

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1273/2013

z dnia 6 grudnia 2013 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 454/2011 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei

(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) Artykuł 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 ⁽²⁾ (zwanego dalej „TAP-TSI”) określa wymóg, aby rozporządzenie to zostało zmienione z uwzględnieniem wyników realizacji fazy pierwszej określonej w sekcji 7.2 załącznika I do TAP-TSI.
- (2) Sekcja 7.2.2.2 załącznika I do TAP-TSI stanowi, że Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „ERA”) musi ocenić opracowanie przez zainteresowane strony specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego, mając na względzie ustalenie, czy zostały osiągnięte cele wyznaczone w fazie 1.
- (3) Komisja otrzymała od Europejskiej Agencji Kolejowej zalecenie ERA/REC/09-2012/INT z dnia 31 października 2012 r., które zawiera projekt szeregu zmian w TAP-TSI.
- (4) Komitet sterujący ustanowiony na podstawie pkt 7.2.1 TAP-TSI omówił zalecenie ERA, a w szczególności status prawny rezultatów fazy 1. Podjęto decyzję o zmianie statusu niektórych specyfikacji informatycznych na przewodnik stosowania.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 454/2011.
- (6) 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 (UE) nr 454/2011 wprowadza się następujące zmiany:

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

a) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów oraz Agencja wspierają prace prowadzone w fazie drugiej, wymienione w sekcji 7.3 załącznika I, poprzez zapewnianie informacji funkcjonalnych i technicznych oraz wiedzy specjalistycznej.”;

b) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (*), łącznie z przedstawicielem sprzedawców biletów oraz przedstawicielem pasażerów europejskich, opracowują dalej podsystem »Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich«, jak określono w sekcji 7.3 załącznika I. Wyniki fazy pierwszej (przewodniki stosowania, architektura, zarządzanie i plan generalny) są udostępniane ogółowi społeczeństwa przez Europejską Agencję Kolejową na jej stronie internetowej.

(*) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.”;

c) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Państwa członkowskie dopilnowują, aby przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji i sprzedawcy biletów zostali powiadomieni o niniejszym rozporządzeniu, i wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za nadzorowanie wykonania rozporządzenia. Rola krajowych punktów kontaktowych została opisana w załączniku VI.”;

d) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

1. W niniejszym rozporządzeniu wprowadza się zmiany uwzględniające wyniki realizacji fazy drugiej, o której mowa w sekcji 7.3 załącznika I.

2. Europejska Agencja Kolejowa wprowadza zmiany w dokumencie technicznym B.60 (architektura), uwzględniając wyniki realizacji fazy pierwszej, i z zastosowaniem procedury, o której mowa w art. 3.”.

Artykuł 2

W załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 454/2011 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 grudnia 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 454/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) sekcja 4.2.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.1. *Wymiana danych dotyczących rozkładu jazdy*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe dokonuje wymiany danych dotyczących rozkładu jazdy.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia udostępnienie rozkładów jazdy zawierających określone poniżej elementy.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia ponadto dostarczanie przez każde przedsiębiorstwo kolejowe dokładnych i aktualnych danych dotyczących rozkładu jazdy.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:”;

b) sekcja 4.2.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2. *Wymiana danych dotyczących taryf*

Niniejszy podstawowy parametr określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe dokonuje wymiany danych dotyczących taryf.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia udostępnienie danych dotyczących taryf w formacie określonym poniżej.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie w odniesieniu do wszystkich taryf pasażerskich przedsiębiorstwa kolejowego w przypadku sprzedaży krajowej, międzynarodowej i zagranicznej.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:”;

c) sekcja 4.2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.1. *Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia swoje własne taryfy innym przedsiębiorstwom kolejowym, upoważnionym organom publicznym oraz stronom trzecim.*

Bez uszczerbku dla praw pasażerów i zgodnie z porozumieniami o dystrybucji, każde przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia swoje taryfy (w tym tabele opłat) poprzez zagwarantowanie dostępu przedsiębiorstwom kolejowym, którym wydaje zezwolenie na prowadzenie sprzedaży, i stronom trzecim, którym wydaje zezwolenie na prowadzenie sprzedaży, a także upoważnionym organom publicznym. Przedsiębiorstwo kolejowe dopilnowuje, aby dane dotyczące taryf były dokładne i aktualne. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonuje usługę przewozową jako jeden z przewoźników współuczestniczących, dopilnowuje ono, wraz ze wszystkimi pozostałymi przewoźnikami współuczestniczącymi, aby dane dotyczące taryf były dokładne i aktualne.

Dane dotyczące taryf, przeznaczone do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej, muszą przede wszystkim zawierać elementy określone w załączniku IV.

Dane dotyczące taryf, przeznaczone do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej udostępnia się z wyprzedzeniem co najmniej tak dużym, jak określono w załączniku IV.

Przedstawiony powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje na potrzeby sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej muszą być pod względem danych taryfowych zgodne z dokumentami technicznymi:

— B. 1 (zob. załącznik III),

— B. 2 (zob. załącznik III),

— B. 3 (zob. załącznik III).

Przedstawiony powyżej proces oraz informacje wykorzystywane w związku z nim w odniesieniu do danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży krajowej muszą być zgodne z dokumentami technicznymi, jakie zostaną opracowane przez Agencję (zob. załącznik II).”;

d) w sekcji 4.2.6 skreśla się następujące zdanie:

„Przepisy niniejszego podstawowego parametru, dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną, stosuje się w razie istnienia porozumienia między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem.”;

e) w sekcji 4.2.6.1 zdanie:

„Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.”;

otrzymuje brzmienie:

„Wspomniana strona internetowa musi być dostępna dla osób niepełnosprawnych.”;

f) sekcja 4.2.6.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.6.2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, tego rodzaju zapytanie lub wniosek muszą być zgodne ze stosownymi przepisami.

System dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do określonego typu pomocy.

Podstawowe typy zapytań i wniosków są następujące:

- zapytanie o dostępność,
- wniosek o rezerwację,
- wniosek o częściową rezygnację,
- wniosek o całkowitą rezygnację.

Proces ten przeprowadza się w następstwie wniosku lub zapytania klienta przesłanego do systemu przedsiębiorstwa kolejowego lub sprzedawcy biletów.

Elementy danych oraz zawartość informacji zamieszczonych w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

- z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy, do których kierowane jest zapytanie lub wniosek, muszą być zdolne do jego zrozumienia oraz do udzielenia odpowiedzi,
- lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system, do którego kierowane jest zapytanie lub wniosek musi być zdolny do jego zrozumienia oraz do udzielenia odpowiedzi.”;

g) sekcja 7.2.3 załącznika I otrzymuje brzmienie:

„7.2.3. *Rezultaty prac*

Rezultaty fazy pierwszej obejmują:

- 1) przewodniki stosowania określające specyfikacje funkcjonalne, techniczne i wydajnościowe, powiązane dane, wymagania dotyczące interfejsów oraz wymagania dotyczące zabezpieczenia i jakości;
- 2) zarys globalnej architektury systemu;
- 3) plan generalny obejmujący:
 - określenie działań niezbędnych do zapewnienia wdrożenia systemu,
 - plan migracji obejmujący szereg etapów, który prowadzi do pośrednich i możliwych do zweryfikowania konkretnych wyników, począwszy od bieżących ram systemów teleinformatycznych zainteresowanych podmiotów aż do samego systemu,
 - szczegółowy plan punktów etapowych,
 - ocenę ryzyka w odniesieniu do krytycznych faz planu generalnego,

— oszacowanie całkowitych kosztów w cyklu życia (LCC) związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem systemu, wraz z późniejszym planem inwestycyjnym oraz odpowiednią analizą kosztów i korzyści;

- 4) wyniki dotyczące zarządzania, które obejmują określenie odpowiednich struktur, metod i procedur zarządzania wspierających opracowanie i zatwierdzenie systemu, a następnie jego wdrożenie oraz jego eksploatację i zarządzanie nim w całym cyklu życia (w tym rozstrzyganie sporów pomiędzy zaangażowanymi stronami zgodnie z przepisami niniejszej TSI).”;

h) rozdział 7.3 załącznika I otrzymuje brzmienie:

„7.3. **Faza 2 – Opracowanie**

Wszystkie zaangażowane podmioty opracowują system w następstwie wyników fazy pierwszej w następujący sposób:

a) Zarządzanie projektem

W celu zagwarantowania odpowiedniego rozwoju systemu podmioty stopniowo wprowadzają strukturę zarządzania, zgodnie z opisem zawartym w dokumencie technicznym B.61 (zob. załącznik V).

Podział ról i odpowiedzialności wszystkich podmiotów będzie się zmieniać wraz z postępami we wdrażaniu nowej struktury zarządzania, zgodnie z opisem zawartym w dokumencie technicznym B.61.

Komitet sterujący ustanowiony w fazie pierwszej zostanie utrzymany w fazie drugiej do momentu uzyskania przez strukturę zarządzania opisaną w dokumencie technicznym B.61 pełnej zdolności operacyjnej. Jego regulamin wewnętrzny zostanie również zaktualizowany w celu uwzględnienia jego nowej roli, jaką jest monitorowanie postępów we wdrażaniu nowej struktury zarządzania, architektury opracowanej w fazie pierwszej i stworzenie systemu przez poszczególne przedsiębiorstwa ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania przewodników stosowania publikowanych i utrzymywanych przez ERA. Przed uznaniem zakończenia fazy 2 komitet sterujący wyda opinię na temat statusu prawnego i własności w ramach przewodników stosowania.

Pełna zgodność z dokumentem technicznym B.61 będzie uważana za domniemanie zgodności nowej struktury zarządzania z wymogami niniejszego rozporządzenia. Jednak ze względu na charakter dokumentu i ciągłą potrzebę dostosowywania struktury zarządzania do rzeczywistych potrzeb rynku, wszelkie odstępstwa od jego przepisów powinny być bezzwłocznie zgłaszane komitetowi sterującemu, który dokona oceny odstępstw i zdecyduje, czy dokument techniczny lub jego status prawny musi zostać zmieniony na koniec fazy 2.

b) Plan generalny

W celu zagwarantowania odpowiedniego rozwoju systemu wszystkie zaangażowane podmioty współpracują i wdrażają system przy pełnym przestrzeganiu planu generalnego określonego w dokumencie technicznym ERA B.62 (zob. załącznik V).

c) Rozwój systemu

Wszystkie zaangażowane podmioty współpracują i opracowują architekturę systemu w zakresie sprzedaży detalicznej zgodnie z przepisami dotyczącymi architektury określonymi w dokumencie technicznym ERA B.60 (zob. załącznik V).

Wszystkie zaangażowane podmioty współpracują i rozwijają system oraz jego części, aby uzyskać jak największą zgodność z przewodnikami stosowania, zgodnie z dokumentami technicznymi:

B.50 (zob. załącznik III),

B.51 (zob. załącznik III),

B.52 (zob. załącznik III),

B.53 (zob. załącznik III),

B.54 (zob. załącznik III),

B.55 (zob. załącznik III),

B.56 (zob. załącznik III).

Pełna zgodność z tymi dokumentami technicznymi będzie uważana za domniemanie zgodności systemu z wymogami technicznymi niniejszego rozporządzenia. Wszelkie odstępstwa od przewodników stosowania zgłasza się komitetowi sterującemu, który oceni je w kontekście swojej roli określonej w lit. a). Ponieważ przewodniki stosowania B50–B56, o których mowa w załączniku III, nie są specyfikacjami obowiązkowymi, nie podlegają zarządzaniu kontrolą zmian.”;

- 2) załącznik III zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku III:

„ZAŁĄCZNIK III

Wykaz dokumentów technicznych

Oznaczenie referencyjne	Określenie
B.1. (V1.1.1)	Komputerowe tworzenie oraz wymiana danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej – bilety NRT
B.2. (V1.1)	Komputerowe tworzenie oraz wymiana danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej i zagranicznej – bilety zawierające obowiązkową rezerwację miejsca (IRT)
B.3. (V1.1)	Komputerowe tworzenie oraz wymiana danych przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej – oferty specjalne
B.4. (V1.1.1)	Wskazówki dotyczące wdrażania w przypadku komunikatów EDIFACT obejmujących wymianę danych dotyczących rozkładu jazdy
B.5. (V1.1)	Elektroniczna rezerwacja miejsc siedzących i miejsc do leżenia oraz elektroniczne tworzenie dokumentów podróży – wymiana komunikatów
B.6. (V1.1)	Elektroniczna rezerwacja miejsc siedzących i miejsc do leżenia oraz elektroniczne tworzenie dokumentów przewozowych (normy RCT2)
B.7. (V1.1.1)	Międzynarodowy bilet kolejowy do samodzielnego wydrukowania
B.8. (V1.1)	Znormalizowane kodowanie numeryczne na potrzeby przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i innych przedsiębiorstw zaangażowanych w łańcuchy przewozów kolejowych
B.9. (V1.1)	Znormalizowane kodowanie numeryczne lokalizacji
B.10 (V1.1)	Elektroniczna rezerwacja pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się – wymiana komunikatów
B.30. (V1.1)	Schemat – katalog komunikatów/zestawów danych niezbędnych do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w odniesieniu do TSI TAP
B.50. (V1.0)	Przewodnik stosowania rozkładu jazdy
B.51. (V1.0)	Przewodnik stosowania taryf
B.52. (V1.0)	Przewodnik stosowania rezerwacji
B.53. (V1.0)	Przewodnik stosowania dotyczący realizacji bezpośredniej
B.54. (V1.0)	Przewodnik stosowania dotyczący realizacji pośredniej
B.55. (V1.0)	Przewodnik stosowania dotyczący pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się
B.56. (V1.0)	Przewodnik stosowania dotyczący komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury”

- 3) sekcja C.1 załącznika IV otrzymuje brzmienie:

„Dane dotyczące taryf NRT muszą przede wszystkim zawierać:

— serię,

- produkty,
- usługi,
- kody przewoźników,
- tabele opłat,
- wykaz stacji.

Taryfy NRT należy udostępnić z wyprzedzeniem zgodnie z ich warunkami sprzedaży.”;

- 4) dodaje się załącznik V w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK V

Wykaz dokumentów technicznych dotyczących architektury sprzedaży detalicznej, zarządzania i planu generalnego

Oznaczenie referencyjne	Określenie
B.60 (V1.0)	Architektura sprzedaży detalicznej dla TAP
B.61 (V1.0)	Zarządzanie TAP
B.62 (V1.0)	Plan generalny dla TAP”

- 5) dodaje się załącznik VI w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK VI

Zadania krajowego punktu kontaktowego ds. TAF/TAP

- 1) Działanie jako punkt kontaktowy pomiędzy ERA, komitetem sterującym TAF/TAP i podmiotami z sektora kolejowego (zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, posiadacze wagonów, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i odpowiednie stowarzyszenia) w państwie członkowskim w celu dopilnowania, aby podmioty kolejowe były zaangażowane w TAF i/TAP oraz zorientowane w ogólnym rozwoju sytuacji i decyzjach komitetu sterującego.
- 2) Przekazywanie obaw i kwestii zgłaszanych przez podmioty z sektora kolejowego w państwie członkowskim wiceprzewodniczącym komitetu sterującego TAF/TAP w zakresie, w jakim obawy są znane i występuje wola ich zgłoszenia.
- 3) Kontakty z członkiem Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei (RISC) z danego państwa członkowskiego w celu zagwarantowania jego powiadomienia o krajowych kwestiach dotyczących TAF/TAP przed każdym posiedzeniem RISC oraz zapewnienia odpowiedniego powiadomienia zainteresowanych podmiotów z sektora kolejowego o decyzjach tego komitetu dotyczących TAF/TAP.
- 4) Państwo członkowskie gwarantują, że skontaktowano się ze wszystkimi licencjonowanym przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami z sektora kolejowego (zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, posiadacze wagonów, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów) i przekazano im szczegółowe informacje dotyczące krajowego punktu kontaktowego oraz zalecono im skontaktowanie się z krajowym punktem kontaktowym, jeżeli nie nawiązano jeszcze takiego kontaktu.
- 5) W zakresie, w jakim podmioty z sektora kolejowego w państwie członkowskim są znane, uświadomienie im ich obowiązków na mocy przepisów dotyczących TAF i TAP i konieczności ich spełnienia.
- 6) Współpraca z państwem członkowskim w celu zapewnienia wyznaczenia podmiotu odpowiedzialnego za wprowadzenie podstawowych kodów lokalizacji do centralnej domeny referencyjnej. Dane wyznaczonego podmiotu przekazuje się do DG MOVE na potrzeby odpowiedniego przekazywania informacji.
- 7) Ułatwianie wymiany informacji między podmiotami z sektora kolejowego (zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, posiadacze wagonów, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i odpowiednie stowarzyszenia) w danym państwie członkowskim.”.