełnienia ich obowiązków prawnych oraz do wykonywania ich funkcji zgodnie z wymaganiami funkcjonalnymi TSI TAF,
- chronią poufność kontaktów z klientami,
- ustanawiają mechanizm umożliwiający „spóźnionym” podmiotom dołączenie do opracowywania TAF i skorzystanie z dotychczasowych osiągnięć TAF w zakresie elementów wspólnych w sposób zadowalający zarówno dla ww. zainteresowanych podmiotów, jak i dla nowych uczestników, w szczególności pod względem sprawiedliwego podziału kosztów,
- składają komitetowi sterującemu TAF sprawozdania dotyczące postępów w zakresie realizacji planów wdrażania. W sprawozdaniach tych uwzględnia się w razie potrzeby odstępstwa od planu ogólnego.

Organy przedstawicielskie

Organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, mają następujące zadania i obowiązki:

- reprezentują swoje zainteresowane podmioty członkowskie w Komitecie Sterującym TSI TAF,
- informują swoich członków o ich obowiązkach wynikających z wdrażania niniejszego rozporządzenia,
- zapewniają wszystkim ww. zainteresowanym podmiotom terminowy, bieżący i pełny dostęp do informacji na temat stanu prac komitetu sterującego i wszelkich innych grup w celu zabezpieczenia interesów każdego przedstawiciela w ramach wdrażania TSI TAF,
- zapewniają skuteczny przepływ informacji od poszczególnych zainteresowanych podmiotów członkowskich do komitetu sterującego TAF, tak aby interesy zainteresowanych podmiotów były właściwie uwzględniane przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na opracowywanie i wdrażanie TAF,
- zapewniają skuteczny przepływ informacji od komitetu sterującego TAF do poszczególnych zainteresowanych podmiotów członkowskich, tak aby zainteresowane podmioty były odpowiednio poinformowane o decyzjach mających wpływ na opracowywanie i wdrażanie TAF.

7.2. Zarządzanie zmianami

7.2.1. Proces zarządzania zmianami

Należy opracować procedury zarządzania zmianami w celu zagwarantowania, by koszty i korzyści każdej zmiany były właściwie analizowane, a zmiany były wprowadzane w kontrolowany sposób. Procedury te są określone, wdrażane, wspierane i zarządzane przez Europejską Agencję Kolejową i obejmują:

- określenie ograniczeń technicznych leżących u podstaw zmian,
- wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za procedury wdrażania zmian,
- procedurę potwierdzania (walidacji) zmian, które mają zostać wdrożone,
- politykę zarządzania zmianami, ich wprowadzenia, migracji i masowego wdrożenia,
- określenie podziału odpowiedzialności w zakresie zarządzania szczegółowymi specyfikacjami oraz zapewnienia jakości i zarządzania konfiguracją.

W skład Komisji Kontroli Zmian (CCB) wchodzi Europejska Agencja Kolejowa, organy przedstawicielskie sektora kolejowego i krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Taki skład zapewni odpowiednie spojrzenie na zmiany, które mają być wprowadzone, oraz globalną ocenę ich konsekwencji. Komisja może dokooptować kolejne strony do CCB, jeżeli uzna ich uczestnictwo za konieczne. CCB przejdzie ostatecznie pod egidę Europejskiej Agencji Kolejowej.

7.2.2. Szczególny proces zarządzania zmianami dotyczący dokumentów wymienionych w załączniku A do niniejszego rozporządzenia

Europejska Agencja Kolejowa ustanawia zarządzanie zmianami w odniesieniu do dokumentów wymienionych w załączniku A do niniejszego rozporządzenia zgodnie z następującymi kryteriami:

1. Wnioski o wprowadzenie zmian mających wpływ na dokumenty są składane za pośrednictwem krajowych organów ds. bezpieczeństwa, organów przedstawicielskich sektora kolejowego działających na poziomie europejskim, określonych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, lub za pośrednictwem komitetu sterującego TSI TAF. Komisja może dodać kolejne strony uprawnione do składania wniosków, jeżeli uzna ich wkład za konieczny.
2. Europejska Agencja Kolejowa gromadzi i przechowuje wnioski o wprowadzenie zmian.

3. Europejska Agencja Kolejowa kieruje wnioski o wprowadzenie zmian do odpowiedniej grupy roboczej Agencji, która je ocenia i sporządza propozycję, w razie potrzeby wraz z oceną ekonomiczną.
4. Następnie Europejska Agencja Kolejowa kieruje wniosek o wprowadzenie zmiany i powiązaną propozycję do Komisji Kontroli Zmian, która dokonuje lub odmawia potwierdzenia zmiany lub też odkłada ją w czasie.
5. Jeżeli wniosek o wprowadzenie zmiany nie zostaje potwierdzony, to Europejska Agencja Kolejowa przekazuje wnioskodawcy uzasadnienie odrzucenia wniosku lub prośbę o przedłożenie dodatkowych informacji dotyczących projektu wniosku o wprowadzenie zmian.
6. Do dokumentu wprowadza się zmiany na podstawie potwierdzonych wniosków o wprowadzenie zmian.
7. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada Komisji zalecenie dotyczące aktualizacji załącznika A wraz z projektem nowej wersji dokumentu, wnioskami o wprowadzenie zmian i ich oceną ekonomiczną.
8. Europejska Agencja Kolejowa udostępnia na swojej stronie internetowej projekt nowej wersji dokumentu i potwierdzone wnioski o wprowadzenie zmian.
9. Po opublikowaniu aktualizacji załącznika A w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* Europejska Agencja Kolejowa udostępnia nową wersję dokumentu na swojej stronie internetowej.

W przypadkach gdy zarządzanie zmianami ma wpływ na elementy pozostające we wspólnym użytkowaniu w ramach TSI TAP, zmian dokonuje się w taki sposób, aby pozostać jak najbliżej już wdrożonej TSI TAP, w celu osiągnięcia optymalnej synergii.

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK A

WYKAZ DOŁĄCZONYCH DOKUMENTÓW

Wykaz obowiązkowych specyfikacji

Indeks	Oznaczenie	Tytuł dokumentu	Wersja
5	ERA_FRS_TAF_A_Index_5.doc	TAF TSI - ANNEX A.5: FIGURES AND SEQUENCE DIAGRAMS OF THE TAF TSI MESSAGES [Załącznik A.5: Dane liczbowe i schematy sekwencyjne komunikatów TSI TAF]	1.0
Dodatek	Oznaczenie	Tytuł dokumentu	Wersja
A	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_A.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX A (WAGON/ILU TRIP PLANNING) [Załącznik D.2: Dodatek A (Planowanie podróży wagon/ILU)]	1.0
B	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX B - WAGON AND INTERMODAL UNIT OPERATING DATABASE (WIMO) [Załącznik D.2: Dodatek B – Operacyjna baza danych transportu kolejowego towarowego i intermodalnego (WIMO)]	1.0
B - Załącznik 1	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_B_Annex_1.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX B - WAGON AND INTERMODAL UNIT OPERATING DATABASE (WIMO) - ANNEX 1: WIMO DATA [Załącznik D.2: Dodatek B – Operacyjna baza danych transportu kolejowego towarowego i intermodalnego (WIMO) – Załącznik 1: Dane WIMO]	1.0
C	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_C.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX C - REFERENCE FILES [Załącznik D.2: Dodatek C – Pliki referencyjne]	1.0
D	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_D.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX D - INFRASTRUCTURE RESTRICTION NOTICE DATA [Załącznik D.2: Dodatek D – Dane na temat powiadomień o ograniczeniach infrastruktury]	1.0
E	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_E.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX E - COMMON INTERFACE [Załącznik D.2: Dodatek E – Interfejs wspólny]	1.0
F	ERA_FRS_TAF_D_2_Appendix_F.doc	TAF TSI - ANNEX D.2: APPENDIX F - TAF TSI DATA AND MESSAGE MODEL [Załącznik D.2: Dodatek F – Model danych i komunikatów TSI TAF]	1.0*