Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 454/2011 НА КОМИСИЯТА**

от 5 май 2011 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕС) № 665/2012 на Комисията от 20 юли 2012 година	L 194	1	21.7.2012 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 454/2011 НА КОМИСИЯТА

от 5 май 2011 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността [1], и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

(1) Съгласно член 2, буква д) от Директива 2008/57/ЕО железопътната система се подразделя на структурни и функционални подсистеми. За всяка една от подсистемите следва да бъде разработена техническа спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „ТСОС“).

(2) С Решение C(2006) 124 окончателен от 9 февруари 2007 г. Комисията даде мандат на Европейската железопътна агенция (Агенцията) за разработване на технически спецификации за оперативна съвместимост съгласно Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система [2]. Съгласно условията на посочения мандат от Агенцията се изискваше да изготви проект за ТСОС, отнасяща се до телематични приложения за пътниците. Тя представи препоръка на 31 май 2010 г. Тази препоръка следва да бъде допълнена от допълнителна препоръка съгласно мандат от Комисията, която да обхване тарифите, продажбата на билети и резервацията за вътрешни пътувания. При подготовката на своята препоръка Агенцията следва да вземе предвид развитието в съответната държава и техническите новости при продажбата на билети и интермодалността.

(3) Техническите спецификации за оперативна съвместимост са спецификации, които се приемат в съответствие с Директива 2008/57/ЕО. ТСОС в приложението обхваща подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ с цел да бъдат изпълнени съществените изисквания и да се гарантира оперативната съвместимост на железопътната система.

(4) Смята се, че ефикасната взаимовръзка между информационните и комуникационните системи на различните управители на инфраструктура и железопътни предприятия е от съществено значение — особено за предоставянето на актуална информация и на билетни услуги на пътниците.

(5) Целта на настоящата ТСОС е да се определят процедури и интерфейси между всички видове участници за предоставяне на информация и издаване на билети на пътниците чрез широко разпространени технологии. Тя следва да обхваща информационния обмен за следните аспекти: системи, предоставящи информация на пътниците преди пътуването и по

[1] ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
[2] ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

▼B

време на него, системи за резервация и заплащане, управление на багажа, издаване на билети на гише, чрез автомати за продаване на билети, във влака, по телефона, интернет или друга широко разпространена информационна технология и управление на връзките между влаковете и с други видове транспорт.

(6) Информацията, предоставяна на пътниците, следва да бъде достъпна в съответствие с изискванията на Решение 2008/164/ЕО на Комисията от 21 декември 2007 г. относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с лица с намалена подвижност (ЛНП) в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система ([1]).

(7) Разпоредбите на настоящата ТСОС следва да не предрешават решения, взети от държавите-членки съгласно член 2 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета ([2]).

(8) Необходими са подробни спецификации, за да се гарантира, че настоящият регламент може да бъде прилаган. Тези спецификации определят системата за информационен обмен, основаваща се на общи компоненти и на взаимовръзката между информационните и комуникационните системи на съответните участници. Освен това е необходимо и описание на управлението за разработването, внедряването и експлоатацията на тази система, както и генерален план за разработването и внедряването на системата. Тези документи ще бъдат изготвени на началния етап на осъществяване. Следователно ще се наложи ТСОС да бъде изменена на по-късен етап, за да се вземат предвид тези документи (подробни спецификации, описание на управлението и генерален план).

(9) В съответствие с член 5, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО публикуваните от агенцията технически документи, посочени в настоящия регламент, следва да бъдат считани за приложения към ТСОС и следва да станат задължителни от момента, в който ТСОС стане приложима.

(10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Техническата спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „ТСОС“) по член 6, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, отнасяща се до елемента „Приложения за пътнически услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“ на трансевропейската железопътна система, е изложена в приложение I.

2. ТСОС се прилага за елемента „Приложения за пътнически услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“ съгласно определението в точка 2.5 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО.

3. По отношение на услугите за железопътен превоз на пътници, осъществявани от или за трети държави, изискванията на настоящата ТСОС се спазват, при условие че е налична информация от участниците извън ЕС, освен ако двустранни споразумения осигуряват съвместим с ТСОС информационен обмен.

([1]) ОВ L 64, 7.3.2008 г., стр. 72.
([2]) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

▼B

Член 2

Настоящата ТСОС се въвежда на три етапа:

— първи етап, на който се изготвят подробни спецификации по отношение на информационните технологии (ИТ спецификации), описание на управлението и генерален план (етап едно),

— втори етап, на който се разработва системата за информационен обмен (етап две), и

— заключителен етап за внедряване на системата за информационен обмен (етап три).

Член 3

1. Европейската железопътна агенция публикува на своя уебсайт техническите документи, изброени в приложение III, и своевременно ги актуализира. Тя трябва да въведе процес на управление на промените в техническите документи съгласно посоченото в точка 7.5.2 от приложение I. Тя докладва на Комисията относно напредъка по въпросните документи. Комисията съответно информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО.

2. Европейската железопътна агенция публикува на своя уебсайт справочните файлове, посочени в точка 4.2.19 от приложение I, и своевременно ги актуализира. Тя въвежда процес на управление на промените в тези файлове. Тя докладва на Комисията относно напредъка по въпросните документи. Комисията съответно информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО.

3. Европейската железопътна агенция представя до 31 март 2012 г. своята препоръка по отворените въпроси, изброени в приложение II към настоящия регламент.

Член 4

Железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, управителите на гари, продавачите на билети и Агенцията подпомагат работата на първия етап съгласно посоченото в точка 7.2 от приложение I, като предоставят оперативна и техническа информация и експертни познания.

Член 5

Представителните органи от железопътния сектор на европейско ниво по член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) разработват заедно с представител на продавачите на билети и представител на европейските пътници подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план съгласно раздел 7 от приложение I и ги представят на Комисията не по-късно от една година след публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 6

Държавите-членки гарантират, че железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, управителите на гари и продавачите на билети са информирани за настоящия регламент.

([1]) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

▼B

Член 7

Настоящият регламент се изменя, като се вземат предвид резултатите от първия етап съгласно описаното в точка 7.2 от приложение I.

Член 8

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. **Техническа област на приложение**

Настоящата техническа спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „ТСОС“) се отнася до елемента „Приложения за пътнически услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“ на трансевропейската железопътна система съгласно член 6, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО. Тя спада към функционалните области, посочени в списъка в приложение II към Директива 2008/57/ЕО.

1.2. **Географска област на приложение**

Географската област на приложение на настоящата ТСОС е трансевропейската железопътна система съгласно посоченото в член 2, буква а) от Директива 2008/57/ЕО.

1.3. **Съдържание на настоящата ТСОС**

Съдържанието на настоящата ТСОС е в съответствие с член 5 от Директива 2008/57/ЕО.

Настоящата ТСОС включва също, в глава 4, специфичните за техническата и географската област на приложение правила за експлоатация и поддържане.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА/ОБЛАСТТА НА ПРИЛОЖЕНИЕ

2.1. **Подсистема**

Настоящата ТСОС обхваща:

а) функционалната подсистема „Телематични приложения за пътнически услуги“;

б) частта от подсистемата „Поддръжка“, свързана с телематичните приложения за пътнически услуги (например методи за използване, управление, актуализиране и поддръжка на бази от данни, софтуер и протоколи за предаване на данни и др.).

Тя включва предоставянето на информация по следните аспекти:

а) системи, предоставящи информация на пътниците преди пътуването и по време на него;

б) системи за резервация и заплащане;

в) управление на багажа;

г) издаване на билети на гише, чрез автомати за продаване на билети, по телефона, интернет или друга широко разпространена информационна технология, както и във влака;

д) управление на връзките между влаковете и с други видове транспорт.

2.1.1. *Предоставяне на информация на пътниците преди пътуването и по време на него*

В приложение II към Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, се посочва минималната информация, която задължително се предоставя на пътниците от железопътните предприятия и/или от продавачите на билети.

2.1.2. *Системи за резервация и заплащане*

Ще се обменя информация между системите за резервация и заплащане и разплащателните системи на различните продавачи на билети и железопътни предприятия, за да се позволи на пътника да заплати билетите, резервациите и добавките за избраните от него пътувания и услуги.

▼B

2.1.3. *Управление на багажа*

На пътника ще се предоставя информация относно процедурите за подаване на жалби в случай на загубване на регистриран багаж по време на пътуването. Освен това на пътниците ще се предоставя информация относно изпращането или получаването на регистриран багаж.

2.1.4. *Издаване на билети на гише, чрез автомати за продаване на билети, по телефона, интернет или друга широко разпространена информационна технология, както и във влака*

Ще се обменя информация между железопътните предприятия и продавачите на билети, за да могат последните да издават, ако са налични, билети, директни билети и добавки, както и да правят резервации.

2.1.5. *Управление на връзките между влаковете и с други видове транспорт*

Предлага се стандарт за предоставянето и обмена на информация с други видове транспорт.

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. **Съответствие със съществените изисквания**

В съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО трансевропейската железопътна система, нейните подсистеми и съставни елементи на оперативната съвместимост трябва да удовлетворяват съществените изисквания, изложени най-общо в приложение III към директивата.

В рамките на настоящата ТСОС изпълнението на съответните съществени изисквания, посочени в глава 3 от настоящата ТСОС, ще се гарантира за подсистемата чрез съответствие със спецификациите, описани в глава 4 „Описание на подсистемата“.

3.2. **Аспекти, свързани с изискванията от общ характер**

Значението на изискванията от общ характер за подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ е определено, както следва:

3.2.1. *Безопасност*

Свързаните с безопасността съществени изисквания, които се отнасят за подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ са, както следва: съществени изисквания 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 и 1.1.5 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО. Тези съществени изисквания не се отнасят до подсистемата „Телематични приложения“.

3.2.2. *Надеждност и наличност*

На съществено изискване 1.2 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

3.2.3. *Здравеопазване*

Съществени изисквания 1.3.1 и 1.3.2 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО не се отнасят до подсистемата „Телематични приложения“.

3.2.4. *Опазване на околната среда*

Съществени изисквания 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 и 1.4.5 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО не се отнасят до подсистемата „Телематични приложения“.

3.2.5. *Техническа съвместимост*

Съществено изискване 1.5 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО не се отнася до подсистемата „Телематични приложения“.

▼B

3.3. **Специфични аспекти на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“**

Значението на изискванията от общ характер за подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ е определено, както следва:

3.3.1. *Техническа съвместимост*

На съществено изискване 2.7.1 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря най-вече със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

3.3.2. *Надеждност и наличност*

На съществено изискване 2.7.2 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря най-вече със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

Това съществено изискване, и по-специално използваният метод за гарантиране на ефикасността на въпросните телематични приложения и качеството на услугата, представлява обаче основата на цялата ТСОС, а не се ограничава само до упоменатите по-горе точки.

3.3.3. *Здравеопазване*

По отношение на съществено изискване 2.7.3 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО настоящата ТСОС не определя допълнителни изисквания към съществуващото законодателство на национално и европейско равнище спрямо минималните изисквания за ергономия и здравна защита на интерфейса между тези телематични приложения и потребителите.

3.3.4. *Безопасност*

На съществено изискване 2.7.4 от приложение III към Директива 2008/57/ЕО се отговаря със следните точки:

— точка 4.2.19 Различни справочни файлове и бази от данни,

— точка 4.2.21 Свързване в мрежа и комуникация.

4. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА

4.1. **Въведение**

Като се вземат предвид всички приложими съществени изисквания, подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ се характеризира със следните основни параметри, които са описани в следващите точки.

4.2. **Функционални и технически спецификации на подсистемата**

4.2.1. *Обмен на данни за разписанието*

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да осъществяват обмена на данни за разписанието.

Този основен параметър гарантира, че разписанията, съдържащи данни по определените по-долу елементи, се предоставят на други железопътни предприятия, трети страни и публични органи. Този основен параметър гарантира освен това предоставянето от всяко железопътно предприятие на точни и актуални данни за разписанието.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към пътническите услуги на железопътните предприятия.

Този основен параметър подлежи на следния процес:

▼B

4.2.1.1. Железопътното предприятие предоставя данните за своето собствено разписание на други железопътни предприятия и на трети страни

Железопътното предприятие предоставя всички данни за своето разписание, за което железопътното предприятие отговаря като единствен или съвместен превозвач и което се отнася до транспортни услуги, предлагани на населението срещу заплащане, като гарантира достъпа на всички железопътни предприятия, трети страни и публични органи до тези данни. Железопътното предприятие гарантира, че данните за разписанието са точни и актуални. Данните за разписанието се предоставят минимум още дванадесет месеца след изтичането на срока на тяхната валидност.

Когато железопътно предприятие осъществява транспортна услуга съвместно с други превозвачи, железопътното предприятие гарантира заедно с всички други съвместни превозвачи, че неговата част от разписанието е точна и актуална.

Съдържанието на разписанието трябва да включва следните основни данни:

— основни принципи за влакови варианти,

— представяне на влаковете,

— различни възможни начини за представяне на дните на пътуване,

— категория на влака/вид услуга,

— връзки между транспортни услуги,

— групи от вагони в състава на влаковете,

— закачване към, откачване от,

— преки връзки (до),

— директни връзки (промяна на номера на услугата),

— подробности за транспортните услуги,

— престои с ограничения в движението,

— нощни влакове,

— прекосяване на часови зони,

— подробности за режима на ценообразуване и резервацията,

— доставчик на информация,

— доставчик на резервации,

— сервизни съоръжения,

— достъпност на влака (вкл. планирана наличност на места за сядане с предимство, пространства за инвалидни колички, универсални спални купета — вж. ТСОС „Лица с намалена подвижност“ (PRM TSI), точка 4.2.4) — вж. точка 4.2.6.1,

— допълнителни услуги,

— връзки с други транспортни услуги — съответни времена,

— списък на гарите.

Годишното разписание за транспортните услуги, за които отговаря само едно железопътно предприятие, трябва да се предоставя поне два месеца преди влизането в сила на въпросното разписание. Разписанието за останалите транспортни услуги трябва да бъде предоставено от железопътното предприятие във възможно най-кратък срок.

▼B

Железопътното предприятие съобщава за промени в годишното разписание чрез публикуване на съответна актуализация поне седем дни преди тяхното настъпване. Това задължение се прилага само за промени, които са известни на железопътното предприятие седем или повече дни преди настъпването им.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие с технически документ(и):

— Б.4 (вж. приложение III).

4.2.2. *Обмен на данни за тарифите*

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да осъществяват обмена на тарифни данни.

Този основен параметър гарантира, че тарифните данни в определения по-долу формат се предоставят на други железопътни предприятия или на трети страни, упълномощени да извършват продажби.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички тарифи за пътнически превози на железопътното предприятие за вътрешни и международни пътувания, както и за продажби в чужбина.

Този основен параметър подлежи на следния процес:

4.2.2.1. Железопътното предприятие предоставя своите собствени тарифи на други железопътни предприятия, оторизирани публични органи и трети страни, упълномощени да продават

Железопътното предприятие предоставя всички свои тарифи (включително таблици с цените на билетите), като гарантира достъпа до тях на други железопътни предприятия и на трети страни, упълномощени от него да извършват продажби съгласно споразумения за дистрибуция, както и на оторизирани публични органи. Железопътното предприятие гарантира, че тарифните данни са точни и актуални.

Когато дадено железопътно предприятие осъществява транспортна услуга съвместно с други превозвачи, железопътното предприятие гарантира заедно с всички други съвместни превозвачи, че тарифните данни са точни и актуални.

Основното съдържание на тарифните данни, отнасящи се за международни пътувания или за продажби в чужбина, е съгласно посоченото в приложение IV.

Тарифните данни, отнасящи се за международни пътувания или продажби в чужбина, се предоставят на други железопътни предприятия и трети страни, упълномощени да извършват продажби съгласно споразумения за дистрибуция, както и на оторизирани публични органи поне толкова време предварително, колкото е предвидено в приложение IV.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие по отношение на данните за тарифи, предназначени за международни или чуждестранни продажби, с технически документ(и):

— Б.1 (вж. приложение III),

— Б.2 (вж. приложение III),

— Б.3 (вж. приложение III).

Тарифните данни, отнасящи се за вътрешни пътувания, се предоставят на други железопътни предприятия и трети страни, упълномощени да извършват продажби, както и на оторизирани публични органи поне толкова време предварително, колкото е предвидено за тарифните данни, отнасящи се за международни пътувания или за продажби в чужбина.

Горепосоченият процес и използваната за него информация спрямо тарифните данни, отнасящи се за вътрешни пътувания, трябва да са в съответствие с техническия(те) документ(и), подлежащ(и) на разработване от Агенцията (вж. приложение II).

▼B

4.2.3. *Третиране на информация с контактни данни на железопътното предприятие*

Този основен параметър определя как железопътното предприятие да предоставя информация относно своя уебсайт, от който клиентите могат да получават точна информация.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички железопътни предприятия.

Този основен параметър подлежи на следния процес:

4.2.3.1. Железопътното предприятие предоставя набор от данни за установяване на контакт с него

Железопътното предприятие предоставя на другите железопътни предприятия, Агенцията, трети страни и публични органи набор от данни, който включва името му като превозвач, кода му като превозвач и адреса на неговия уебсайт. Официалният уебсайт, посочен в този основен параметър, трябва да е машинно четим и да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието. Ако дадено железопътно предприятие има съвместна стопанска единица с друг/и железопътно/и предприятие/я, наименованието на съвместната стопанска единица, кода като превозвач и адреса на официалния уебсайт трябва да бъдат предоставени на другите железопътни предприятия.

Когато железопътно предприятие предоставя информация за своето разписание на други железопътни предприятия съгласно точка 4.2.1.1, то гарантира, че името на превозвача в разписанието съответства на името на превозвача във въпросния набор от данни. При настъпване на промени железопътното предприятие актуализира съдържанието на набора от данни във възможно най-кратък срок.

4.2.4. *Третиране на информация относно условията на превоз*

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да третират информацията относно условията на превоз.

Този основен параметър гарантира, че условията на превоз са посочени в официалния уебсайт на железопътното предприятие.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към пътническите услуги на железопътните предприятия.

Този основен параметър води до следния процес:

4.2.4.1. Железопътното предприятие публикува информация относно условията на превоз

Железопътното предприятие трябва да публикува информация относно:

— общите условия за превоз на пътниците в железопътния транспорт (GCC-CIV/PRR),

— своите собствени условия за превоз,

— линк към текста на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт,

— приеманите платежни средства,

— условия на продажба и на обслужване след продажба, по-специално за подмяната на билети и за възстановяване на стойността им,

— процедури за подаване на жалби,

поне на своя официален уебсайт. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Този процес трябва да се осъществи за първоначалното публикуване не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва

▼B

да се публикуват поне 6 дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.5. *Третиране на информация относно превоза на регистриран багаж*

Този основен параметър определя как железопътното предприятие да гарантира предоставянето на информация за превоза на регистриран багаж, ако тази услуга се предлага от железопътното предприятие. Ако услугата не се предлага, железопътното предприятие трябва да предостави информация, че услугата не се предлага.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно третирането на регистриран багаж.

Този основен параметър води до следния процес:

4.2.5.1. Железопътното предприятие публикува условията за третирането на регистриран багаж

Железопътното предприятие публикува на вниманието на пътниците условията за превоз на регистриран багаж, когато железопътното предприятие предлага такъв превоз. Когато услугата не се предлага, железопътното предприятие трябва да публикува информация за това. Тази информация се публикува поне на официалния уебсайт на железопътното предприятие. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Този процес трябва да се осъществи за първоначалното публикуване не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне 6 дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.6. *Третиране на информация относно превоза и оказването на помощ на лица с намалена подвижност (ЛНП)*

Този основен параметър определя как железопътното предприятие, продавачът на билети и/или управителят на гарата трябва да гарантират предоставянето на информация относно превоза и оказването на помощ на ЛНП.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно превоза и оказването на помощ на ЛНП. Ако железопътното предприятие използва информационни и комуникационни технологии (ИКТ) за изпращане на запитване относно наличността на помощ за ЛНП и заявка за такава помощ, системата, към която е отправена заявката, трябва поне да е в състояние да обработва съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.10 (вж. приложение III). Освен това системата трябва да издава номер за потвърждение на резервацията за оказване на помощ — това е от съществено значение, за да се даде на клиента/пътника гаранция и сигурност, че помощта ще бъде предоставена, и да се въведе отчетност и отговорност за оказването на помощ. Тези съобщения съдържат цялата необходима информация, за да може железопътното предприятие, продавачът на билети и/или управителят на гарата да издаде на ЛНП номер за потвърждение на резервацията за оказване на помощ (за всяко заминаване и пристигане за всяко едно пътуване).

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат, както следва: третирането на информация относно превоза на ЛНП се прилага спрямо пътническите услуги на железопътното предприятие. Разпоредбите на този основен параметър относно заявката/потвърждението в електронна форма се прилагат, ако съществува споразумение между заявяващата страна и страната адресат.

▼B

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.6.1. Железопътното предприятие публикува информация относно достъпността на железопътните услуги и относно условията за достъп до подвижния състав

Железопътното предприятие трябва да публикува следната информация:

— видове/номера на влаковете и/или номер на линиите (ако не се обявява публично влаков номер), за които са налице улеснения за ЛНП,

— видове и минимални количества улеснения за ЛНП във въпросните влакове (като например място за инвалидна количка, легло за ЛНП, тоалетна за ЛНП, запазени места за сядане на ЛНП) при нормални експлоатационни условия,

— методите за заявяване на помощ за качване във влака и слизане от него (включително срок за предварително уведомяване за ЛНП, адрес, адрес за електронна поща, работно време и телефонен номер на бюрата за оказване на помощ на ЛНП) съгласно член 24 от Регламента относно правата на пътниците,

— максимално разрешени размери и тегло на инвалидната количка (включително теглото на ЛНП),

— условията за превоз на придружаващите лица и/или животни,

— условията за достъп до сградата и пероните на гарата, включително дали гарата е класифицирана като достъпна за ЛНП и дали тя има персонал за оказване на помощ на ЛНП,

поне на своя официален уебсайт. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Този процес трябва да се осъществи за първоначалното публикуване не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне 6 дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.6.2. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до съответната(ите) система(и) запитване относно наличността на помощ за ЛНП и заявка за такава помощ

Ако железопътното предприятие или продавачът на билети използва ИКТ за изпращане на запитване относно наличността на помощ за ЛНП и заявка за такава помощ, това запитване/заявка трябва да отговаря на съответните разпоредби.

Предпоставка за резервацията на помощ за ЛНП е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач(и) и дистрибутор(и). Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на другата система запитване относно наличността на определен вид помощ за ЛНП и заявка за такава помощ.

Основните видове запитвания/заявки са:

— запитване относно наличността,

— заявка за резервация,

— заявка за частична отмяна,

— заявка за пълна отмяна.

▼B

Този процес се извършва по искане на клиент, предадено на системата на железопътното предприятие или на продавача на билети.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.10 (вж. приложение III), в който случай всички системи, до които е адресирано запитването/заявката, трябва да са в състояние да го/я разберат и да отговорят,

— или с другояче определени стандарти, в който случай системата адресат трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако съществува конкретно споразумение със системата, изпращаща запитването/заявката.

4.2.6.3. Системата адресат изпраща отговор за наличността/резервацията на помощ за ЛНП

Ако железопътното предприятие използва ИКТ за изпращане на отговор относно наличността на помощ за ЛНП и резервация на такава помощ, то трябва да спазва условията на настоящия процес.

Ако заявка за резервация на помощ за ЛНП е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, системата адресат трябва да изпрати на системата, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията на искания вид помощ.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

— отговор относно наличността,

— потвърждение на заявка за резервация,

— потвърждение на заявка за частична отмяна,

— потвърждение на заявка за пълна отмяна,

— отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на получена от системата заявка, изпратена съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.10 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата, изпращаща запитването/заявката.

4.2.7. *Третиране на информация относно превоза на велосипеди*

Този основен параметър определя как железопътните предприятия трябва да осигуряват предоставянето на информация относно превоза на велосипеди.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно превоза на велосипеди. Предоставящата система трябва да е в състояние да борави поне със съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.5 (вж. приложение III).

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат, както следва: третирането на информация относно превоза на велосипеди се прилага спрямо пътническите услуги на железопътното предприятие, когато се предлага превоз на велосипеди. Разпоредбите на този основен параметър относно заявката/потвърждението в електронна форма се прилагат, ако съществува споразумение между заявяващата страна и приемащата страна за предоставянето на услуги, по силата на което такъв превоз може да бъде резервиран или подлежи на задължителна резервация.

Този основен параметър подлежи на следните процеси:

▼B

4.2.7.1. Железопътното предприятие публикува условията за третирането на велосипеди

Железопътното предприятие публикува на вниманието на пътниците условията за превоз на велосипеди, когато железопътното предприятие предлага такъв превоз. Тази информация се публикува поне на официалния уебсайт на железопътното предприятие. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания. Тези условия трябва да включват поне:

— видове/номера на влаковете и/или номер на линиите (ако не се обявява публично влаков номер), за които е наличен превоз на велосипеди,

— конкретни времена/периоди, в които е разрешен превозът на велосипеди,

— цените за превоза на велосипеди,

— дали е възможна или се изисква специална резервация на място за съхранение на велосипеда във влака (включително срок за предварително уведомяване за велосипеда, работно време, адрес за електронна поща и/или телефон).

Първоначалното публикуване на тези условия трябва да се осъществи не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне шест дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени спрямо предишната версия. Във всички случаи железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.7.2. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до предоставящата резервации система запитване относно наличността на превоз на велосипеди и заявка за такъв превоз

Предпоставка за резервацията е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач/и и дистрибутор/и. Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

Ако железопътното предприятие или продавачът на билети използва ИКТ за изпращане на запитване относно наличността на превоз на велосипеди и заявка за такъв превоз, това запитване/заявка трябва да отговаря на изискванията на настоящия процес.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на предоставящата система запитване относно наличността на посочения превоз на велосипеди и заявка за резервация на такъв превоз за съответния влак.

Основните видове заявки за резервация са:

— запитване относно наличността,

— заявка за резервация,

— заявка за частична отмяна,

— заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, изпратено на системата за дистрибуция на железопътното предприятие.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с определенията в технически документ Б.5 (вж. приложение III), в който случай всички предоставящи системи трябва да са в състояние да разберат запитването/заявката и да отговорят,

▼B

— или с другояче определени стандарти, в който случай предоставящата система трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако е било сключено конкретно споразумение със системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.7.3. Предоставящата резервации система изпраща отговор относно наличността на превоз на велосипеди и за резервация на такъв превоз

Ако железопътното предприятие използва ИКТ за изпращане на отговор относно наличността на превоз на велосипеди и за резервация на такъв превоз, то трябва да спазва съответните указания на настоящия процес.

Ако заявка за резервация на места за велосипеди е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, предоставящата система трябва да изпрати на системата за дистрибуция, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията за искания влак.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

— отговор относно наличността,

— потвърждение на заявката за резервация,

— потвърждение на заявка за частична отмяна,

— потвърждение на заявка за пълна отмяна,

— отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на заявка, постъпила в предоставящата система съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с информацията, съдържаща се в технически документ Б.5 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата, изпращаща запитването/заявката.

4.2.8. *Третиране на информация относно превоза на автомобили*

Този основен параметър определя как железопътното предприятие да гарантира предоставянето на информация за превоза на автомобили/мотоциклети (по-долу думата „автомобили“ включва и мотоциклети), ако тази услуга се предлага от железопътното предприятие.

Този основен параметър гарантира, че пътникът разполага с информация относно превоза на автомобили. Предоставящата система трябва да е в състояние да борави поне със съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.5 (вж. приложение III).

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат, както следва: третирането на информация относно превоза на автомобили се прилага спрямо пътническите услуги на железопътното предприятие, когато се предлага превоз на автомобили. Разпоредбите на този основен параметър относно заявката/потвърждението в електронна форма се прилагат, ако съществува споразумение за услуги между заявяващата страна и предоставящата страна, по силата на което такъв превоз може да бъде резервиран или подлежи на задължителна резервация.

Този основен параметър се прилага, както следва:

4.2.8.1. Железопътното предприятие публикува условията за третирането на автомобили

Железопътното предприятие съобщава на пътниците условията за превоз на автомобили, когато тази услуга се предлага от железопътното предприятие. Тази информация се публикува поне на

▼B

официалния уебсайт на железопътното предприятие. Този уебсайт трябва да е в съответствие с насоките за достъпност на уебсъдържанието, които отчитат нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Тези условия трябва да включват поне:

— видове/номера на влаковете, за които е наличен превозът на автомобили,

— конкретни времена/периоди, за които е наличен превозът на автомобили,

— стандартните такси за превоза на автомобили (включително таксите за настаняване на пътници, когато се предлага такова от железопътното предприятие),

— конкретен адрес и време за товарене на автомобилите на влака,

— конкретен адрес и време на пристигане на влака в гарата на местоназначение,

— размери, тегло и други ограничения за превоза на автомобили.

Първоначалното публикуване на тези условия трябва да се осъществи не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС. Промени в посочената информация трябва да се публикуват поне шест дни преди тяхното влизане в сила. Железопътното предприятие изготвя списък на клаузите, които са изменени. При всеки такъв случай железопътното предприятие запазва предишната версия на тази информация на своя официален уебсайт.

4.2.8.2. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до системата за резервации запитване относно наличността на превоз на автомобили и заявка за такъв превоз

Предпоставка за резервацията е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач/и и дистрибутор/и. Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

Ако железопътното предприятие или продавачът на билети използва ИКТ за изпращане на запитване относно наличността на превоз на автомобили и заявка за такъв превоз, това запитване/заявка трябва да отговаря на разпоредбите за настоящия процес.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на предоставящата система запитвания относно наличността на посочения превоз на автомобили и заявки за резервация на такъв превоз за съответния влак.

Основните видове заявки за резервация са:

— запитване относно наличността,

— заявка за резервация,

— заявка за частична отмяна,

— заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, предадено на системата за дистрибуция на железопътното предприятие.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III), в който случай всички предоставящи системи трябва да са в състояние да разберат запитването/заявката и да отговорят,

▼B

— или с другояче определени стандарти, в който случай предоставящата система трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако съществува конкретно споразумение със системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.8.3. Предоставящата резервации система изпраща отговор относно наличността на превоз на автомобили и за резервация на такъв превоз

Ако железопътното предприятие използва ИКТ за изпращане на отговор относно наличността на превоз на автомобили и за резервация на такъв превоз, то трябва да спазва предвидените правила по отношение на настоящия процес.

Ако заявка за резервация на превоз на автомобили е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, предоставящата система трябва да изпрати на системата за дистрибуция, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията за искания влак.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

— отговор относно наличността,

— потвърждение на заявката за резервация,

— потвърждение на заявка за частична отмяна,

— потвърждение на заявка за пълна отмяна,

— отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на заявка, постъпила в предоставящата система съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.9. *Третиране на информация относно наличност/резервация*

Този основен параметър определя начина, по който железопътното предприятие борави с резервациите за настаняване на пътници. Всичките различни видове настаняване на пътниците (като например седалки, кушет места, спални места, места за сядане с предимство, пространства за инвалидни колички, универсални спални купета (вж. ТСОС „Лица с намалена подвижност“ (PRM TSI), точка 4.2.4) ще бъдат наричани подолу „места“, освен ако не е необходима по-конкретна информация. Резервациите за превоз на велосипеди или автомобили и за оказване на помощ на ЛНП са описани в отделни основни параметри в отделни глави.

Резервацията на места може да се отнася само до настаняването, в допълнение към договора за превоз, или може да е част от комбинирана сделка, включваща както настаняването, така и договора за превоз.

Този основен параметър гарантира, че издаващото и предоставящото железопътни предприятия си обменят съответна информация относно наличността и резервацията. Предоставящата система трябва да е в състояние да борави поне със съобщения съгласно протокола, посочен в технически документ Б.5 (вж. приложение III).

Разпоредбите на този основен параметър се прилагат, ако съществува споразумение между заявяващата страна и предоставящата страна по отношение на услугите, които могат да бъдат резервирани или подлежат на задължителна резервация.

Този основен параметър включва следните процеси:

▼B

4.2.9.1. Железопътното предприятие или продавачът на билети изпраща до предоставящата резервации система запитване/заявка относно наличността/резервацията

Предпоставка за резервацията е съществуването на търговско споразумение между участващите превозвач/и и дистрибутор/и. Това споразумение може да включва такси, технически стандарти и стандарти за безопасност, специфични ограничения по отношение на влакове, начални/крайни гари, тарифи, канали за продажба и др.

При условие че съществува споразумение между участващите страни, заявяващата система за дистрибуция изпраща на предоставящата система запитване/заявка относно наличността/резервацията на определен вид настаняване за съответния влак.

Основните видове заявки за резервация са:

— запитване относно наличността,

— заявка за резервация,

— заявка за частична отмяна,

— заявка за пълна отмяна.

Този процес се извършва по искане на клиент, предадено на системата за дистрибуция на железопътното предприятие.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III), в който случай всички предоставящи системи трябва да са в състояние да разберат запитването/заявката и да отговорят,

— или с другояче определени стандарти, в който случай предоставящата система трябва да е в състояние да разбере запитването/заявката и да отговори само ако съществува конкретно споразумение със системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

4.2.9.2. Предоставящата резервации система изпраща отговор относно наличността/резервацията

Ако заявка за резервация на места е била правилно формулирана съгласно описания по-горе процес, предоставящата система трябва да изпрати на системата за дистрибуция, изпращаща заявката, отговор за наличността/резервацията за исканията влак.

Основните видове отговори на заявки за резервация са:

— отговор относно наличността,

— потвърждение на заявката за резервация,

— потвърждение на заявка за частична отмяна,

— потвърждение на заявка за пълна отмяна,

— предложение за замяна,

— отрицателен отговор.

Този процес се извършва в отговор на заявка, постъпила в предоставящата система съгласно описания по-горе процес.

Елементите на данните и информационното съдържание на съобщението, използвано за изпълнение на задълженията, трябва да са в съответствие:

— или с елементите, определени в технически документ Б.5 (вж. приложение III),

— или с другояче определени стандарти,

съгласно протокола, използван от системата за дистрибуция, изпращаща запитването/заявката.

▼B

4.2.10. *Третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти*

Този основен параметър определя начина, по който предоставящото железопътно предприятие трябва да генерира защитните елементи за дистрибуцията на своите продукти.

Този основен параметър трябва да гарантира, че железопътните предприятия и пътниците получават своевременно от предоставящото железопътното предприятие свързаните със сигурността сведения и справки, необходими за различните видове билети.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.10.1. Предоставящата система създава защитен елемент с оглед на електронно доставяне

Ако железопътното предприятие издава билети/резервации съгласно Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV), персоналът на бюрото/агенцията/търговеца на дребно за железопътни билети или системата за дистрибуция на железопътното предприятие генерира защитната информация, която трябва да се вмъкне в билета/резервацията.

Този процес трябва да осъществи веднага след успешното изпращане на данни за състоянието на резервацията и за сделката за продажба до системата за дистрибуция на съответните железопътни предприятия.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със:

— стандарта за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти, който се разработва понастоящем. Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.10.2. Предоставящата система създава за железопътното предприятие референтен номер на досието с оглед на електронно доставяне

Ако железопътното предприятие издава билети/резервации съгласно CIV, персоналът на бюрото/агенцията/търговеца на дребно за железопътни билети или системата за дистрибуция на железопътното предприятие генерира референтен номер на досието за извличане на билета/резервацията и въвежда цялата информация относно билета в своята собствена система за дистрибуция.

Този процес трябва да се осъществи веднага след успешното изпращане на данни за състоянието на резервацията и за сделката за продажба до системата за дистрибуция на съответните железопътни предприятия.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със:

— стандарта за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти, който се разработва понастоящем. Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.10.3. Предоставящата система създава за пътника референтен номер на досието с оглед на електронно доставяне

Ако железопътното предприятие издава билети/резервации съгласно CIV, персоналът на бюрото/агенцията/търговеца на дребно за железопътни билети или системата за дистрибуция на железопътното предприятие генерира референтен номер на досието и го въвежда в билета/резервацията.

Този процес трябва да се осъществи веднага след успешното изпращане на данни за състоянието на резервацията и за сделката за продажба до системата за дистрибуция на съответните железопътни предприятия.

▼B

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със:

— стандарта за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти, който се разработва понастоящем. Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.11. *Доставяне на продукта на клиента след неговото закупуване (изпълнение)*

Този основен параметър определя всички възможни методи за пряко и непряко изпълнение, които са обвързани с билета и/или резервацията и с вида на информационния носител (например хартия).

Този основен параметър трябва да гарантира, че продавачът на билети издава билети съгласно стандартите, осигуряващи оперативната съвместимост между железопътните предприятия. За целите на издаването на билети за международни пътувания и за продажби в чужбина железопътните предприятия трябва да използват поне един от видовете изпълнение, изброени в точка 4.2.11.1 „Изпълнение — пряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“ и в точка 4.2.11.2 „Изпълнение — непряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат поне по отношение на тарифите за международни пътувания и за продажби в чужбина.

4.2.11.1. Изпълнение — пряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина

Този процес е алтернатива на процеса 4.2.11.2 „Изпълнение — непряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“

Железопътните предприятия трябва да признават поне билети съгласно определението в технически документ Б.6 (вж. приложение III), освен ако билетът не е подходящ за предприетото пътуване или железопътното предприятие има основателни причини да се усъмни в измама, или билетът не се използва в съответствие с условията за превоз съгласно точка 4.2.4.

Основните видове издавани билети са посочени в технически документ Б.6 от приложение III:

— билет и резервация,

— само билет,

— само резервация,

— добавки,

— преминаване в по-горна категория,

— промяна на маршрута,

— бордна карта,

— специални билети във връзка с национални железопътни карти,

— групов билет,

— международни железопътни карти от различни видове,

— купон за придружавано превозно средство,

— издаван за компенсация ваучер за пътуване.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие с технически документ(и):

— Б.6 (вж. приложение III).

▼B

4.2.11.2. Изпълнение — непряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина

Този процес трябва да е алтернатива на процеса 4.2.11.1 „Изпълнение — пряко — за международни пътувания и за продажби в чужбина“.

Ако железопътното предприятие извършва продажби, като използва непряко изпълнение по един от долупосочените методи, то трябва да спазва следните стандарти:

— електронно доставяне в съответствие с Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) (т.нар. Ticket On Departure — „билет на заминаване“),

— метода Manifest On List („манифест по списък“) за електронен билет в съответствие с CIV,

— билет формат A4 в съответствие с CIV за доставяне по електронната поща;

Основните видове издадени билети трябва да са:

— отворен билет (само пътуване),

— отворен билет + резервация (пътуване и резервация),

— отворен билет + добавка (пътуване и добавка),

— отворен билет + резервация + добавка (пътуване, резервация и добавка),

— билет за общата цена (пътуване и резервация).

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие със следния(те) технически документ(и):

— Б.6 (вж. приложение III),

— Б.7 (вж. приложение III),

— разработвания понастоящем стандарт за европейски „билет на заминаване“ (Ticket On Departure) и за европейски „манифест по списък“ (Manifest On List). Следователно това е отворен въпрос и фигурира в списъка в приложение II.

4.2.11.3. Изпълнение — пряко — продажби вътре в страната

Това е отворен въпрос (вж. приложение II).

4.2.11.4. Изпълнение — непряко — продажби вътре в страната

Това е отворен въпрос (вж. приложение II).

4.2.12. *Третиране на предоставянето на информация в зоната на железопътната гара*

Този основен параметър определя как управителят на гарата трябва да предоставя на клиентите информация в зоната на гарата относно движението на влаковете.

Разпоредбите се прилагат само ако е осъществено обновяване, значително модернизиране или инсталиране на нови системи за гласови съобщения и/или визуално показване.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат поне по отношение на гарите, на които спират влакове, извършващи международен превоз.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.12.1. Управителят на гарата информира клиентите в гарата

Управителят на гарата трябва да предоставя на клиентите в гарата следната информация относно заминаването на влаковете:

— вид и/или номер на влака,

— гара/гари на местоназначение,

▼B

— и ако е уместно, междинни гари, на които спира влакът,

— перон или коловоз,

— време на заминаване съгласно разписанието.

В случай на отклонение от тази информация за заминаващи влакове управителите на гари трябва да предоставят в гарите поне следната информация за влаковете:

— вид и/или номер на влака,

— гара/гари на местоназначение,

— време на заминаване съгласно разписанието,

— отклонението от разписанието.

По отношение на информацията за пристигащите влакове на крайна гара, управителят на съответната гара трябва да предоставя поне следната информация:

— начална(и) гара(и), откъдето пристига влакът,

— време на пристигане на крайната гара,

— вид и/или номер на влака,

— перон или коловоз, на който пристига влакът.

В случай на отклонение за пристигащите влакове на крайна гара, управителят на съответната гара трябва да предоставя поне следната информация за тези влакове:

— вид и/или номер на влака,

— начална(и) гара(и),

— време на пристигане съгласно разписанието,

— отклонението от разписанието.

Отклоненията от разписанието включват:

— закъснения поради технически причини,

— промяна на перона или коловоза,

— пълна или частична отмяна на влака,

— промяна на маршрута на влака.

Управителят на гарата взема решение съгласно споразуменията с железопътните предприятия и/или с управителите на инфраструктурата:

— относно вида на информационната система (с визуализация и/или с гласови съобщения),

— кога да се предостави информацията,

— относно мястото в гарата, където да бъде инсталирана информационната система.

В съответствие с договорно споразумение информацията относно отклоненията се предоставя своевременно на управителя на гарата от железопътните предприятия и/или управителите на инфраструктурата.

4.2.13. *Третиране на предоставянето на информация в зоната на превозните средства*

Този основен параметър определя как железопътното предприятие трябва да предоставя информация относно движението на влаковете в зоната на превозните средства.

Разпоредбите се прилагат за обновен или модернизиран подвижен състав, ако са инсталирани информационни системи (за гласови съобщения и/или с дисплеи) или те са обновени.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат поне за всички влакове, извършващи международен превоз.

Този основен параметър подлежи на следните процеси:

▼B

4.2.13.1. Железопътното предприятие информира пътниците във влака

Железопътните предприятия информират пътниците във влака:

— в началната гара на заминаване или в основните междинни гари, на които спира влакът, за:

— вида и/или номера на влака,

— крайното(ите) местоназначение(я),

— ако е уместно, междинните гари, на които спира влакът,

— закъсненията поради технически причини,

— причините за закъснението, ако са известни,

преди пристигането на всички междинни гари, на които спира влакът, за:

— следващата спирка (име на гарата),

преди пристигането на важна междинна гара, на която спира влакът, и на крайната гара на местоназначение за:

— следващата спирка (име на гарата),

— планираното време на пристигане,

— очакваното време на пристигане и/или друга информация за закъснение,

— следващите основни транспортни връзки (по усмотрение на железопътното предприятие).

Железопътното предприятие взема решение:

— относно вида на информационната система (с визуализация и/или с гласови съобщения),

— кога да се предостави информацията,

— относно мястото във влака, където да бъдат инсталирани информационни устройства.

4.2.14. *Подготовка на влака*

Този основен параметър определя начина, по който железопътното предприятие трябва да информира управителя на инфраструктурата, че влакът е готов за достъп до мрежата, след като са изпълнени задачите по заминаване на влака, определени в ТСОС „Експлоатация“, точка 4.2.3.3, или когато е променен номерът на влака.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички влакове на железопътното предприятие.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.14.1. Съобщение „Влак готов“ за всички влакове

Железопътното предприятие трябва да изпрати на управителя на инфраструктурата съобщение „Влак готов“ всеки път, когато даден влак е готов за достъп до мрежата за първи път, освен ако съгласно националните правила управителят на инфраструктурата приема разписанието като съобщение „Влак готов“. Във втория случай железопътното предприятие трябва да информира колкото е възможно по-скоро управителя на инфраструктурата и, ако е приложимо, управителя на гарата, ако влакът не е готов.

Съобщенията трябва да съдържат поне:

— номера на влака и/или на маршрута,

— указанието „Влак готов“, което означава, че подготовката на влака е завършена и той е готов да се движи.

Други сведения, като:

— началната точка на заминаване по маршрута и времето, за което е заявен маршрутът,

▼B

— крайната точка на маршрута и предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение,

могат да бъдат предадени в същото съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне със съобщението „Влак готов“ съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако участващите страни са сключили конкретно споразумение, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.15. *Информация и прогноза за движението на влака*

Този основен параметър определя предоставянето на информация и прогноза за движението на влаковете. Той трябва да предпише как да се поддържа диалогът между управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, както и между железопътното предприятие и управителя на гарата, за да се обменят сведения и прогнози за движението на влаковете.

Този основен параметър определя как управителят на инфраструктурата трябва своевременно да изпраща информация относно движението на влака на железопътното предприятие и на управителя на следващата съседна инфраструктура, участваща в експлоатацията на влака.

Информацията за движението на влака служи за предоставяне на подробности за текущото състояние на влака в договорени пунктове за наблюдение.

Прогнозата за движението на влака се използва за предоставяне на информация относно очакваното време в договорени пунктове за наблюдение. Това съобщение трябва да бъде изпратено от управителя на инфраструктурата до железопътното предприятие и управителя на съседната инфраструктура, участваща в движението. Информацията относно прогнозата за движението на влака трябва своевременно да бъде предоставена на управителя на гарата от железопътните предприятия и/или управителите на инфраструктурата съгласно договорно споразумение.

В договора за маршрута се определят пунктове за наблюдение на движението на влака.

Този основен параметър описва съдържанието на съобщението и не определя процеса за изготвяне на прогнозата за движението на влака.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички влакове на железопътното предприятие.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.15.1. Информация относно движението на влака — за всички влакове

Управителят на инфраструктурата изпраща съобщение „Информация относно движението на влака“ до железопътното предприятие. Този процес се осъществява веднага, щом като влакът достигне договорени пунктове за наблюдение, в които трябва да се подаде информация относно движението на влака. Като договорен пункт за наблюдение може да служи между другото точка на прехвърляне, гара или крайното местоназначение на влака.

Съобщението трябва да съдържа поне следната информация:

— номерът на влака и/или на маршрута (идентифициращ влака),

— времето по разписание и действителното време за договорения пункт за наблюдение,

— идентификация на пункта за наблюдение,

▼B

— състоянието на влака в пункта за наблюдение (пристигане, заминаване, преминаване, заминаване от началната гара, пристигане в крайното местоназначение).

Други сведения, като:

— отклонението делта (в минути) от планираното време по разписанието,

— причината за закъснението, ако е известна,

могат да бъдат предадени в същото съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „TrainRunningInformation-Message“ („Съобщение с информация относно движението на влака“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.15.2. Предвиждане за движението на влака — за всички влакове

Управителят на инфраструктурата изпраща съобщение „Предвиждане за движението на влака“ до железопътното предприятие.

Този процес трябва да се осъществи веднага щом като влакът достигне договорени пунктове за наблюдение, в които трябва да се подаде прогноза. Като договорен пункт за наблюдение може да служи между другото точка на прехвърляне или гара. Предвиждане за движението на влака може да се изпрати и преди потеглянето на влака. За допълнителни закъснения, възникващи между два пункта за наблюдение, чрез договаряне между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата се определя прагова стойност, при която трябва да се изпрати първоначална или нова прогноза. Ако закъснението не е известно, управителят на инфраструктурата трябва да изпрати „съобщение за прекъсване на превоза“ (вж. точка 4.2.16 „Информация за прекъсване на превоза“).

В съобщението с прогнозата за движението на влака трябва да се посочва предвижданото време за договорените пунктове на наблюдение.

Информацията относно прогнозата за движението на влака трябва своевременно да бъде предоставена на управителя на гарата от железопътните предприятия и/или управителите на инфраструктурата съгласно договорно споразумение.

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение на управителя на следващата съседна инфраструктура, участваща в движението на влака.

Съобщението трябва да съдържа поне:

— номера на влака и/или на маршрута (идентифициращ влака),

— за всеки договорен пункт за наблюдение:

  — време по разписание и прогнозно време,

  — идентификация на договорения пункт за наблюдение,

  — състоянието на влака в договорения пункт за наблюдение (пристигане, заминаване, преминаване, пристигане в крайното местоназначение).

Други сведения, като:

— прогнозното отклонение делта (в минути) от планираното време по разписанието,

— причината за закъснението, ако е известна,

могат да бъдат предадени в същото съобщение.

▼B

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „TrainRunningForecastMessage“ („Съобщение за предвиждане за движението на влака“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако за целта е подписано конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.16. *Информация за прекъсване на превоза*

Този основен параметър определя как информацията за прекъсване на превоза се обменя между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат към всички влакове на железопътното предприятие.

За целите на разглеждането на оплаквания на пътниците, данните за прекъсвания на превоза трябва да са на разположение на железопътните предприятия, продавачите на билети и/или упълномощените публични органи в продължение поне на дванадесет месеца след изтичането на валидността на тези данни.

Този основен параметър води до следните процеси:

4.2.16.1. Общи бележки

Железопътното предприятие информира управителя на инфраструктурата за експлоатационното състояние на влаковете съгласно посоченото в ТСОС „Експлоатация“, точка 4.2.3.3.2.

Ако движението на влака бъде прекъснато, управителят на инфраструктурата изпраща съобщение „Прекъсване на движението на влака“ съгласно указанията по-долу.

4.2.16.2. Съобщение „Прекъсване на движението на влака“ — за всички влакове

Ако движението на влака бъде прекъснато, управителят на инфраструктурата издава това съобщение до управителя на съседната инфраструктура и до железопътното(ите) предприятие(я).

Ако продължителността на закъснението е известна, управителят на инфраструктурата трябва да изпрати съобщение с прогноза за движението на влака (вж. точка 4.2.15.2 „Предвиждане за движението на влака“).

Това съобщение трябва да съдържа следните основни данни:

— номерът на влака и/или на маршрута (идентифициращ влака),

— идентификация на местонахождението въз основа на най-близкото местонахождение от справочния файл за местонахождения,

— началното време на прекъсването,

— предвидените дата и време на заминаване от това местонахождение,

— код, обозначаващ причината за прекъсването и/или неговото описание.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „TrainRunningInterruptionMessage“ („Съобщение за прекъсване на движението на влака“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако е сключено конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

▼B

4.2.17. *Третиране на краткосрочни данни относно разписанието на влаковете*

Този основен параметър определя как следва да се третират краткосрочните заявки за маршрут между „страната, искаща достъп“ (СИД) и управителя на инфраструктурата. Тези изисквания са валидни за всички краткосрочни заявки за маршрут.

Настоящият основен параметър не включва въпроси по управление на трафика. Срокът, по който краткосрочните маршрути се различават от измененията в маршрути по линия на управлението на трафика, е предмет на споразумения на местно равнище. Трябва да е възможно да се заяви краткосрочен маршрут при краткосрочни нужди от превоз (например специален влак или допълнителен влак). За целта СИД, заявяваща краткосрочен маршрут, трябва да предостави на управителя на инфраструктурата цялата необходима информация, посочваща кога и къде се иска да се движи влак и свързаните с това данни.

На европейско равнище не е определен минимален срок. В референтния документ за мрежата могат да се определят минимални срокове.

Всеки управител на инфраструктура отговаря за пригодността на маршрута в рамките на своята инфраструктура, а железопътното предприятие е длъжно да сверява характеристиките на влака със стойностите, указани в подробностите относно договорения от него маршрут.

Различните възможни сценарии са посочени по-долу:

— Сценарий А: СИД се свързва с всички участващи управители на инфраструктура пряко (случай А) или чрез единното гише (отдела за комплексни услуги) (случай Б), за да организира маршрутите за целия път. В този случай СИД трябва също така да експлоатира влака по целия път.

— Сценарий Б: всяка участваща в превоза СИД се свързва с местните управители на инфраструктура пряко или чрез единното гише, за да подаде заявка за предоставяне на маршрут за отсечката на пътя, за която тя осъществява експлоатацията на влака.

И в двата сценария процедурата за краткосрочна заявка за маршрут е под формата на диалог между СИД и управителя на инфраструктурата, който включва следните съобщения:

— съобщение за заявяване на маршрут,

— съобщение с подробности за маршрута,

— съобщение за невъзможността за използване на маршрута,

— съобщение за потвърждение на приемането на маршрута,

— съобщение за отказ на подробностите за маршрута,

— съобщение за анулиране на маршрута,

— съобщение, че използването на резервирания маршрут не е възможно повече,

— потвърждение за получаване.

В случай на влаково движение, за което вече е бил заявен и предоставен маршрут, не е необходима повторна заявка за маршрут, освен ако закъсненията превишават определена стойност, която е договорена между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата, или влаковата композиция е променена по начин, водещ до невалидност на съществуващата заявка за маршрут.

Разпоредбите във връзка с този основен параметър се прилагат за третиране на маршрути за всички влакове на железопътното предприятие, но само ако участващите страни използват телематични приложения по смисъла на приложение II към Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]) за краткосрочни заявки за маршрут.

([1]) ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

▼B

В такъв случай този основен параметър включва следните процеси:

4.2.17.1. Съобщение за заявяване на маршрут

Това съобщение се изпраща на управителя на инфраструктурата от СИД със следното основно съдържание:

— СИД, заявяваща маршрут,

— отправна точка на маршрута: началната точка на заминаване по маршрута,

— време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,

— крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,

— време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвиждането време на пристигане на предлагания влак в неговото местоназначение,

— отсечка на заявения път,

— междинни спирки или всякакви други определени точки по предложения маршрут с посочване на времето на пристигане плюс времето на заминаване от междинна спирка. Ако това поле не е попълнено, това означава, че влакът не спира във въпросната точка,

— договорено и необходимо влаково оборудване/данни за отсечката на пътя,

— максимално допустима скорост на влака,

— максимална скорост съгласно посочената(ите) система(и) за управление на движението на влаковете (национални и международни — например LZB, ETCS),

— за всяка тягова единица: клас на теглителната сила, технически вариант,

— бутаща тягова единица (клас на теглителната сила, технически вариант),

— команден вагон (DVT),

— обща дължина,

— общо тегло,

— максимално натоварване на ос,

— брутно тегло на метър,

— ефективност на спирачната система (изразяваща се в ефективното спирачно действие),

— вид на спирачките (за указване използването на електромагнитни спирачки),

— посочена(и) система(и) (национални и международни) за управление на движението на влаковете,

— отмяна на действието на аварийната спирачка,

— радиосистема (например GSM-R),

— специални пратки,

— габарити в натоварено състояние,

— всякакви други технически изисквания поради отклонение от стандартните размери (например необичайни габарити в натоварено състояние),

— категория на влака,

— всякакви други специфични данни, изисквани на местно или национално равнище за разглеждане на заявката за маршрут,

▼B

— определения за дейностите, които трябва да се извършват в дадена междинна точка по маршрута,

— код на железопътното предприятие, отговарящо за движението на влака по съответната отсечка на пътя,

— код на управителя на инфраструктурата, отговарящ за влака за съответната отсечка на пътя,

— код на железопътното предприятие и на управителя на инфраструктурата за следващата секция на влака, когато е уместно.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathRequestMessage“ („Съобщение за заявка за маршрут“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.2. Съобщение с подробности за маршрута

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение със следното основно съдържание на заявяващата СИД в отговор на нейната заявка за маршрут:

— СИД, заявяваща маршрут,

— отправна точка на маршрута: началната точка на заминаване по маршрута,

— време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,

— крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,

— време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвиждането време на пристигане на предлагания влак в неговото местоназначение,

— отсечка на заявения път,

— междинни спирки или всякакви други определени точки по предложения маршрут с посочване на времето на пристигане плюс времето на заминаване от междинна спирка. Ако това поле не е попълнено, това означава, че влакът не спира във въпросната точка,

— договорено и необходимо влаково оборудване/данни за отсечката на пътя,

— максимално допустима скорост на влака,

— максимална скорост съгласно посочената(ите) система(и) (национални и международни — например LZB, ETCS) за управление на движението на влаковете,

— за всяка тягова единица: клас на теглителната сила, технически вариант,

— бутаща тягова единица (клас на теглителната сила, технически вариант),

— команден вагон (DVT),

— обща дължина,

— общо тегло,

— максимално натоварване на ос,

— брутно тегло на метър,

— ефективност на спирачната система (изразяваща се в ефективното спирачно действие на ниво спирачки),

— вид на спирачките (за указване използването на електромагнитни спирачки),

▼B

— посочена(и) система(и) (национални и международни) за управление на движението на влаковете,

— отмяна на действието на аварийната спирачка,

— радиосистема (например GSM-R),

— специални пратки,

— габарити в натоварено състояние,

— всякакви други технически изисквания поради отклонение от стандартните размери (например необичайни габарити в натоварено състояние),

— категория на влака,

— всякакви други специфични данни, изисквани на местно или национално равнище за разглеждане на заявката за маршрут,

— определения за дейностите, които трябва да се извършват в дадена междинна точка по маршрута,

— код на железопътното предприятие, отговарящо за движението на влака по съответната отсечка на пътя,

— код на управителя на инфраструктурата, отговарящ за влака за съответната отсечка на пътя,

— код на железопътното предприятие и на управителя на инфраструктурата за следващата отсечка на пътя, когато е уместно.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathDetailsMessage“ („Съобщение с подробности за маршрута“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако е сключено конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.3. Съобщение „Невъзможен за използване маршрут“

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение със следното основно съдържание на заявяващата СИД в отговор на нейната заявка за маршрут, когато не е възможно да се използва този маршрут:

— отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,

— крайната точка на маршрута,

— време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,

— посочване, че използването на маршрута не е възможно,

— причина, поради която използването на маршрута не е възможно.

Едновременно с това съобщение или колкото е възможно по-скоро управителят на инфраструктурата трябва да изпрати предложение за алтернативен маршрут, без да изисква друга заявка от железопътното предприятие (съобщение с подробности за маршрута).

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathNotAvailableMessage“ („Съобщение за невъзможен за използване маршрут“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

▼B

4.2.17.4. Съобщение за потвърждение на приемането на маршрута

Заявяващата СИД използва това съобщение със следното основно съдържание, за да резервира/потвърди маршрута, предложен от управителя на инфраструктурата:

— номер на маршрута с оглед на неговата идентификация,

— отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,

— крайна точка на маршрута,

— време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,

— крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,

— време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение,

— посочване, че СИД приема предложения маршрут.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathConfirmedMessage“ („Съобщение за потвърждение на маршрута“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.5. Съобщение за отказ на подробностите за маршрута

Заявяващата СИД използва това съобщение със следното основно съдържание, за да отхвърли маршрута, предложен от съответния управител на инфраструктурата:

— номер на маршрута с оглед на неговата идентификация,

— посочване, че подробностите за маршрута се отхвърлят,

— причина за отказ на маршрута или за изменението, поискано от СИД,

— отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,

— крайна точка на маршрута,

— време на заминаване от началната точка на маршрута: времето, за което е заявен маршрутът,

— крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,

— време на пристигане в крайната точка на маршрута: предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathDetailsRefusedMessage“ („Съобщение за отказ на подробностите за маршрута“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

За същата цел могат да бъдат използвани и други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.6. Съобщение за анулиране на маршрута

Това съобщение се използва от искащата достъп страна за анулиране на резервиран от нея маршрут:

— номер на маршрута с оглед на неговата идентификация,

▼B

— отсечка на пътя, за която се отнася анулирането,

— посочване, че маршрутът се анулира,

— първоначална отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,

— крайна точка на маршрута,

— време на заминаване от първоначалната отправна точка на маршрута: времето, за което е бил заявен маршрутът,

— първоначална крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,

— време на пристигане в първоначалната крайна точка на маршрута: първоначално предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathCancelledMessage“ („Съобщение за анулиране на маршрута“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.7. Съобщение „Потвърждение за получаване“

Това съобщение се обменя между управителите на инфраструктура и СИД, когато исканият отговор на което и да е от горепосочените съобщения не може да бъде предоставен след не повече от 5 минути:

— съобщение „Потвърждение за получаване“: посочва, че изпратилият това съобщение е получил определено предходно съобщение и че ще действа съобразно това предходно съобщение.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „ReceiptConfirmationMessage“ („Съобщение за потвърждение на получаването“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.17.8. Съобщение, че резервираният маршрут не е повече на разположение

Управителят на инфраструктурата използва това съобщение, за да уведоми СИД, че не е възможно по-нататъшното използване на резервирания маршрут. Използването на маршрута не е възможно повече по някаква важна причина — например голямо смущение в трафика. Съдържание на съобщението:

— номер на маршрута,

— номер на влака, планиран за маршрута, който повече не е на разположение (ако управителят на инфраструктурата вече го знае),

— първоначална отправна точка на маршрута: точката, от която влакът заминава по маршрута,

— крайна точка на маршрута,

— време на заминаване от първоначалната отправна точка на маршрута: времето, за което е бил заявен маршрутът,

— първоначална крайна точка на маршрута: местоназначението на влака по заявения маршрут,

▼B

— време на пристигане в първоначалната крайна точка на маршрута: първоначално предвиденото време на пристигане на предложения влак в неговото местоназначение,

— посочване на причината.

Горепосоченият процес и използваната за него информация трябва да са в съответствие поне с „PathNotAvailableMessage“ („Съобщение за невъзможност за използване на маршрута“) съгласно технически документ(и):

— Б.30 (вж. приложение III).

Освен това за същата цел могат да бъдат използвани други съществуващи стандарти, ако има конкретно споразумение между участващите страни, разрешаващо използването на тези стандарти.

4.2.18. *Качество на данните и информацията във връзка с настоящата ТСОС*

4.2.18.1. И з и с к в а н и я

За изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС се прилагат следните разпоредби относно качеството на данните и информацията в цялата ТСОС.

Всички адресати на настоящата ТСОС носят отговорност за своевременното предоставяне на актуални, съгласувани, точни и пълни данни в подходящ формат на други железопътни предприятия, управители на инфраструктура или трети страни. Всеки от участниците, за които е предназначена настоящата ТСОС, носи отговорност за своевременното оповестяване на актуална, съгласувана, точна и пълна информация с подходящо съдържание сред клиентите (пътниците), други железопътни предприятия, управители на инфраструктура или трети страни.

Когато данните или информацията са използвани за едновременното изпълнение на няколко основни параметри на настоящата ТСОС, адресатите на настоящата ТСОС трябва да гарантират, че обменените между тези основни параметри данни или информация се използват по съгласуван начин (например трябва да се гарантира съгласуваност: i) между сведенията относно разписанието и тарифите, или ii) между сведенията относно тарифите и резервациите).

Когато информацията или данните се предоставят от няколко участници, адресати на настоящата ТСОС, участниците гарантират заедно, че частите от предоставените общи данни или информация са актуални, съгласувани, точни, пълни и съвместими (например: предоставяната информация за разписанието за железопътното предприятие А и железопътното предприятие Б трябва да бъде съгласувана, за да се гарантира нейното съвпадение на границата и т.н.).

Когато се използват справочни данни или справочна информация за изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС, адресатите на настоящата ТСОС гарантират съгласуваността между справочните данни или справочната информация и данните или информацията, използвани в основните параметри на настоящата ТСОС (примери: трябва да се гарантира съгласуваност: i) между референтните кодове за местонахождение и информацията за движението на влака, или ii) между референтните кодове за железопътни предприятия и изпълнението и т.н.).

Данните или информацията, предоставяни от участниците за целите на настоящата ТСОС, трябва да бъдат с качество, което да позволява на адресатите на настоящата ТСОС да издават билети съгласно член 10 от Регламента относно правата и задълженията на пътниците.

За качеството на данните или информацията, предоставяни от участниците за целите на настоящата ТСОС, трябва да се постигне равнище, което да позволява на адресатите на настоящата ТСОС да предоставят информацията съгласно член 10 от Регламента относно правата и задълженията на пътниците и приложение II към него.

▼B

4.2.19. *Справочни файлове и бази от данни*

4.2.19.1. Справочни файлове

За експлоатацията на пътническите влакове по европейската мрежа следните справочни файлове трябва да бъдат на разположение за достъп до тях на всички доставчици на услуги (управители на инфраструктура, железопътни предприятия, упълномощени трети страни и управители на гари). Данните трябва да представят действителното състояние във всеки един момент.

Европейската железопътна агенция ще съхранява и поддържа централно уникални кодове за следните справочни данни:

— справочен файл за кодирането за всички управители на инфраструктура, железопътни предприятия, управители на гари и дружества, предоставящи услуги,

— справочен файл за кодирането за местонахождения,

— справочен файл за всички съществуващи системи за управление на движението на влаковете,

— справочен файл за всички видове локомотиви,

— справочен файл за всички европейски цехове за техническо обслужване,

— справочен файл за европейските системи за резервация,

— справочен файл за кодове за целите на обмена на разписания,

— справочен файл за кодове за целите на обмена на тарифи,

— каталог на наборите от данни в съобщенията,

— указател на списъци с кодове,

— други файлове и списъци с кодове, които са необходими за използването на техническия(те) документ(и) в приложенията (те ще бъдат определени през първия етап).

Когато справочен файл се използва съвместно във връзка с ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), неговото развитие и използване трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана ТСОС, за да се постигне оптимална синергия.

4.2.19.2. Допълнителни изисквания относно базите от данни

По-долу са изброени допълнителните изисквания, на които трябва да отговарят различните бази от данни. Те са:

1. Удостоверяване на автентичността

   Базата от данни трябва да осигурява удостоверяване на автентичността на потребителите на системите, преди те да получат достъп до базата от данни.

2. Сигурност

   Базата от данни трябва да поддържа функции за сигурност по отношение на контрола на достъпа до нея. Евентуалното криптиране на съдържанието на базата от данни не е задължително.

3. Принцип ACID

   За избраната база от данни трябва да се прилага принципът ACID (Atomicity, Consistency, Isolation, Durability — атомарност, непротиворечивост, изолираност и устойчивост).

4. Контрол на достъпа

   Базата от данни трябва да позволява достъп до данните на потребителите или системите, които са получили разрешение за това. Контролът на достъпа трябва да бъде прилаган до нивото на единичен атрибут на запис от данни. Базата от данни трябва да поддържа функции за контрол на достъпа с оглед на неговото конфигуриране в зависимост от ролята на потребителите за въвеждане, актуализиране или изтриване на записи от данни.

▼B

5. Проследяване

Базата от данни трябва да поддържа регистриране на всички действия по отношение на нея, за да е възможно проследяването в подробности на въвеждането на данни (кой какво е променил в съдържанието и кога е извършено това).

6. Стратегия за блокиране

Базата от данни трябва да позволява прилагането на стратегия на блокиране, която да позволява достъп до съдържанието ѝ, дори когато други потребители внасят изменения в записите от данни.

7. Едновременен достъп на няколко потребители

Базата от данни трябва да позволява едновременния достъп на няколко потребителя или системи до своето съдържание.

8. Надеждност

Надеждността на базата от данни трябва да осигурява изискваната разполагаемост на данните.

9. Разполагаемост

Базата от данни трябва да е на необходимото равнище на разполагаемост съобразно характера на данните и бизнес проучванията на нейна основа.

10. Пригодност за поддържане

Пригодността за поддържане на базата от данни трябва да осигурява изискваната разполагаемост.

11. Безопасност

Базите от данни нямат съдържание, което да е пряко свързано със сигурността. Следователно аспектите на сигурността не са съществени. Това обаче не означава, че самите данни — например ако са неверни или остарели — не могат да окажат влияние върху сигурността при експлоатацията на влака.

12. Съвместимост

Базата от данни трябва да поддържа общоприет език за манипулиране на данни, като например SQL или XQL.

13. Помощна програма за импортиране на данни

Базата от данни трябва да разполага с помощна програма, която да позволява импортирането на форматирани данни, използваеми за попълване на базата, вместо те да бъдат въвеждани ръчно.

14. Помощна програма за експортиране на данни

Базата от данни трябва да разполага с помощна програма, която да позволява експортирането на цялото ѝ съдържание или на част от него като форматирани данни.

15. Задължителни полета

Базата от данни трябва да съдържа задължителни за попълване полета: ако те не са попълнени, съответният запис да не се приема за въвеждане в базата.

16. Контролиране на правдоподобността на данните

Базата от данни трябва да поддържа функция с възможност за конфигуриране на контрол за правдоподобността на данните преди да се потвърди въвеждането, актуализирането или изтриването на записи от данни.

17. Време на отговор

Базата от данни трябва да реагира достатъчно бързо, така че потребителите да могат оперативно да въвеждат, актуализират или изтриват записи от данни.

▼B

18. Аспекти на производителността

Справочните файлове и базите от данни трябва да осигуряват ефективно по отношение на разходите информационно търсене, необходимо за ефикасното извършване на всички съответни движения на влакове, които попадат в обхвата на настоящата ТСОС.

19. Аспекти относно капацитета

Базата от данни трябва да осигурява съхранението на съответните данни за всички пътнически вагони и/или за мрежата. Трябва да бъде възможно лесното увеличаване на капацитета (напр. чрез добавянето на още запаметяващи устройства и компютри). Увеличаването на капацитета не трябва да налага подмяна на подсистемата.

20. Данни с исторически характер

Базата от данни трябва да осигурява управлението на данните с исторически характер, като предоставя данни, които вече са прехвърлени в архив.

21. Стратегия за запазване на данните

Стратегията за запазване на данните чрез изготвяне на копие от тях трябва да гарантира, че всички данни могат да бъдат възстановени в срок до 24 часа.

22. Търговски аспекти

Използваната система за управление на бази от данни трябва да бъде предлаган на пазара готов продукт (COTS) или безплатен софтуер (с отворен код).

23. Аспекти, свързани с неприкосновеността на личния живот

Базата от данни трябва да изпълнява изискванията на политиката на държавата-членка, в която е установено дружеството, извършващо услугата, за неприкосновеност на личния живот.

4.2.20. *Електронно предаване на документи*

В точка 4.2.21 „Свързване в мрежа и комуникация“ се описва комуникационната мрежа, която трябва да се използва за обмен на данни. Тази мрежа и описаните с нея мерки за сигурност позволяват осъществяването на всякакви видове мрежови комуникации като електронна поща, обмен на файлове (FTP, HTTP) и др. Следователно страните, участващи в информационния обмен, могат сами да решат какъв вид комуникация ще изберат за целите на електронното предаване на документи — например по протокола FTP.

4.2.21. *Свързване в мрежа и комуникация*

4.2.21.1. Обща архитектура

С течение на времето тази подсистема ще трябва да обслужва нарастваща обширна общност със сложна структура за телематична оперативна съвместимост в железопътния транспорт, включваща взаимодействия между хиляди участници (железопътни предприятия, управители на инфраструктура, трети страни, като например търговци на дребно и публични органи, и т.н.), които ще се конкурират и/или ще си сътрудничат, за да отговарят на нуждите на пазара.

Инфраструктурата от мрежи и комуникации, обезпечаваща тази общност за оперативна съвместимост в железопътния транспорт, ще бъде базирана на обща „архитектура на информационния обмен“, която е известна и възприета от всички участници в нея.

Предложената „архитектура на информационния обмен“:

— е проектирана да осигурява съвместната работа на хетерогенни информационни модели чрез семантично преобразуване на данните, които се обменят между системите, и чрез преодоляване на различията в бизнес процесите и протоколите на ниво приложение,

▼B

— оказва минимално въздействие върху съществуващите информационно-технологични (ИТ) архитектури, използвани от всеки от участниците,

— гарантира възползването от вече направените инвестиции в областта на информационните технологии.

Архитектурата на информационния обмен се основава главно на взаимодействието между всички участници посредством мрежа от равноправни възли за комуникация „от точка до точка“ (Peer-to-Peer), като същевременно се гарантира общата цялост и съгласуваност на действията на общността за оперативна съвместимост в железопътния транспорт чрез предоставяне на набор от централизирани услуги.

Моделът на взаимодействие чрез мрежа от равноправни възли позволява оптимално разпределение на разходите между различните участници въз основа на действителното ползване и като цяло създава по-малко проблеми във връзка с разрастването.

4.2.21.2. Мрежа

Мрежата трябва да осигурява необходимото равнище на сигурност, резервен капацитет, управление на трафика, статистически инструменти, нарастване на лентата на пропускане, достъпност за потребителите и ефикасно управление.

„Мрежа“ в този контекст означава методът и философията на комуникация, а не физическата мрежа.

Оперативната съвместимост в железопътния транспорт се основава на обща „архитектура на информационния обмен“, която е известна и възприета от всички партньори, а това намалява пречките и насърчава други участници да се присъединяват към нея, и по-специално клиентите.

Най-напред потребителят се обръща към централния регистър за получаване на метаинформация, като например за самоличността на участника, в компютъра на който е съхранена някаква информация, или за да се проверят сертификатите за сигурност. След това се осъществява комуникация „от точка до точка“ между съответните участници.

4.2.21.3. Протоколи

При разработките могат да се използват само протоколи, предназначени за интернет (общоизвестни като TCP/IP, UDP/IP и т.н.).

4.2.21.4. Сигурност

Освен равнището на сигурност, гарантирано на нивото на мрежата (вж. точка 4.2.21.2 „Мрежа“), може да се реализира допълнително равнище на повишена сигурност за чувствителни данни чрез използване на комбинация от криптиране, схема за сертифициране и технологии за виртуални частни мрежи (VPN).

4.2.21.5. Криптиране

За предаването и съхранението на данните може да се използва асиметрично или симетрично криптиране в зависимост от изискванията на стопанската дейност. За целта трябва да бъде изградена инфраструктура за публични ключове (PKI).

4.2.21.6. Централен регистър

Централният регистър трябва да осигурява:

— метаданни — структурираните данни, описващи съдържанието на съобщенията,

— списък на електронни адреси, на които участниците, за които е предназначена настоящата ТСОС, предоставят на други участници информация или данни съгласно разпоредбите на настоящата ТСОС,

— криптиране,

— удостоверяване на автентичността,

— справочник („телефонен указател“), който съдържа цялата необходима информация за участниците в обмена на съобщения и данни.

▼B

Когато централният регистър се използва във връзка с TCOC „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), развитието му и измененията в него трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана TCOC, за да се постигне оптимална синергия.

4.2.21.7. Общ интерфейс за комуникации между железопътни предприятия (ЖПП) и управители на инфраструктура (УИ)

Общият интерфейс е задължителен за всички участници, които желаят да се присъединят към общността за оперативна съвместимост в железопътния транспорт.

Общият интерфейс трябва да осигурява:

— форматирането на изходящи съобщения съгласно метаданните,

— подписването и криптирането на изходящи съобщения,

— адресирането на изходящи съобщения,

— проверката на автентичността на входящи съобщения,

— декриптирането на входящи съобщения,

— проверките за съответствие на входящи съобщения по отношение на метаданните,

— общия единен достъп до различните бази от данни.

Всички потребители на общия интерфейс ще имат достъп до всички данни, изисквани съгласно TCOC в рамките на всяко железопътно предприятие, управител на инфраструктура и др., независимо дали съответните бази от данни са централни или индивидуални. Въз основа на проверката на автентичността на входящите съобщения може да се въведе следното минимално ниво на признаване автентичността на съобщението:

i) положителен резултат: изпраща се съобщение (ACK) за признаване;

ii) отрицателен резултат: изпраща се съобщение (NACK) за непризнаване.

Общият интерфейс управлява горепосочените задачи, като използва информацията от централния регистър.

Ако някой участник създаде местно „огледално“ копие на централния регистър, този участник трябва тогава със собствени средства да гарантира, че това копие напълно съвпада с централния регистър по точност и актуалност на данните.

Когато общият интерфейс се използва съвместно във връзка с TCOC „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), развитието му и измененията в него трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана TCOC, за да се постигне оптимална синергия.

4.2.22. *Управление на връзката с други видове транспорт*

С оглед на управление на връзката с други видове транспорт следва да се прилагат следните стандарти за предоставянето на информация и за информационен обмен с други видове транспорт:

— за обмена на информация за разписанията между железопътни предприятия и други видове транспорт: стандартите EN 12896 (Transmodel) и EN TC 278 WI 00278207 (IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport — Идентификация на неподвижни обекти в обществения транспорт),

— за обмена на специфични данни за разписанията — техническите стандарти XML и протоколи въз основа на Transmodel, по-конкретно стандарта EN 15531 (SIRI) за обмена на разписания в реално време и стандарта EN TC 278 WI 00278207 (IFOPT) за обмена на данни за спирките и гарите,

— за обмена на тарифни данни: съответният стандарт все още е отворен въпрос (вж. приложение II — списък на отворените въпроси).

▼B

4.3. **Функционални и технически спецификации на интерфейсите**

С оглед на техническата съвместимост интерфейсите на подсистема „Телематични приложения за пътнически услуги“ с другите подсистеми са съгласно посоченото в следните параграфи:

4.3.1. *Интерфейси с подсистемата „Подвижен състав“*

Таблица 1

Интерфейси с подсистемата „Подвижен състав“

Интерфейс	Препратка към ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“	Препратка към ТСОС „Подвижен състав“ за конвенционалната железопътна система
Бордово устройство с дисплей	4.2.13. Третиране на предоставянето на информация в зоната на превозните средства	4.2.5. Информация за клиентите (лица с намалена подвижност)
Автоматично гласово оповестяване	4.2.13. Третиране на предоставянето на информация в зоната на превозните средства	4.2.5. Информация за клиентите (лица с намалена подвижност)
		4.2.5.2. Аудиосистема за осведомяване на пътниците

4.3.2. *Интерфейси с подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“*

Таблица 2

Интерфейс с подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“

Интерфейс	Препратка към ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“	Препратка към ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ за конвенционалната железопътна система
Влак готов	4.2.14.1. Съобщение „Влак готов“ за всички влакове	4.2.3.5. Съобщение „Влак готов“
Прогноза за движението на влака	4.2.15.2. Съобщение „Предвиждане за движението на влака“ за всички влакове	4.2.4.2. Съобщение за предвиждане за движението на влака
Информация относно движението на влака	4.2.15.1. Съобщение „Информация относно движението на влака“ за всички влакове	4.2.4.3. Съобщение за информиране относно движението на влака
Съобщаване на ЖПП за прекъсване на движението на влака	4.2.16.2. Съобщение „Прекъсване на движението на влака“ за всички влакове	4.2.5.2. Съобщение за прекъсване на движението на влака
Третиране на краткосрочни данни относно разписанието	4.2.17. Третиране на краткосрочни данни относно разписанието за влакове	4.2.2. Заявка за маршрут
Общ интерфейс	4.2.21.7. Общ интерфейс за комуникации ЖПП/УИ	4.2.14.7. Общ интерфейс за комуникации ЖПП/УИ
Централен регистър	4.2.21.6. Централен регистър	4.2.14.6. Централен регистър
Справочни файлове	4.2.19.1. Справочни файлове	4.2.12.1. Справочни файлове

4.4. **Правила за експлоатация**

С оглед на съществените изисквания, описани в глава 3, за експлоатацията на подсистемата, за която се отнася настоящата ТСОС, са прилагат следните специфични правила:

▼B

4.4.1. *Качество на данните*

За да се осигури качеството на данните, за всяко съобщение съгласно ТСОС неговият автор ще носи отговорност за точността на съдържащите се в съобщението данни към момента на изпращането му. За осигуряване на качеството на изходните данни трябва да бъдат използвани данни, ако са налични, от предоставяните като част от ТСОС бази от данни.

Ако изходните данни липсват в предоставяните като част от ТСОС бази от данни, авторът на съобщението трябва да извършва проверка за осигуряване на качеството на тези данни от своите собствени ресурси.

Осигуряването на качеството на данните ще включва сравнение с данни от предоставяните като част от ТСОС бази от данни, както е посочено по-горе, и в допълнение, когато е приложимо, логически проверки за осигуряване на актуалността и целостта на данните и съобщенията.

Данните са с високо качество, когато отговарят на предназначението си, тоест когато:

— не съдържат грешки: са достъпни, точни, навременни, пълни, в съответствие с данните от други източници и т.н.,

— притежават желаните характеристики: актуални, пълни, достатъчно подробни, лесни за четене и за тълкуване и т.н.

Основните характеристики за качеството на данните са:

— точност,

— пълнота,

— непротиворечивост,

— актуалност.

Точност

Събирането на необходимата информация (данни) трябва да бъде с възможно най-малки разходи. Това може да се постигне единствено с еднократно записване на първичните данни, ако това е възможно. Поради това първичните данни следва да бъдат въвеждани в системата колкото е възможно по-близо до своя източник, така че да са изцяло на разположение за всякакви последващи операции на обработка.

Пълнота

Преди да се изпрати съобщението, трябва да се проверят неговата пълнота и синтаксис, като за целта се използват метаданните. Благодарение на това също така се избягва ненужния информационен трафик по мрежата.

Пълнотата на всички входящи съобщения също трябва да бъде проверявана въз основа на метаданните.

Непротиворечивост

Трябва да бъдат въведени правила за осъществяване на дейността, за да се гарантира непротиворечивостта на съобщенията. Следва да се избягва двойното въвеждане и да се гарантира, че притежателят на данните е ясно идентифициран.

Начинът на прилагане на тези правила зависи от тяхната сложност. По отношение на простите правила са достатъчни ограниченията и разпоредбите, прилагани относно базите от данни. Когато правилата са по-сложни при използване на данни от различни таблици, трябва да се прилагат процедури за проверка на версията на данните за непротиворечивост, преди да бъдат генерирани използваните за интерфейс данни и се възприеме за ползване новата версия на данните. Трябва да се гарантира валидирането на предадените данни спрямо определените правила за осъществяване на дейността.

▼B

Актуалност

Своевременното предоставяне на информация е от важно значение. Доколкото записването на данните и изпращането на съобщенията се извършват пряко от информационната система при настъпването на съответното събитие, актуалността не представлява никакъв проблем, когато системата е правилно проектирана съобразно нуждите на осъществяваната дейност. В повечето случаи процесът на изпращане на съобщение се стартира обаче от оператор или поне се основава на допълнително задание от оператор. За да се спази изискването за своевременно изпращане, данните трябва да се актуализират в най-кратки срокове, както и за да се гарантира актуалността на съдържанието на съобщенията, когато тези съобщения са изпращани автоматично от системата.

Срокът за отговаряне на запитванията трябва да бъде определен за различните приложения и видове потребители в подробните ИТ спецификации. Актуализирането и обменът на данни трябва да се извършват в най-кратки срокове.

Показатели за качеството на данните

В подробните ИТ спецификации трябва да се определят подходящи процентни стойности за:

— пълнотата на данните (процент на попълнените полета за данни) и непротиворечивостта на данните (процент на съвпаденията на данните в различните таблици/файлове/записи),

— актуалността на данните (процент на данните, предоставени в определен срок),

— изискваната точност (измерена като дял на съхраняваните данни, чиято стойност съвпада с действителната).

4.4.2. *Управление на централния регистър*

Функциите на централния регистър са определени в точка 4.2.21.6 „Централен регистър“. За да се гарантира качеството на данните, органът, поддържащ централния регистър, трябва да бъде отговорен за актуализирането и качеството на метаданните и на регистъра, както и за управлението на контрола върху достъпа. Качеството на метаданните по отношение на пълнота, непротиворечивост, актуалност и точност трябва да осигури правилното функциониране за целите на настоящата ТСОС.

4.5. **Правила за поддръжка**

С оглед на съществените изисквания съгласно глава 3, за поддръжката на подсистемата, за която се отнася настоящата ТСОС, се прилагат следните специфични правила.

Трябва да бъде гарантирано качеството на транспортните услуги, дори ако данните са увредени или при пълна, или частична повреда на оборудването за обработка на данните. Поради това е препоръчително инсталирането на дублиращи системи или компютри с изключително висока надеждност, чиято непрекъсната работа е гарантирана и по време на операции за поддръжка.

Аспектите по поддръжката на различните бази от данни са упоменати в точка 4.2.19.2 „Допълнителни изисквания относно базите от данни“, подточки 10 и 21.

4.6. **Професионална квалификация**

По-долу е посочена необходимата професионална квалификация на персонала за осигуряване на експлоатацията и поддръжката на подсистемата и за прилагане на ТСОС.

За прилагането на настоящата ТСОС не се изисква изцяло нова система по отношение на техниката и програмното осигуряване с нов персонал. Изпълнението на изискванията на ТСОС води само до извършването на промени, актуализиране или разширяване на операциите, вече извършвани от съществуващия персонал. Следователно не се поставят нови изисквания в допълнение към съществуващите на национално и европейско равнище по отношение на професионалната квалификация.

▼B

Допълнителното обучение на персонала, ако такова е необходимо, следва да не се състои само от показване как да се работи с оборудването. Членовете на персонала трябва също така да познават и разбират конкретната роля, която трябва да изпълняват в цялостния процес на извършване на превози. Персоналът по-специално трябва да осъзнава необходимостта от поддържане на високо ниво на качество на работата, тъй като това е от решаващо значение за надеждността на информацията, която подлежи на обработка на по-късен етап.

Професионалната квалификация, която е необходима за композирането и експлоатацията на влаковете, е определена в ТСОС „Експлоатация и управление на трафика“.

4.7. **Здравословни и безопасни условия на труд**

Здравословните и безопасни условия на труд на персонала, които се изискват за експлоатацията и поддръжката на въпросната подсистема и за прилагането на ТСОС, са следните:

няма нови изисквания в допълнение към вече съществуващите правила на национално и европейско равнище по отношение на здравеопазването и безопасността.

4.8. **Регистри за разрешените типове превозни средства и инфраструктура**

Съгласно член 34, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО „Агенцията създава и поддържа регистър на типовете превозни средства, разрешени от държавите-членки за въвеждане в експлоатация по железопътната мрежа на Общността“. Съгласно член 35, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО „Всяка държава-членка осигурява редовното публикуване и актуализиране на регистър на инфраструктурата“.

Понеже посочените регистри се актуализират и публикуват веднъж годишно, те не могат да бъдат използвани в подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“. Следователно настоящата ТСОС няма никаква връзка с посочените регистри.

5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

5.1. **Определение**

Съгласно член 2, буква е) от Директива 2008/57/ЕО „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Понятието „съставен елемент“ включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер.

5.2. **Списък на съставните елементи**

Съставните елементи на оперативната съвместимост се разглеждат в съответните разпоредби на Директива 2008/57/ЕО.

Не са определени съставни елементи на оперативната съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“.

За изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС е необходима само стандартна информационна техника и не се налага въвеждането на специални разпоредби относно оперативната съвместимост в железопътния сектор. Това важи както за хардуерните компоненти, така и за използваното стандартно програмно осигуряване, като например операционна система и софтуер за управление на бази от данни. Приложният софтуер се избира от потребителите и може да бъде адаптиран и подобряван съобразно действителните функции и нужди на отделния потребител. При предлаганата „архитектура на интегрирани приложни програми“ се приема, че при различните приложни програми не се използва един и същ вътрешен информационен модел. Интегрирането на приложните програми се определя като процес, осигуряващ съвместната работа на приложни програми, проектирани независимо една от друга.

▼B

5.3. **Експлоатационни характеристики и спецификации на съставните елементи**

Вж. точка 5.2. Не се прилага за ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“.

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА

6.1. **Съставни елементи на оперативната съвместимост**

6.1.1. *Процедури за оценка*

Не се прилага за ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“.

6.1.2. *Модул*

Не се прилага за ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“.

6.2. **Подсистема „Телематични приложения за пътнически услуги“**

Съгласно приложение II към Директива 2008/57/ЕО подсистемите се разбиват по структурни или функционални области. Оценяването на съответствието е задължително за техническите спецификации за оперативна съвместимост по структурни области. Подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ спада към функционалните области и настоящата ТСОС не определя никакви модули за оценка на съответствието.

7. ПРИЛАГАНЕ

7.1. **Въведение**

Настоящата ТСОС се отнася до подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“. Съгласно приложение II към Директива 2008/57/ЕО тази подсистема е с функционален характер. Следователно прилагането на настоящата ТСОС не се основава на концепция за нова, обновена или модернизирана подсистема, както е обичайно за техническите спецификации за оперативна съвместимост относно структурни подсистеми, освен когато това е посочено в ТСОС.

Настоящата ТСОС ще бъде въведена поетапно:

— първи етап: подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план,

— втори етап: разработка,

— трети етап: внедряване.

7.2. **Първи етап — подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план**

За първия етап се поставят три цели:

1. Да се определи системата за обмен на данни (наричана по-долу „системата“), състояща се от общи компоненти и от взаимовръзки между информационните и комуникационните системи на участниците, която да е в състояние да отговори на изискванията на настоящия регламент.
2. Да се потвърди осъществимостта на тази система от техническа и икономическа гледна точка.
3. Да се изготви пътна карта за дейностите, считани за необходими за създаването на системата, включително подходящи ориентири за отчитане на напредъка в работата от Комисията, Европейската железопътна агенция, държавите-членки и съответните участници.

7.2.1. *Управление на проекта на първия етап*

Комисията създава управителен комитет не по-късно от един месец след публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз,* който да включва:

— определените в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 881/2004 представителни органи от железопътния сектор на европейско ниво (наричани по-долу „представителните органи от железопътния сектор“),

▼B

— представител на продавачите на билети,

— представител на европейските пътници,

— Европейската железопътна агенция, и

— Комисията.

Този управителен комитет се председателства от: а) представител на Комисията; и б) лице, предложено от представителните органи от железопътния сектор. Комисията, подпомогната от членовете на управителния комитет, изготвя правилник за дейността на този управителен комитет, който трябва да бъде приет от управителния комитет. Взетите решения трябва да са прозрачни и да се придружават от солидна техническа и икономическа обосновка.

Членовете на управителния комитет могат да предлагат на управителния комитет включването на други организации като наблюдатели, когато съществуват сериозни технически и организационни причини за това.

7.2.2. *Роли и отговорности*

7.2.2.1. Заинтересовани страни

1. Проектен екип, определен от представителните органи от железопътния сектор и включващ представител на продавачите на билети, разработва подробните ИТ спецификации, описанието на управлението и генералния план въз основа на работна програма, която трябва да бъде одобрена от управителния комитет.

2. Проектният екип формира необходимите работни групи, внасящи експертни познания от Европейската железопътна агенция, железопътни предприятия, управители на инфраструктура, управители на гари, представители на продавачите на билети и представители на пътниците.

3. Проектният екип осъществява целия проект по прозрачен начин и Комисията, както и Европейската железопътна агенция, трябва да имат постоянен и пълен достъп до всички протоколи, документи и резултати от дейността на проектния екип и неговите работни групи.

4. Проектният екип изпраща всеки месец на управителния комитет доклад за постигнатия напредък и се съобразява изцяло с решенията на последния. Структурата и съдържанието на доклада за напредъка се одобряват от управителния комитет на неговото първо заседание.

5. Проектният екип предоставя информация на железопътни предприятия, управители на инфраструктура, управители на гари, продавачи на билети и представители на пътниците и се консултира с тях. Той трябва да обръща особено внимание на малките железопътни предприятия и на железопътните предприятия, които не членуват в представителните органи от железопътния сектор, текущо да ги информира и да се консултира с тях.

6. Железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, управителите на гари, продавачите на билети и представителите на пътниците трябва да подпомагат изпълнението на проекта, като предоставят информация, функционални и технически познания при поискване от страна на проектния екип.

7.2.2.2. Европейска железопътна агенция

1. Европейската железопътна агенция наблюдава и оценява разработването на подробни ИТ спецификации, описание на управлението и генерален план, с оглед да определи дали са постигнати преследваните цели.

2. Европейската железопътна агенция представя на Комисията препоръка относно подробните ИТ спецификации, описанието на управлението и генералния план.

▼B

7.2.2.3. Комисия

1. Комисията посочва на проектния екип списък на органите, които да бъдат включени в проекта.

2. След получаване на подробните ИТ спецификации, описанието на управлението и генералния план Комисията ги оценява въз основа на препоръката на Европейската железопътна агенция и съобразно тази оценка предприема необходимите мерки за внасяне на изменения в сегашната ТСОС.

3. Комисията текущо ще информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.

7.2.3. *Резултати*

Подробните ИТ спецификации трябва да описват системата и да посочват по ясен и недвусмислен начин как системата изпълнява изискванията на ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“. Разработването на тези спецификации изисква систематичен анализ по съответните въпроси от технически, експлоатационен, икономически и институционален характер, които са в основата на процеса на прилагане на ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ (ТППУ). Следователно резултатите трябва да включват, но не само, следното:

1. Функционални, технически и експлоатационни спецификации, съответните данни, изискванията за интерфейса, сигурността и качеството.

2. Схематично представяне на цялостната архитектурата на системата. В него се описва как изискваните компоненти си взаимодействат и се съчетават. То трябва да се основава на анализ на различни конфигурации на системата, позволяващи интегриране на съществуващи информационни системи, като същевременно се гарантират изискваните функционалност и ефективност.

Генералният план включва:

1. Установяване на необходимите дейности за успешното внедряване на системата.

2. План за миграция, включващ последователност от етапи, водещи до междинни и проверими реални резултати — от сегашната рамка от информационни и комуникационни системи на различните заинтересовани страни до крайната система.

3. Подробен план за ориентирите за напредъка.

4. Оценка на рисковете за решаващите етапи на изпълнение на генералния план.

5. Оценка на общите разходи по време на жизнения цикъл, свързани с внедряването и експлоатацията на системата, заедно с план за последващи инвестиции и съответния анализ на разходите и ползите.

Описанието на управлението трябва да включва идентификация на подходящите структури, методи и процедури за управление в подкрепа на разработването и валидирането на системата, а впоследствие и на нейното внедряване и експлоатация при полеви условия, както и управлението през целия ѝ експлоатационен срок (включително уреждане на спорове между участващите страни съгласно разпоредбите на настоящата ТСОС).

7.2.4. *Ориентири за напредъка*

1. Не по-късно от два месеца след публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз* трябва да се проведе първата среща между проектния екип и управителния комитет.

   а) На първата среща проектният екип представя описание на проекта и работна програма за него, включително график.

▼B

В описанието на проекта трябва да се разясняват задачите, организацията на проекта, ролите и отговорностите, както и методът за изпълнение на проекта, включително процеса на консултиране и информиране на всички заинтересовани страни.

б) На първата среща между проектния екип и управителния комитет ще се обсъдят и договорят съдържанието и степента на подробност на междинния доклад и на месечните доклади за напредъка, посочени в точка 7.2.2.1.

2. Проектният екип изпраща междинния доклад на управителния комитет не по-късно от пет месеца след първата среща.

3. Проектният екип изпраща резултатите на Комисията и на Европейската железопътна агенция не по-късно от 10 месеца след първата среща.

4. Европейската железопътна агенция представя препоръка относно представените на Комисията резултати не по-късно от два месеца след тяхното получаване.

7.3. **Етап 2 — разработване**

След изменението на настоящата ТСОС системата се разработва от всички заинтересовани участници.

7.4. **Етап 3 — внедряване**

След изменението на настоящата ТСОС системата се внедрява от всички заинтересовани участници.

7.5. **Управление на промените**

7.5.1. *Процедура за управление на промените*

Процедурите за управление на промените трябва да бъдат проектирани така, че да гарантират надлежен анализ на разходите и ползите от тези промени и контролираното им осъществяване. Тези процедури се определят, въвеждат, поддържат и управляват от Европейската железопътна агенция и включват:

— идентификация на техническите ограничения, които са в основата на промените,

— изявление кой носи отговорност за процедурите по осъществяване на промените,

— процедура по валидиране на промените, които трябва да се осъществят,

— политика за управление на промените, тяхното оповестяване, миграцията и внедряването,

— разпределение на отговорностите за управление на подробните спецификации, както и за осигуряване на качеството им и управлението на конфигурирането.

Съветът за контрол на промените (CCB — Change Control Board) включва Европейската железопътна агенция, представителните органи от железопътния сектор, представителен орган на продавачите на билети, представителен орган на пътниците и държавите-членки. Това участие на страните гарантира общ поглед върху промените, които е необходимо да се направят, както и цялостна оценка на последиците от тях. Впоследствие съветът за контрол на промените ще премине под егидата на Европейската железопътна агенция.

7.5.2. *Специфична процедура за управление на промените за технически документи, публикувани от Европейската железопътна агенция*

Техническите документи, цитирани в глава 4 от настоящата ТСОС (с изключение на стандартите, които са свързани с отворени въпроси) и изброени в приложение III към настоящия регламент, са публикувани от Европейската железопътна агенция съгласно член 5, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО.

▼B

Управлението на промените за тези технически документи се въвежда от Европейската железопътна агенция в съответствие със следните критерии:

1. Заявките за промени в техническите документи се представят или чрез националните органи по безопасността или посредством представителните органи от железопътния сектор на европейско равнище, определени в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 881/2004, или чрез представителя на продавачите на билети, или чрез органа, разработил първоначалните спецификации, предхождащи техническите документи.

2. Европейската железопътна агенция събира и съхранява заявките за промени.

3. Европейската железопътна агенция представя заявките за промени на специализираната работна група към нея, която ги оценява и подготвя предложение, придружавано при необходимост от икономическа оценка.

4. След това Европейската железопътна агенция представя заявката за промяна и съответното предложение на съвета за контрол на промените, който утвърждава или отхвърля заявката за промяна, или отлага вземането на решение по нея.

5. Ако заявката за промяна не бъде утвърдена, Европейската железопътна агенция съобщава на заявителя причината за отхвърлянето или поисква от него допълнителна информация относно заявката за промяна.

6. Ако заявката за промяна бъде утвърдена, съответният технически документ се изменя.

7. Преди публикуването на изменения технически документ той трябва да бъде съобщен на Комисията заедно със заявката за промяна и нейната икономическа оценка.

8. Комисията текущо информира държавите-членки чрез комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО.

9. Новата версия на техническия документ и утвърдената заявка за промяна се публикуват на сайта на Европейската железопътна агенция.

Когато управлението на промените засяга елементи, които се използват съвместно с ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ (TAF TSI), промените трябва да са съобразени в максималната възможна степен с тази вече прилагана ТСОС, за да се постигне оптимална синергия.

7.6. **Специфични случаи**

7.6.1. *Въведение*

Прилагането на следните специални разпоредби е позволено за специфичните случаи, посочени по-долу:

а) състояния „P“: постоянни състояния;

б) състояния „T“: временни състояния, при които се препоръчва планираната система да се достигне до 2020 г. (цел, формулирана в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа [1]), изменено с Решение № 884/2004/ЕО [2]).

7.6.2. *Списък на специфични случаи*

За настоящата ТСОС не се посочват специфични случаи.

8. ТЪЛКОВЕН РЕЧНИК

Определенията в настоящия тълковен речник се отнасят до термините, използвани в настоящата ТСОС.

[1] ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.
[2] ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 1.

▼B

Термин	Описание
Страна, искаща достъп	Означава лицензирано железопътно предприятие или, доколкото е разрешено в съответната държава-членка, друга страна, желаеща да получи влаков маршрут в действащото разписание за експлоатацията на нейната територия на железопътна услуга в търговски или обществен интерес. Такива упълномощени страни могат да бъдат например публични органи или всяка друга страна с договор за достъп; или международна група от такива страни, известна също така като кандидатстваща група или група от страни, искащи достъп
Принцип ACID	Съкращение от Atomicity, Consistency, Isolation, Durability — „атомарност, непротиворечивост, изолираност и устойчивост“ Това са четирите основни свойства, присъщи на всяка транзакция. Атомарност: при транзакция, в която участват два или повече отделни информационни елементи, се вземат под внимание или всички елементи, или никой от тях. Непротиворечивост: една транзакция създава ново валидно състояние на данните или при възникване на грешка връща всички данни в състоянието им преди започването на транзакцията. Изолираност: транзакция, която е в ход и все още не е валидирана, трябва да остане изолирана от всички други транзакции. Устойчивост: валидираните данни се записват в системата така, че да остават на разположение в правилното си състояние дори при възникване на неизправност и рестартиране на системата. Концепцията за ACID е описана в стандарта ISO/IEC 10026-1:1992 г., раздел 4. Всяко от горепосочените свойства може да бъде измерено спрямо базова стойност. Обикновено се определя управител или супервайзър на транзакции, който да осъществи прилагането на принципа ACID. В разпределени системи един начин за прилагане на ACID е чрез валидиране на два етапа (2PC), което гарантира, че или всички участващи в транзакцията сайтове трябва да се ангажират с нейното завършване, или никой от тях — в такъв случай транзакцията се анулира
Действителна(о) дата/време на пристигане	Означава действителната дата (и време) на пристигане на превозното средство
Очаквана(о) дата/време на пристигане	Означава очакваната дата (и време) на пристигане на превозното средство съгласно последната прогноза
Планирана(о) дата/време на пристигане	Означава датата (и времето) на пристигане на превозното средство съгласно разписанието
Очаквано закъснение на пристигането	Означава разликата по време между очакваната(ото) и планираната(ото) дата/време на пристигане
Действително закъснение на пристигането	Означава разликата по време между действителната(ото) и планираната(ото) дата/време на пристигане
По усмотрение на	Означава, че железопътното предприятие може само да решава въз основа на своя опит и на потребностите си
Предоставяща система	Означава електронна система, поддържаща каталога на транспортни услуги, за които техният доставчик упълномощава дистрибутори да издават документи за пътуване
Администратор на предоставяща система	Означава дружество, управляващо предоставяща система. Може да е превозвач
Упълномощен публичен орган	Означава публичен орган, който има по закон задължението или правото да предоставя на гражданите информация във връзка с пътувания; означава също публичния орган, който отговаря за прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 съгласно член 30, параграф 1 от регламента

▼B

Термин	Описание
Наличност	Означава информацията (транспортна услуга, вид на офертата, тарифа, други услуги), която пътникът действително може да получи в даден момент за определен влак. Да не се бърка с оферта, посочваща, че определена транспортна услуга, оферта, тарифа, друга услуга е предлагана при първоначалното планиране, но може вече да е разпродадена и следователно пътникът не може да я получи в даден момент за определен влак
Основен параметър	Означава всяко регулаторно, техническо или експлоатационно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и изисква решение в съответствие с процедурата, изложена в член 21, параграф 2, преди разработване на проекти за ТСОС от общия представителен орган
Продажба	Означава продажбата на билет със или без резервация
Превозвач	Означава железопътното предприятие, действащо на договорен принцип, с което пътникът е сключил договора за превоз, или поредица от последователни железопътни предприятия, които носят отговорност по силата на този договор
Съвместен превозвач	Означава превозвач, свързан чрез споразумение за сътрудничество с един или повече други превозвачи за експлоатацията на транспортна услуга
Единствен превозвач	Означава превозвач, който експлоатира дадена транспортна услуга независимо от други превозвачи
Канал	Означава метода (като например чрез автомат за билети, информационни носители във влака, обществени уебуслуги, продажби от разстояние, продажба на билети чрез мобилни устройства), по който дадена услуга (информация, продажба на билети, възстановяване на цената на билети, отговаряне на жалби и др.) се предоставя на пътника от дадено железопътно предприятие
Номер на вагона	Означава уникалния идентификационен номер на определен вагон
Комисия	Означава Европейската комисия
Продукт COTS	Означава предлаган на пазара готов продукт
Клиент	Означава лице, което възнамерява да закупи или закупува, или е закупило железопътен продукт за себе си или за друго(и) лице(а). Следователно клиентът може да се различава от пътника (вж. обяснението за пътник)
Декриптиране	Означава преобразуване на криптирани данни в тяхната първоначална форма
Закъснение	Означава разликата между планираното време на пристигане на пътника съгласно публикуваното разписание и действителното или очакваното време на неговото/нейното пристигане
Отклонение делта	Означава обусловеното от експлоатацията „закъснение или избързване“ спрямо планираното време съгласно разписанието
Действителна(о) дата/време на заминаване	Означава действителната дата (и време) на заминаване на превозното средство
Очаквана(о) дата/време на заминаване	Означава очакваната дата (и време) на заминаване на превозното средство съгласно последната прогноза
Планирана(о) дата/време на заминаване	Означава датата (и времето) на заминаване на превозното средство съгласно разписанието
Директива 2008/57/ЕО	Означава Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността
Действително закъснение на заминаването	Означава разликата по време между действителната(ото) и планираната(ото) дата/време на заминаване

▼B

Термин	Описание
Очаквано закъснение на заминаването	Означава разликата по време между очакваната(ото) и планираната(ото) дата/време на заминаване
Дисплей	Означава устройство за динамична визуализация, монтирано или в гарите или отвътре/отвън във влаковете с цел информиране на пътниците
Дистрибутор	Означава предприятие, предоставящо правни и технически възможности на издаващите билети да продават железопътни продукти или да осигуряват закупуването онлайн от клиентите на железопътни продукти. Освен това дистрибуторът може да предлага услуги на издаващите билети, като комбинира извършвани от различни превозвачи превози между начални и крайни точки в цялостно пътуване съгласно искането на пътника. Дистрибуторът може да е превозвач
Вътрешно пътуване	Означава пътуване с влак, при което пътникът не пресича граница на държава-членка
Вътрешна услуга за железопътен превоз на пътници	Означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която не се пресича граница на държава-членка
Криптиране	Означава кодирането на данни
ERA	Вж. Европейска железопътна агенция
Съществени изисквания	Означава всички условия, изложени в приложение III към Директива 2008/57/ЕО, които трябва да бъдат спазвани от трансевропейската железопътна система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите
ОВП	Означава очакваното време на пристигане (на влака в гарата)
ОВП	Означава очакваното време на прехвърляне (на влак от един управител на инфраструктура към друг)
ОВО	Означава очакваното време на обмен (на влак между две железопътни предприятия)
Европейска железопътна агенция	Означава агенцията, създадена съгласно Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция
Цена	Означава такса, която трябва да се плати за превоз или услуга
Прогноза	Означава най-доброто предвиждане за определено събитие (например време на пристигане, заминаване или преминаване на влак)
Обект на прогнозата	Означава целева точка, за която е изготвена прогнозата. Може да се отнася до пристигането, заминаването, преминаването или прехвърлянето
Чуждестранна услуга за железопътен превоз на пътници	Означава услуга за железопътен превоз на пътници, която е била закупена от пътник в една страна, но се извършва в друга страна, различна от страната на закупуване
Продажба в чужбина	Означава продажбата на железопътен билет от издаващ билети, който не е (един от) превозвачът(ите), експлоатиращ(и) влака, за който ще бъде използван билетът. Издаващият билети е установен в страна, различна от страната на превозвача(ите).
FTP	Съкращение от File Transfer Protocol Протокол за прехвърляне на файлове между компютърни системи в рамките на мрежа, прилагаща протокола TCP/IP
Изпълнение	Означава процеса на доставяне на продукта на клиента след неговото закупуване
Общи условия за превоз	Означава условията на превозвача под формата на общи условия или тарифи, които законно са в сила във всяка държава-членка и които чрез сключването на договора за превоз са станали неразделна част от него

▼B

Термин	Описание
Влак на обща цена	Означава влак, на който пътникът може да се качи само след закупуването на билет за общата цена
Точка на прехвърляне	Означава точката, в която отговорността преминава от един управител на инфраструктура към друг
HTTP	Съкращение от Hypertext Transfer Protocol — протокол за прехвърляне на хипертекст Протоколът за комуникации клиент/сървър, използван за връзка към сървърите в системата WWW
УИ (управител на инфраструктура)	Означава орган или предприятие, отговарящ(о) по-специално за изграждане и поддържане на железопътната инфраструктура. Това може да включва и управлението на системи за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управител на инфраструктурата по даден коридор или част от коридор могат да бъдат разпределени между различни органи или предприятия
Управител на инфраструктура (УИ)	Вж. УИ
IRT	Съкращение от Integrated Reservation Tickets (билети с включена резервация) — означава вид железопътни билети, ограничени за ползване само за определен влак за определена(о) дата/време. Билет IRT може да бъде продаден само чрез онлайн транзакция между терминал за продажби и предоставящата система за съответния влак
Обмен между превозвачи	Означава прехвърлянето на контрола от едно железопътно предприятие към друго по практически съображения във връзка с експлоатацията, безопасността и отговорността. Примери: — последователни железопътни предприятия, — влакове със заместващи превозвачи, — обмен на информация между различни железопътни предприятия
Точка на обмен	Означава местонахождението, в което контролът върху влака се прехвърля от едно железопътно предприятие към друго железопътно предприятие По отношение на движението на влака, влакът се поема от другото железопътно предприятие, което притежава сега маршрута за следващата отсечка на пътя
Междинна точка	Означава местонахождението на начална или крайна точка на отсечка от пътя. Това може да бъде например точка на обмен, прехвърляне или маневриране
Международна услуга за железопътен превоз на пътници	Означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която се пресича граница на поне една държава-членка
Международно пътуване	Означава пътуване с влак, при което се пресича границата на поне една държава-членка
Международна продажба	Означава продажбата на железопътен билет за международно пътуване
Съставен елемент на оперативната съвместимост	Означава елементарен компонент, група от компоненти, възел или цялостен блок на оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която пряко или косвено зависи оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система. Понятието за съставен елемент включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер
IP	Съкращение от Internet Protocol — интернет протокол
Издаващ билети	Означава предприятие, което продава билета и получава плащането. Може да бъде превозвач или дистрибутор. Издаващият билети е предприятието, посочено на билета със своя код и евентуално с логото си

▼B

Термин	Описание
Пътуване	Означава движението на пътник (или на няколко пътници, пътуващи заедно) от точка А до точка Б
„Плановик“ за пътувания	Означава информационна система, която е в състояние да предлага решения за осъществяването на пътувания. Решението за осъществяването на пътуване представлява съвкупност от една или повече търговски услуги за превоз, отговарящи поне на въпроса „Как мога да отида от точка А в точка Б в определена дата и време на заминаване/пристигане?“. Въпросът може да съдържа по-сложни допълнителни критерии, като например „по най-бързия начин“, „най-евтино“, „без прекачване“ и т.н. Пътникът може да намери сам решения за осъществяване на своето пътуване, като прибегне към различни информационни източници, или решението може да му/ѝ бъде предложено от система за планиране на пътувания
Държател	Означава лицето, което в качеството си на собственик на превозно средство или притежаващ правото да го използва, експлоатира това превозно средство икономично и постоянно като средство за придвижване и е регистрирано като такъв в регистъра на подвижния състав
Номер на локомотива	Означава уникалния идентификационен номер на определена тягова единица
Предоставяне на разположение	Означава публикуването на информация или данни, при което може да се прилага контрол върху достъпа
Електронен билет „манифест по списък“ (Manifest on list)	Означава метод на изпълнение, при който клиентът извършва закупуването предварително (например от дома си) и получава само потвърждение — обикновено с референтен код. Предприятието, извършващо продажби от този вид, предоставя на организацията, проверяваща билетите, списък на всички пътници (и съответните референтни кодове), допуснати за качване в определения влак. Пътникът само заявява пред организацията, проверяваща билетите, своето желание да бъде допуснат във влака преди/след заминаването. Организацията, проверяваща билетите, проверява дали на пътника е разрешено да се качи/пребивава във влака
Пазарна цена	Вж. обща цена
Метаданни	Този термин означава просто данни относно други данни. Метаданните описват данни, софтуерни услуги и други компоненти, съдържащи се в информационната система на предприятието. Примери за различни видове метаданни: определения за стандартни данни, информация за местонахождение и маршрут, както и метаданни за управление на синхронизацията при разпространението на обменяни данни
Нотифицирани органи	Означава органите, които са отговорни за оценката за съответствието и пригодността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост или за оценката на процедурата „ЕО“ за проверка на подсистемите
Влак NRT	Означава влак, на който пътникът може да се качи след закупуване на билет от вида NRT (билет без включена резервация), продаван за международни пътувания или в чужбина
NRT	Съкращение от Non integrated reservation tickets (билети без включена резервация) — това е начин за международна или чуждестранна продажба на железопътни билети, при който издаващият билети може да издаде билета на място без онлайн транзакция с предоставяща система. Билетите NRT винаги са отворени, т.е. договорът за превоз е валиден за определен период за всеки влак NRT, обслужващ посочения върху билета маршрут. За издаването на билет NRT издаващият билети се нуждае от списък на начални и крайни гари на влаковете („поредица“) и една или повече таблици с цените за съответните зони за разстояние. Резервацията може (а в някои случаи трябва) да се закупи заедно с билета
Оферта	Вж. наличност
Официален уебсайт	Означава публичния уебсайт на дружеството, чрез който на клиентите се оповестява търговска информация. Уебсайтът трябва да е машинно четим чрез спазване на насоките за достъпност на уебсъдържанието

▼B

Термин	Описание
Обслужване на едно гише	Международно партньорство между управители на железопътна инфраструктура за предоставяне на клиентите на единна точка за контакт със следните цели: поръчване на определени влакови маршрути за международни товарни превози; наблюдение на движението на целия влак; обикновено също и за фактуриране на такси за достъп до железопътните линии от името на управители на инфраструктурата
Пътник	Означава лице, което възнамерява да осъществи, осъществява или е осъществило пътуване, като използва транспортните услуги и други услуги на едно или повече железопътни предприятия. Може да се различава от клиента (вж. обяснението за клиент)
Маршрут	Означава инфраструктурния капацитет, необходим за движението на даден влак между две точки за определен период от време (път, определен във времето и пространството)
Номер на маршрута	Означава номера на определения влаков маршрут
Заплащане	Означава прехвърлянето на парични средства от една страна (например клиент) към друга (например дистрибутор). Заплащането обикновено е в замяна на предоставянето на превоз или услуга
Peer-to-Peer (мрежа от равноправни възли за комуникация „от точка до точка“)	Означава клас системи и приложни програми, които използват разпределени ресурси за осъществяване на особено важна функция по децентрализиран начин
Лице с намалена подвижност (ЛНП)	Означава лице, чиято способност за придвижване при ползване на транспорт е намалена поради физическо увреждане (сетивно или двигателно, постоянно или временно), умствен недостатък или увреждане, както и поради друга причина за инвалидност, или поради възраст, и чието състояние се нуждае от съответното внимание и от приспособяване на услугите, предоставяни на другите пътници, към неговите специални нужди
Перон	Означава зоната на гарата за слизане от влаковете и за качване на тях
Първични данни	Означава основните данни, използвани като базови за съобщенията или за осъществяването на функции и изчисляването на производни данни
ЛНП	Вж. лице с намалена подвижност
Продукт	Означава вид влак с определени видове услуги (например висикоскоростен превоз, наличност на места за превоз на велосипеди, настаняване на ЛНП, наличност на кушет вагони и/или спални вагони, вагон-ресторант, бюфет и др.) със съответна цена и евентуално обвързани с определени условия
Оповестяване	Означава публикуването на информация или данни, при което не се прилага контрол върху достъпа
Железопътна система	Означава (както за „трансевропейска железопътна система“) съвкупността, описана в приложение I (Директива 2008/57/ЕО), състояща се от линиите и стационарните съоръжения на трансевропейската транспортна мрежа, изградени или модернизирани за конвенционален железопътен транспорт и за комбиниран железопътен транспорт, плюс подвижния състав, проектиран за движение по тази инфраструктура
Железопътно предприятие	Означава всяко публично или частно предприятие, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен превоз на товари и/или пътници, с изискването предприятието да осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителната сила
Редовен или краткосрочен процес	Редовен процес означава процес, извършван в рамките на период с времетраене седем дни или повече. Краткосрочен процес означава процес, извършван в рамките на период с времетраене по-малко от седем дни

▼B

Термин	Описание
Пункт за наблюдение	Означава или точка на преминаване, използвана от управителя на инфраструктура за предоставяне на информация относно движението на влаковете (само) или точка, за която се изготвят прогнози
Регистър	Означава хранилище на данни, подобно на база от данни и речник на данните; обикновено включва обаче цялостна среда за система за управление на информацията. Той трябва да включва не само описания на структурите от данни (например обекти и елементи), но и метаданни, които представляват интерес за предприятието, формуляри за показване на данни върху екрана, отчети, програми и системи
Резервация	Означава разрешение, в писмена или в електронна форма, даващо право за ползване на определена услуга (превоз или оказване на помощ) при спазване на предварително потвърдени персонализирани условия за превоз
Система за резервации	Означава компютризирана система, използвана за съхраняване и извличане на информация и за извършване на транзакции, свързани с пътувания. Системата за резервации е в състояние да актуализира в реално време списъци с данни и е достъпна за агенции/търговци на дребно по цял свят
Търговец на дребно	Означава лице или предприятие, което продава на клиента билет без или със резервация за железопътна услуга. Като търговец на дребно може да действа железопътно предприятие (агент) или акредитирана пътническа агенция
Маршрут	Означава географската линия, свързваща началната точка на пътуване с крайната му точка
Отсечка на маршрут	Означава част от маршрут
ЖПП	Вж. железопътно предприятие
Пласмент	Вж. продажба
Услуги	Вж. транспортна услуга
Доставчик на услуга	Означава организацията, отговорна за предоставянето на всякакви услуги, свързани с превоза на пътници
Трябва	Означава, че определението е абсолютно задължително изискване на спецификацията
Краткосрочен процес	Вж. редовен или краткосрочен процес
Краткосрочна заявка за маршрут	Означава отделната заявка за маршрут съгласно член 23 от Директива 2001/14/ЕО поради допълнителни искания за превоз или експлоатационни нужди
SQL	Съкращение от Structured Query Language (Език за структурирани запитвания) Език, разработен от IBM и стандартизиран впоследствие от ANSI и ISO, който се използва при релационните бази от данни за създаване на записи, управление и извличане на данни
Заинтересовани страни	Означава всяко физическо лице или организация с основателен интерес към предоставянето на влакови услуги, като например: — железопътно предприятие, — доставчик на локомотиви, — доставчик на пътнически вагони, — доставчик на машинисти/влаков персонал, — управител на инфраструктура (УИ), — управител на парк, — оператор на ферибот, — работник, — продавач на билети, — пътник

▼B

Термин	Описание
Гара	Означава точка в железопътната инфраструктура, където пътнически влак може да започне пътуване, да спре или да завърши пътуване
Управител на гара	Означава организационна единица в държава-членка, на която е поверена отговорността за управлението на железопътна гара и която може да бъде и управител на инфраструктурата
Заместващ превозвач	Означава железопътно предприятие, което не е сключило договор за превоз с пътника, но на което железопътното предприятие — страна по договора е поверило, изцяло или отчасти, извършването на железопътния превоз
Тарифа	Означава определен набор от цени на билети, налични за даден влак за определен ден за определена отсечка от пътуването. Тарифите могат да бъдат групирани в различни категории (например публични тарифи, тарифи за групови пътувания и др.)
TCO	Съкращение от Ticket Controlling Organisation — организация, проверяваща билетите (ОПБ). Това е организация, упълномощена да проверява билетите на пътниците: в повечето случаи е превозвач. При необходимост ОПБ трябва да предостави на дистрибуторите сертификати за сигурност за електронния билет от вида IRTHP (International Rail Ticket for Home Printing — международен железопътен билет за отпечатване у дома)
Технически документ	Означава технически документ, публикуван от Европейската железопътна агенция съгласно член 5, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО
Техническа спецификация за оперативна съвместимост	Означава спецификация, приета съгласно Директива 2008/57/ЕО, на която всяка подсистема или част от подсистема трябва да отговаря, за да бъдат удовлетворени съществените изисквания и осигурена оперативната съвместимост на железопътната система
ОВПВ	Вж. очаквано време на пристигане на влака
Трета страна	Означава всяко публично или частно предприятие, което не е железопътно предприятие или управител на инфраструктура, предоставящо услуги, които са допълнителни към транспортните услуги или във връзка с тях
Директен билет	Означава билет или билети, представляващи договор за превоз относно предоставяне на последователни железопътни услуги от едно или няколко железопътни предприятия
Билет	Означава материална или нематериална регистрация, даваща право на пътник за използване на договорна основа на една или повече търговски транспортни услуги, предлагани от едно или няколко железопътни предприятия
Билет на заминаване (Ticket On Departure)	Означава метод на изпълнение, при който клиентът извършва закупуването предварително (например от дома си) и получава билета в гарата на заминаване — на билетно гише или от автомат
Продавач на билети	Означава продавач на дребно на железопътни транспортни услуги, сключващ договори за превоз и продаващ билети от името на железопътно предприятие или за своя собствена сметка
Разписание	Означава списъка на търговски транспортни услуги, предлагани от дадено железопътно предприятие през определен период от време
TOD	Вж. билет на заминаване (Ticket On Departure)
Туроператор	Организатор или продавач на дребно, който не е железопътно предприятие, по смисъла на член 2, точки 2 и 3 от Директива 90/314/ЕИО
Очаквано време на пристигане на влака	Означава очакваното време на пристигане на влака в определена точка — например точка на прехвърляне, точка на обмен или крайното местоназначение на влака
Влаков маршрут	Означава определения във времето и пространството път на влака

▼B

Термин	Описание
Прекъсване на движението на влака	Означава, че въз основа на местни обстоятелства в дадения момент и по мнение на участващите страни не е известно кога влакът ще продължи движението си. Ако закъснението е известно, управителят на инфраструктурата изпраща съобщение с прогноза относно движението на влака
Трансевропейска железопътна мрежа	Означава железопътната мрежа съгласно описанието в приложение I към Директива 2008/57/ЕО
Договор за превоз	Означава договор за възмезден или безплатен превоз между железопътно предприятие или продавач на билети и пътника за предоставяне на една или повече транспортни услуги
Вид транспорт	Означава общ вид превозно средство, способно да транспортира пътници (влак, самолет, автобус и др.)
Транспортна услуга	Означава търговска транспортна услуга или транспортна услуга по договор за обществена услуга, свързваща две или повече пространствено отдалечени точки, предлагана от железопътно предприятие съгласно публикувано разписание. Дадена транспортна услуга обикновено се извършва с определен вид транспорт
Доставчик на транспортна услуга	Означава всяко публично или частно дружество с разрешение да извършва вътрешни или международни пътнически превози. Доставчикът на транспортна услуга признава документите за пътуване, издадени от акредитирани пунктове за продажба на своите дистрибутори. Той изпълнява ролята на договорния превозвач, с когото пътникът е сключил договор за превоз. Изпълнението на транспортната услуга може да бъде поверено изцяло или отчасти на заместващ превозвач
TCOC	Вж. техническа спецификация за оперативна съвместимост
XML	Съкращение от Extended Mark-up Language — Разширен език за маркиране
XQL	Съкращение от Extended Structured Query Language — Разширен език за структурирани запитвания

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СПИСЪК НА ОТВОРЕНИТЕ ВЪПРОСИ

В съответствие с член 5, параграф 6 от Директива 2008/57/ЕО бяха установени следните отворени въпроси:

Точка	Отворени въпроси
4.2.2.1.	Технически документ за процеса и използваната за него информация по отношение на тарифните данни за вътрешни продажби
4.2.10.	Стандарт за третиране на защитните елементи за дистрибуцията на продукти
4.2.11.2	Стандарт за европейски „билет на заминаване“ (Ticket On Departure) и за европейски „манифест по списък“ (Manifest On List)
4.2.11.3	Технически документ или стандарт за методи за пряко изпълнение, които са обвързани с билета и/или резервацията и с вида на информационния носител за вътрешни продажби
4.2.11.4	Технически документ или стандарт за методи за непряко изпълнение, които са обвързани с билета и/или резервацията и с вида на информационния носител за вътрешни продажби
4.2.22	Стандарт за обмен на информация за цените на билетите в контекста на връзката с други видове транспорт

▼**M1**

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Списък на техническите документи, посочени в настоящата ТСОС

Означение	Заглавие
B.1. (V1.1.1)	Компютризирано изготвяне и обмен на тарифни данни, предназначени за международни или чуждестранни продажби — билети без включена резервация (NRT)
B.2. (V1.1)	Компютризирано изготвяне и обмен на тарифни данни, предназначени за международни или чуждестранни продажби — билети с включена резервация (IRT)
B.3. (V1.1)	Компютризирано изготвяне и обмен на тарифни данни, предназначени за международни или чуждестранни продажби — специални оферти
B.4. (V1.1.1)	Ръководство за прилагане на съобщения EDIFACT относно обмена на данни за разписанията
B.5. (V1.1)	Електронна резервация на места/легла и електронно изготвяне на документи за пътуване — обмен на съобщения
B.6. (V1.1)	Електронна резервация на места/легла и електронно изготвяне на документи за пътуване (стандарти RCT2)
B.7. (V1.1.1)	Международен железопътен билет за отпечатване у дома
B.8. (V1.1)	Стандартно цифрово кодиране за железопътни предприятия, управители на инфраструктура и други дружества, участващи във вериги за железопътен транспорт
B.9. (V1.1)	Стандартно цифрово кодиране за местонахождения
B.10 (V1.1)	Електронна резервация на помощ за лица с намалена подвижност — обмен на съобщения
B.30. (V1.1)	Схема — каталог на съобщения/набори от данни, необходими за комуникацията ЖПП/УИ съгласно ТСОС ТППУ

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСЪК НА ТАРИФИ, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ЗА МЕЖДУНАРОДНИ ИЛИ ЧУЖДЕСТРАННИ ПРОДАЖБИ

B.1. **Тарифи за билети без включена резервация (NRT)**

Тарифните данни за билети без включена резервация трябва да бъдат със следното основно съдържание:

— серия,

— продукти,

— услуги,

— кодове на превозвачите,

— таблици с цени,

— списък на гарите.

Тарифите за билети без включена резервация трябва да бъдат предоставени на разположение поне три месеца преди влизането на тарифите в сила.

B.2. **Тарифи за билети с включена резервация (IRT)**

Тарифните данни за билети с включена резервация трябва да бъдат със следното основно съдържание:

— тарифи,

— тарифни зони,

— използвани карти с пазарни цени,

— видове изключения,

— условия за продажба,

— условия на обслужване след продажба,

— таблици с цени,

— списък на гарите/зоните.

Тарифите за билети с включена резервация трябва предварително да бъдат предоставени на разположение съгласно условията за тяхната продажба.

B.3. **Специални тарифи**

Данните за специалните тарифи трябва да бъдат със следното основно съдържание:

— офертата и нейните условия,

— цени на билети,

— добавки,

— разрешения,

— брой на пътниците/придружаващите пътници и техните категории,

— видове намаления,

— видове изключения,

— условия за продажба,

— условия на обслужване след продажба,

— такси за резервация,

— серия,

— влакове, включително тяхната категория и съоръженията им.

Специалните тарифи трябва предварително да бъдат предоставени на разположение съгласно условията за тяхната продажба.