Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B**

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 454/2011,

annettu 5 päivänä toukokuuta 2011,

Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Komission asetus (EU) N:o 665/2012, annettu 20 päivänä heinäkuuta 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

KOMISSION ASETUS (EU) N:o 454/2011,

annettu 5 päivänä toukokuuta 2011,

Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan unionin toiminnasta,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY ([1]) ja erityisesti sen 6 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Rautatiejärjestelmä on direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan e kohdan mukaan jaettu rakenteellisiin ja toiminnallisiin osajärjestelmiin. Kutakin osajärjestelmää varten laaditaan yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (YTE).

(2) Helmikuun 9 päivänä 2007 tehdyllä päätöksellä K(2006) 124 lopullinen komissio valtuutti Euroopan rautatieviraston, jäljempänä ’virasto’, kehittämään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY ([2]) mukaisia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Mainitun valtuutuksen ehtojen mukaisesti virastoa pyydettiin laatimaan luonnos henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevaksi YTE:ksi. Virasto jätti ehdotuksensa 31 päivänä toukokuuta 2010. Tätä suositusta olisi täydennettävä komission valtuutukseen perustuvalla lisäsuosituksella, joka kattaa tariffit, lipunkirjoituksen ja varaukset kotimaanliikenteessä. Kyseistä suositusta laatiessaan viraston olisi otettava huomioon kansallinen kehitys ja teknologian kehitys innovatiivisten lipunkirjoituspalvelujen ja intermodaliteetin alalla.

(3) Yhteentoimivuuden tekniset eritelmät ovat direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksyttyjä eritelmiä. Liitteessä oleva YTE koskee henkilöliikenteen telemaattisiin sovelluksiin liittyvää osajärjestelmää, ja sen tarkoitus on varmistaa olennaisten vaatimusten täyttyminen ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus.

(4) Eri rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tieto- ja viestintäjärjestelmien välisiä tehokkaita yhteyksiä pidetään tärkeinä erityisesti ajantasaisten tietojen ja lipunkirjoituspalvelujen tarjoamiseksi matkustajille.

(5) Tämän YTE:n tarkoitus on määritellä kaikkien erityyppisten toimijoiden väliset menettelyt ja liitännät tiedottamista ja lippujen kirjoittamista varten matkustajille yleisesti saatavana olevia tekniikkoja käyttäen. Siihen tulisi sisältyä tiedonvaihto seuraavia

([1]) EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼B

tarkoituksia varten: järjestelmät matkustajille tiedottamiseksi ennen matkaa ja sen aikana, varaus- ja maksujärjestelmät, matkatavaroiden hallinta, lippujen myynti lippumyymälöissä, lipunmyyntikoneilla, junassa, puhelimitse, internetin välityksellä tai muun yleisesti saatavana olevan tietoteknisen järjestelmän avulla sekä vaihtoyhteyksien hallinta toisten junien ja muiden kuljetusmuotojen kanssa.

(6) Matkustajille tarkoitettujen tietojen tulisi olla käytettävissä liikuntarajoitteisia henkilöitä Euroopan laajuisessa tavanomaisessa ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 21 päivänä joulukuuta 2007 tehdyn komission päätöksen 2008/164/EY ([1]) vaatimusten mukaisesti.

(7) Tämän YTE:n määräykset eivät saisi rajoittaa jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 ([2]) 2 artiklan nojalla tekemiä päätöksiä.

(8) Yksityiskohtaiset eritelmät ovat tarpeen tämän asetuksen sovellettavuuden varmistamiseksi. Näissä eritelmissä määritellään yhteisiin komponentteihin sekä kyseeseen tulevien toimijoiden tieto- ja viestintäjärjestelmien välisiin yhteyksiin perustuva tiedonvaihtojärjestelmä. Lisäksi tarvitaan myös tämän järjestelmän kehitystyön, käyttöönoton ja käytön hallinnan kuvaus sekä tämän järjestelmän kehityksen ja käyttöönoton suuntaviivat sisältävä suunnitelma. Nämä tuotokset tuotetaan toteutuksen alkuvaiheessa. Siksi YTE:ää on myöhemmin muutettava näiden tuotosten (yksityiskohtaisten eritelmien, hallinnan kuvauksen ja suuntaviivat sisältävän suunnitelman) huomioon ottamiseksi.

(9) Direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 8 kohdan mukaan tässä asetuksessa tarkoitetut viraston julkaisemat tekniset asiakirjat olisi katsottava YTE:n liitteiksi, ja niiden olisi muututtava velvoittaviksi heti, kun YTE:ää aletaan soveltaa.

(10) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Tämän asetuksen liitteessä I vahvistetaan direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan 1 kohdan mukainen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmän ”telemaattiset sovellukset” osaa ”henkilöliikenteen sovellukset” koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä, jäljempänä ’YTE’.

2. YTE:ää sovelletaan direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevassa 2.5 kohdassa määriteltyyn osajärjestelmän ”telemaattiset sovellukset” osaan ”henkilöliikenteen sovellukset”.

3. Kolmansista maista tai kolmansiin maihin liikennöitävän rautateiden matkustajaliikenteen osalta tämän YTE:n vaatimusten noudattamisen edellytyksenä on tietojen saanti EU:n ulkopuolisilta toimijoilta, jollei kahdenvälisissä sopimuksissa määrätä YTE:n vaatimukset täyttävästä tiedonvaihdosta.

([1]) EUVL L 64, 7.3.2008, s. 72.
([2]) EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

▼B

2 artikla

Tämä YTE on toteutettava kolmessa vaiheessa:

— ensimmäisessä vaiheessa laaditaan yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma (ensimmäinen vaihe),

— toinen vaihe koskee tiedonvaihtojärjestelmän kehittämistä (toinen vaihe) ja

— viimeinen vaihe koskee tiedonvaihtojärjestelmän käyttöönottoa (kolmas vaihe).

3 artikla

1. Euroopan rautatieviraston on julkaistava liitteessä III luetellut tekniset asiakirjat verkkosivullaan ja pidettävä ne ajan tasalla. Sen on toteutettava liitteessä I olevassa 7.5.2 kohdassa määritelty teknisiä asiakirjoja koskeva muutoksenhallintaprosessi. Sen on ilmoitettava komissiolle näiden asiakirjojen edistymisestä. Komission on ilmoitettava niistä jäsenvaltioille direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

2. Euroopan rautatieviraston on julkaistava liitteessä I olevassa 4.2.19 kohdassa tarkoitetut viitetiedostot verkkosivullaan ja pidettävä ne ajan tasalla. Sen on toteutettava näitä tiedostoja koskeva muutoksenhallintaprosessi. Sen on ilmoitettava komissiolle näiden asiakirjojen edistymisestä. Komission on ilmoitettava niistä jäsenvaltioille direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

3. Euroopan rautatieviraston on annettava suosituksensa tämän asetuksen liitteessä II lueteltuihin avoimiin kohtiin 31 päivään maaliskuuta 2012 mennessä.

4 artikla

Rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden, asemapäällikköjen, lipunmyyjien ja viraston on tuettava liitteessä I olevassa 7.2 kohdassa määritellyssä ensimmäisessä vaiheessa tehtävää työtä antamalla käyttöön toimintaan ja tekniikkaan liittyviä tietoja ja asiantuntemusta.

5 artikla

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004 ([1]) 3 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen Euroopan tasolla toimivien edustavien rautatiealan elinten on yhdessä lipunmyyjien edustajan ja eurooppalaisten matkustajien edustajan kanssa kehitettävä liitteessä I olevassa 7 kohdassa kuvatut yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma ja esitettävä ne komissiolle viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun tämä asetus on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

6 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritykset, infrastruktuurin haltijat, asemapäälliköt ja lipunmyyjät saavat tiedon tästä asetuksesta.

([1]) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

7 artikla

Tätä asetusta on muutettava ottamalla huomioon liitteessä I olevassa 7.2. kohdassa kuvatun ensimmäisen vaiheen tulokset.

8 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

▼B

LIITE I

1. JOHDANTO

1.1 **Tekninen soveltamisala**

Tämä yhteentoimivuuden tekninen eritelmä, jäljempänä ’YTE’, koskee direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmän ”telemaattiset sovellukset” osaa ”henkilöliikenteen sovellukset”. Se sisältyy direktiivin 2008/57/EY liitteessä II olevan luettelon kohtaan, jossa esitetään jako toiminnallisin perustein.

1.2 **Maantieteellinen soveltamisala**

Tämän YTE:n maantieteellinen soveltamisala on direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan a alakohdassa määritelty Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä.

1.3 **Tämän YTE:n sisältö**

Tämän YTE:n sisältö on direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan mukainen.

Tämän YTE:n 4 luku sisältää myös teknistä ja maantieteellistä soveltamisalaa koskevat käyttö- ja kunnossapitosäännöt.

2. OSAJÄRJESTELMÄN MÄÄRITELMÄ/SOVELTAMISALA

2.1 **Osajärjestelmä**

Tämä YTE kattaa seuraavat järjestelmät:

a) toiminnallisen osajärjestelmän ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset”;

b) osajärjestelmään henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset liittyvä kunnossapito-osajärjestelmän osa (eli käyttötavat, hallinta, tietokantojen päivitys ja ylläpito, ohjelmistot ja tiedonsiirtoprotokollat jne.).

Se myös sisältää tietoja seuraavista seikoista:

a) järjestelmät matkustajille tiedottamiseksi ennen matkaa ja sen aikana;

b) varaus- ja maksujärjestelmät;

c) matkatavaroiden hallinta;

d) lippujen myynti lippumyymälöissä, lipunmyyntikoneilla, puhelimitse, internetin välityksellä tai muun yleisesti saatavana olevan tietoteknisen järjestelmän avulla sekä junissa;

e) vaihtoyhteyksien hallinta toisten junien ja muiden kuljetusmuotojen kanssa.

2.1.1 *Matkustajille tiedottaminen ennen matkaa ja sen aikana*

Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EY) N:o 1371/2007 liitteessä II on lueteltu vähimmäistiedot, jotka rautatieyritysten ja/tai lipunmyyjien on annettava matkustajille.

2.1.2 *Varaus- ja maksujärjestelmät*

Tietoja vaihdetaan eri lipunmyyjien ja rautatieyritysten varaus- ja lipunkirjoitusjärjestelmien sekä maksujärjestelmien välillä, jotta matkustaja voisi maksaa valitsemansa liput, varaukset sekä matkaan ja palveluun liittyvät lisämaksut.

▼B

2.1.3 *Matkatavaroiden hallinta*

Matkustajille kerrotaan valitusmenettelystä tapauksissa, joissa heidän kirjatut matkatavaransa ovat matkan aikana kadonneet. Lisäksi matkustajille tiedotetaan matkatavaroiden lähetyksestä tai noutamisesta.

2.1.4 *Lippujen myynti lippumyymälöissä, lipunmyyntikoneilla, puhelimitse, internetin välityksellä tai muun yleisesti saatavana olevan tietoteknisen järjestelmän avulla*

Tietoja vaihdetaan rautatieyritysten ja lipunmyyjien välillä, jotta viimeksi mainitut voisivat tarvittaessa kirjoittaa lippuja, suoria lippuja ja lisäpalvelutilauksia sekä tehdä varauksia.

2.1.5 *Vaihtoyhteyksien hallinta toisten junien ja muiden kuljetusmuotojen kanssa*

Tietojen antamiseen toisille kuljetusmuodoille ja tietojen vaihtamiseen niiden kanssa ehdotetaan standardia.

3. OLENNAISET VAATIMUKSET

3.1 **Olennaisten vaatimusten mukaisuus**

Direktiivin 2008/57/EY 4 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä direktiivin liitteessä III yleisellä tasolla esitetyt olennaiset vaatimukset.

Tämän YTE:n soveltamisalan osalta YTE:n luvussa 3 mainittujen olennaisten vaatimusten täyttyminen varmistetaan sillä, että osajärjestelmä on 4 luvussa (Osajärjestelmän kuvaus) esitettyjen tietojen mukainen.

3.2 **Yleisiin vaatimuksiin liittyviä näkökohtia**

Yleisten vaatimusten merkitys henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta määritetään seuraavasti:

3.2.1 *Turvallisuus*

Turvallisuuteen liittyvät henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmää koskevat olennaiset vaatimukset ovat seuraavat: direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevien 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 ja 1.1.5 kohdan olennaiset vaatimukset. Nämä olennaiset vaatimukset eivät ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeitä.

3.2.2 *Luotettavuus ja käytettävyys*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 1.2 kohdan olennainen vaatimus täytetään seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

3.2.3 *Terveys*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevien 1.3.1 ja 1.3.2 kohdan olennaiset vaatimukset eivät ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeitä.

3.2.4 *Ympäristönsuojelu*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevien 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 ja 1.4.5 kohdan olennaiset vaatimukset eivät ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeitä.

3.2.5 *Tekninen yhteensopivuus*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 1.5 kohdan olennainen vaatimus ei ole telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta tärkeä.

▼B

3.3 **Erityisesti henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmään liittyvät näkökohdat**

Yleisten vaatimusten merkitys henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kannalta määritetään seuraavasti:

3.3.1 *Tekninen yhteensopivuus*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.1 kohdan olennainen vaatimus täytetään erityisesti seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

3.3.2 *Luotettavuus ja käytettävyys*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.2 kohdan olennainen vaatimus täytetään erityisesti seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

Tämä olennainen vaatimus, erityisesti käyttötapa, jolla taataan näiden telemaattisten sovellusten tehokkuus ja palvelujen laatu, on koko YTE:n perustekijöitä, eikä sen vaikutus rajoitu vain edellä mainittuihin kohtiin.

3.3.3 *Terveys*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.3 kohdan olennaisen vaatimuksen osalta tässä YTE:ssä ei esitetä mitään uusia vaatimuksia näiden telemaattisten sovellusten ja käyttäjien väliselle liitännälle nykyisten kansallisten ja eurooppalaisten ergonomian ja terveyden suojelun vähimmäissäännösten lisäksi.

3.3.4 *Turvallisuus*

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III olevan 2.7.4 kohdan olennainen vaatimus täytetään seuraavissa kohdissa:

— 4.2.19 kohta: Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat,

— 4.2.21 kohta: Verkot ja viestintä.

4. OSAJÄRJESTELMÄN KUVAUS

4.1 **Johdanto**

Kun otetaan huomioon kaikki sovellettavat olennaiset vaatimukset, henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmää kuvaavat seuraavissa kohdissa esitetyt perusparametrit.

4.2 **Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset ominaisuudet**

4.2.1 *Aikataulutietojen vaihtaminen*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on vaihdettava aikataulutietoja.

Tämä perusparametri varmistaa, että jäljempänä määritellyistä tietoelementeistä koostuvat aikataulut annetaan toisen rautatieyrityksen, kolmansien osapuolten ja julkisten elinten käyttöön. Tämä perusparametri varmistaa lisäksi, että jokaisen rautatieyrityksen on annettava tarkkoja ja ajan tasalla olevia aikataulutietoja.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen henkilöliikennettä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

▼B

4.2.1.1 Rautatieyritys antaa omat aikataulutietonsa toisten rautatieyritysten ja kolmansien osapuolten käyttöön

Rautatieyrityksen on annettava käyttöön kaikki sellaiset aikataulutietonsa, joista se vastaa ainoana kuljettajana tai yhteiskuljettajana ja jotka liittyvät sellaisiin kuljetuspalveluihin, joita kansalaiset voivat ostaa, takaamalla niiden käyttömahdollisuus kaikille rautatieyrityksille, kolmansille osapuolille ja julkisille elimille. Rautatieyrityksen on lisäksi varmistettava, että aikataulutiedot ovat tarkkoja ja ajan tasalla. Aikataulutiedot on pidettävä saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan niiden voimassaolon päättymisestä.

Jos rautatieyritys hoitaa kuljetuspalvelua yhtenä yhteiskuljettajista, rautatieyrityksen on yhdessä toisten yhteiskuljettajien kanssa varmistettava, että sen osuus aikataulusta on tarkka ja ajan tasalla.

Aikataulutietojen pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

— erilaisten junien perusperiaatteet

— junan kuvaus

— erilaiset käytössä olevat tavat toimintapäivien esittämiseksi

— junaluokka/palvelu

— kuljetuspalvelun suhteet

— juniin liitetyt matkustajavaunuryhmät

— juna, johon liitetään tai josta irrotetaan

— jatkoyhteydet (juna, jolla jatketaan)

— jatkoyhteydet (palvelun numeron vaihtuminen)

— kuljetuspalvelujen yksityiskohdat

— liikennerajoituksiin liittyvät pysähdykset

— yöjunat

— aikavyöhykkeeltä toiselle siirtyminen

— hinnoittelu- ja varaustiedot

— tietojen antaja

— varauksen ottaja

— palvelut

— pääsy junaan (mukaan lukien junassa olevat erityisryhmille varatut paikat, pyörätuolitilat, yleiset makuuosastot – ks. liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskevan YTE:n 4.2.4 kohta) – ks. 4.2.6.1 kohta

— lisäpalvelut

— vaihtoyhteydet – kuljetuspalvelujen väliset aikasuhteet

— asemaluettelo.

Rautatieyrityksen yksinään hoitamien kuljetuspalvelujen vuosiaikataulu on julkaistava vähintään kahta kuukautta ennen sen voimaantuloa. Rautatieyrityksen on julkaistava muiden kuljetuspalvelujen aikataulut heti, kun se on mahdollista.

▼B

Rautatieyrityksen on julkaistava kaikki vuosiaikataulun muutokset erillisinä aikataulupäivityksinä vähintään seitsemän päivää ennen niiden voimaantuloa. Tämä velvoite pätee vain, jos rautatieyritys tietää muutoksesta vähintään seitsemän päivää ennen sen voimaantuloa.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan teknisen asiakirjan mukaisia:

— B.4 (ks. liite III).

4.2.2 *Tariffitietojen vaihtaminen*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on vaihdettava tariffitietoja.

Tämä perusparametri varmistaa, että jäljempänä määritellyssä muodossa annetut tariffitiedot annetaan toisten rautatieyritysten tai lippujen myyntiin oikeutettujen kolmansien osapuolten käyttöön.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat kaikkia rautatieyrityksen kansallisesti, kansainvälisesti tai ulkomailla myytävien henkilöliikenteen lippujen hintoja.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

4.2.2.1 Rautatieyritys antaa omat tariffitietonsa toisten rautatieyritysten, valtuutettujen julkisten elinten ja lippujen myyntiin oikeutettujen kolmansien osapuolten käyttöön

Rautatieyrityksen on annettava käyttöön kaikki tariffitietonsa (sekä hintataulukkonsa) takaamalla niiden käyttömahdollisuus niille rautatieyrityksille ja kolmansille osapuolille, joille se antaa jakelusopimusten nojalla luvan myydä lippuja, sekä valtuutetuille julkisille elimille. Rautatieyrityksen on lisäksi varmistettava, että tariffitiedot ovat tarkkoja ja ajan tasalla.

Jos rautatieyritys hoitaa kuljetuspalvelua yhtenä yhteiskuljettajista, rautatieyrityksen on yhdessä toisten yhteiskuljettajien kanssa varmistettava, että sen osuus tariffitiedoista on tarkka ja ajan tasalla.

Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen on oltava liitteessä IV määritellyn mukaiset.

Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen on oltava jakelusopimusten nojalla myyntiin oikeutettujen rautatieyritysten ja kolmansien osapuolten sekä valtuutettujen julkisten elinten saatavana ainakin yhtä paljon etukäteen kuin liitteessä IV on määrätty.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen osalta seuraavien teknisten asiakirjojen mukaisia:

— B.1 (ks. liite III),

— B.2 (ks. liite III),

— B.3 (ks. liite III).

Kotimaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen on oltava rautatieyritysten ja myyntiin oikeutettujen kolmansien osapuolten sekä valtuutettujen julkisten elinten saatavana ainakin yhtä paljon etukäteen kuin kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen kohdalla on määrätty.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on kotimaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen osalta oltava viraston laatimien teknisten asiakirjojen mukaisia (ks. liite II).

▼B

4.2.3 *Rautatieyrityksen yhteystietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on annettava tietoja virallisesta verkkosivustostaan, jolta asiakkaat voivat saada tarkkoja tietoja.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat kaikkia rautatieyrityksiä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

4.2.3.1 Rautatieyritys antaa käyttöön yhteystietonsa sisältävän tiedoston

Rautatieyrityksen on annettava toisten rautatieyritysten, viraston, kolmansien osapuolten ja julkisten elinten käyttöön tiedosto, joka sisältää kuljettajayhtiön nimen, kuljettajatunnuksen ja rautatieyrityksen virallisen verkkosivuston osoitteen. Tässä perusparametrissa tarkoitetun virallisen verkkosivuston on oltava koneellisesti luettavissa ja Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen. Jos rautatieyrityksellä on yhteistä liiketoimintaa yhden tai useamman muun rautatieyrityksen kanssa, yhteisyrityksen nimi, kuljettajatunnukset ja virallisen verkkosivuston osoite on ilmoitettava muille rautatieyrityksille.

Kun rautatieyritys antaa aikataulutietonsa toisten rautatieyritysten käyttöön 4.2.1.1 kohdan nojalla, sen on varmistettava, että aikataulussa oleva kuljettavan yhtiön nimi vastaa tiedostossa olevaa nimeä. Jos muutoksia on tehty, rautatieyrityksen on päivitettävä tiedosto mahdollisimman pian.

4.2.4 *Kuljetusehtoja koskevien tietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on käsiteltävä kuljetusehtoja koskevia tietoja.

Tämä perusparametri varmistaa, että kuljetusehdot ovat nähtävänä rautatieyrityksen virallisella verkkosivustolla.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen henkilöliikennettä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

4.2.4.1 Rautatieyritys julkaisee kuljetusehtoihin liittyvät tiedot

Rautatieyrityksen on julkaistava seuraaviin seikkoihin liittyvät tiedot:

— rautatiematkustajien yleiset kuljetusehdot (GCC-CIV/PRR),

— rautatieyrityksen omat kuljetusehdot,

— linkki rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23 päivänä lokakuuta 2007 annettuun asetukseen (EY) N:o 1371/2007,

— rautatieyrityksen hyväksymät maksuvälineet,

— myyntiehdot ja myynnin jälkeistä palvelua koskevat ehdot, erityisesti lippujen vaihtamista ja niistä maksettavia palautuksia koskevat ehdot,

— valitusmenettelyt

ainakin virallisella verkkosivustollaan. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Tämä menettely on suoritettava ensimmäistä julkaisua varten viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen

▼B

niiden voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

4.2.5 *Kirjattujen matkatavaroiden kuljettamista koskevien tietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on varmistettava tietojen antaminen kirjattujen matkatavaroiden kuljettamista varten, jos rautatieyritys tarjoaa kyseistä palvelua. Jos palvelua ei tarjota, rautatieyrityksen on ilmoitettava, ettei palvelua tarjota.

Tämä perusparametri varmistaa, että kirjattujen matkatavaroiden käsittelyä koskevat tiedot ovat matkustajien nähtävänä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraava prosessi:

4.2.5.1 Rautatieyritys julkaisee kirjattujen matkatavaroiden käsittelyä koskevat ehdot

Rautatieyrityksen on julkaistava matkustajien tiedoksi kirjattujen matkatavaroiden käsittelyä koskevat ehdot, mikäli rautatieyritys tarjoaa kyseistä palvelua. Jos palvelua ei tarjota, rautatieyrityksen on ilmoitettava siitä. Nämä tiedot on julkaistava ainakin rautatieyrityksen virallisella verkkosivustolla. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Tämä menettely on suoritettava ensimmäistä julkaisua varten viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen muutosten voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

4.2.6 *Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen, lipunmyyjän ja/tai asemapäällikön on varmistettava liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen saatavuus.

Tämä perusparametri varmistaa, että liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevat tiedot ovat matkustajien saatavilla. Jos rautatieyritys käyttää tietoteknisiä viestintäkeinoja lähettäessään liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista koskevia tilauksia, järjestelmän, johon tilaus lähetetään, on vähintään kyettävä käsittelemään viestejä teknisessä asiakirjassa B.10 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaisesti. Lisäksi järjestelmän on annettava avustustilauksesta vahvistusnumero – se on olennaisen tärkeä, jotta asiakas/matkustaja saa varmuuden avun saannista ja voi luottaa siihen, sekä jotta avustamisen vastuullisuus varmistetaan. Kyseisissä viesteissä on kaikki rautatieyrityksen, lipunmyyjän ja/tai asemapäällikön tarvitsemat tiedot vahvistusnumeron antamiseksi liikuntarajoitteiselle henkilölle avun varaamisesta (jokaisen matkan alku- ja päätepistettä varten).

Tämän perusparametrin määräykset koskevat eri osapuolia seuraavasti: liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta koskevien tietojen käsittelyä koskevia määräyksiä sovelletaan rautatieyrityksen matkustajapalveluihin. Tämän perusparametrin elektronisia pyyntöjä/vahvistuksia koskevia määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus.

▼B

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.6.1 Rautatieyritys julkaisee tiedot rautatiepalvelujen käytettävyydestä ja pääsystä liikkuvaan kalustoon

Rautatieyrityksen on julkaistava seuraavat tiedot:

— niiden junien tyypit/numerot ja/tai ratojen numerot (jos junan numeroa ei voida ilmoittaa), joissa liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitettuja varusteita on käytettävissä,

— liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitettujen varusteiden (kuten pyörätuolipaikkojen sekä liikuntarajoitteiselle henkilöille tarkoitettujen vuoteiden, käymälöiden ja paikkojen sijainti) tyypit ja vähimmäismäärät mainituissa junissa normaaleissa käyttöoloissa,

— menetelmät avun pyytämiseksi juniin noustaessa ja niistä poistuttaessa (mukaan lukien liikuntarajoitteisten henkilöiden ennakkoilmoituksen jättöaika sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden avustuspyyntöjä vastaanottavan toimiston / vastaanottavien toimistojen osoite, sähköpostiosoite, aukioloajat ja puhelinnumero) rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 24 artiklan mukaisesti,

— pyörätuolin suurin sallittu koko ja paino (liikuntarajoitteisen henkilön paino mukaan luettuna),

— mukana seuraavien henkilöiden ja/tai eläinten kuljetusta koskevat ehdot,

— pääsy asemarakennuksiin ja laitureille sekä tieto siitä, onko asema luokiteltu liikuntarajoitteisille henkilöille sopivaksi ja onko siellä liikuntarajoitteisia henkilöitä avustavaa henkilökuntaa,

ainakin virallisella verkkosivustollaan. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Tämä menettely on suoritettava ensimmäistä julkaisua varten viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen muutosten voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

4.2.6.2 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön kohdejärjestelmään/kohdejärjestelmiin

Jos rautatieyritys tai lipunmyyjä käyttää liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön lähettämiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, kyseisen viestin on täytettävä asiaa koskevat määräykset.

Mahdollisuus varata apua liikuntarajoitteiselle henkilölle riippuu siitä, onko kyseisten kuljetus- ja jakeluyhtiöiden välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä järjestelmään saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyä junaa varten ja määriteltävä tarvittavan avun tyyppi.

Pyyntöjen/tiedustelujen pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuustiedustelu

— varauspyyntö

— osittainen peruutuspyyntö

— täydellinen peruutuspyyntö.

▼B

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen tai lipunmyyjän järjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.10 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset, missä tapauksessa vastaanottavien järjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa vastaanottavien järjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus lähettävän järjestelmän kanssa.

4.2.6.3 Vastaanottava järjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevaan tiedusteluun/pyyntöön

Jos rautatieyritys käyttää liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskevaan saatavuustiedusteluun/varauspyyntöön vastaamiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, sen on noudatettava tämän prosessin ehtoja.

Jos liikuntarajoitteisen henkilön avustamista koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, vastaanottavan järjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle järjestelmälle pyydettyä avustustyyppiä vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva vastaus

— varauspyynnön vahvistus

— osittaisen peruutuksen vahvistus

— täydellisen peruutuksen vahvistus

— kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka on vastaanottanut järjestelmä, johon se on lähetetty edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.10 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

4.2.7 *Polkupyörien kuljettamista koskevien tietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on varmistettava polkupyörien kuljettamista koskevien tietojen saatavuus.

Tämä perusparametri varmistaa, että polkupyörien kuljettamista koskevat tiedot ovat matkustajien nähtävänä. Varausjärjestelmän on kyettävä käsittelemään ainakin teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaiset viestit.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat eri osapuolia seuraavasti: polkupyörien kuljetusta koskevien tietojen käsittelyä koskevia määräyksiä sovelletaan polkupyörien kuljetusmahdollisuutta tarjoavan rautatieyrityksen matkustajapalveluihin. Tämän perusparametrin elektronisia pyyntöjä/vahvistuksia koskevia määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja palveluvarauksia vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus palvelujen tarjoamisesta silloin, kun tällainen kuljetus on varattavissa tai pakko varata.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

▼B

4.2.7.1 Rautatieyritys julkaisee polkupyörien käsittelyä koskevat ehdot

Rautatieyrityksen on julkaistava matkustajien tiedoksi polkupyörien kuljetusta koskevat ehdot, mikäli rautatieyritys tarjoaa kyseistä kuljetusmahdollisuutta. Nämä tiedot on julkaistava ainakin rautatieyrityksen virallisella verkkosivustolla. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet. Kyseisissä ehdoissa on vähintään lueteltava

— niiden junien tyypit/numerot tai ratojen numerot (jos junan numeroa ei voida ilmoittaa), joissa polkupyöriä voidaan kuljettaa,

— ne ajankohdat, jolloin polkupyöriä saa kuljettaa,

— polkupyörien kuljetusmaksut,

— maininta siitä, voidaanko tai täytyykö junassa oleva erityinen polkupyörien säilytystila varata erikseen (sekä vaadittava ennakkoilmoitusaika, aukioloajat, sähköpostiosoite ja/tai puhelinnumero).

Nämä ehdot on julkaistava ensimmäisen kerran viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen muutosten voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava edellisestä versiosta muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

4.2.7.2 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää polkupyöriä koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön varausjärjestelmään

Mahdollisuus varata kuljetus riippuu siitä, onko kyseisten kuljetus- ja jakeluyhtiöiden välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Jos rautatieyritys tai lipunmyyjä käyttää polkupyörien kuljettamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön lähettämiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, viestinnän on täytettävä tätä prosessia koskevat määräykset.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä varausjärjestelmään tiettyä polkupyöräkuljetusta koskeva saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyjä junaa varten.

Varauspyyntöjen pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva tiedustelu

— varauspyyntö

— osittainen peruutuspyyntö

— täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen jakelujärjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) esitettyjen määritelmien mukaiset, missä tapauksessa kaikkien varausjärjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,

▼B

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa varausjärjestelmän on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus lähettävän jakelujärjestelmän kanssa.

4.2.7.3 Varausjärjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen polkupyörien kuljetusta koskevaan tiedusteluun/pyyntöön

Jos rautatieyritys käyttää polkupyörien kuljettamista koskevaan saatavuustiedusteluun/varauspyyntöön vastaamiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, sen on noudatettava tämän prosessin asiaa koskevia ohjeita.

Jos polkupyörien kuljetustilaa koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, varausjärjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle jakelujärjestelmälle pyydettyä kuljetusta vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva vastaus

— varauspyynnön vahvistus

— osittaisen peruutuksen vahvistus

— täydellisen peruutuksen vahvistus

— kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka varausjärjestelmä on vastaanottanut edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisen asiakirjan B.5 (ks. liite III) tietojen mukaiset,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

4.2.8 *Autojen kuljettamista koskevien tietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on varmistettava tietojen antaminen autojen/moottoripyörien (jäljempänä 'autolla' tarkoitetaan myös moottoripyöriä) kuljettamista varten, jos rautatieyritys tarjoaa kyseistä palvelua.

Tämä perusparametri varmistaa, että autojen kuljettamista koskevat tiedot ovat matkustajien nähtävänä. Varausjärjestelmän on kyettävä käsittelemään ainakin teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaiset viestit.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat eri osapuolia seuraavasti: autojen kuljetusta koskevien tietojen käsittelyä koskevia määräyksiä sovelletaan autojen kuljetusmahdollisuutta tarjoavan rautatieyrityksen matkustajapalveluihin. Tämän perusparametrin elektronisia pyyntöjä/vahvistuksia koskevia määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja palveluvarauksia vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus palvelujen tarjoamisesta silloin, kun tällainen kuljetus on varattavissa tai pakko varata.

Tätä perusparametria on sovellettava seuraavasti:

4.2.8.1 Rautatieyritys julkaisee autojen käsittelyä koskevat ehdot

Rautatieyrityksen on ilmoitettava matkustajalle autojen kuljetusta koskevat ehdot, mikäli rautatieyritys tarjoaa kyseistä kuljetusmahdollisuutta. Nämä tiedot on julkaistava ainakin rautatieyrityksen virallisella

▼B

verkkosivustolla. Tämän verkkosivuston on oltava niiden Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukainen, joissa otetaan huomioon kuuloja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeet.

Kyseisissä ehdoissa on vähintään lueteltava

— niiden junien tyypit/numerot, joissa autoja voidaan kuljettaa,

— ne ajankohdat, jolloin autoja voidaan kuljettaa,

— autojen normaalit kuljetusmaksut (mukaan lukien matkustajien kuljetusmaksut, jos rautatieyritys tarjoaa tätä palvelua),

— autojen junaan lastauspaikka ja -aika,

— junan tarkka määränpää ja saapumisaika,

— autojen kuljetukseen liittyvät koko-, paino- ja muut rajoitukset.

Nämä tiedot on julkaistava ensimmäisen kerran viimeistään kuuden kuukauden kuluessa tämän YTE:n voimaantulosta. Näihin tietoihin tehdyt muutokset on julkaistava vähintään kuusi päivää ennen niiden voimaantuloa. Rautatieyrityksen on lueteltava muuttuneet kohdat. Rautatieyrityksen on aina tällaisissa tapauksissa säilytettävä myös edellinen versio verkkosivustollaan.

4.2.8.2 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää autoja koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön varausjärjestelmään

Mahdollisuus varata kuljetus riippuu siitä, onko kyseisten kuljetus- ja jakeluyhtiöiden välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Jos rautatieyritys tai lipunmyyjä käyttää autojen kuljettamista koskevan saatavuustiedustelun/varauspyynnön lähettämiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, viestinnän on täytettävä tätä prosessia koskevat määräykset.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä varausjärjestelmään tiettyä autokuljetusta koskeva saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyjä junaa varten.

Varauspyyntöjen pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuustiedustelu

— varauspyyntö

— osittainen peruutuspyyntö

— täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen jakelujärjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset, missä tapauksessa kaikkien varausjärjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,

▼B

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa varausjärjestelmän on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus pyynnön esittäneen jakelujärjestelmän kanssa.

4.2.8.3 Varausjärjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen autojen kuljetusta koskevaan tiedusteluun/pyyntöön

Jos rautatieyritys käyttää autojen kuljettamista koskevaan saatavuustiedusteluun/varauspyyntöön vastaamiseen tietoteknisiä viestintäkeinoja, sen on noudatettava tämän prosessin asiaa koskevia ohjeita.

Jos autojen kuljetusta koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, varausjärjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle jakelujärjestelmälle pyydettyä kuljetusta vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva vastaus

— varauspyynnön vahvistus

— osittaisen peruutuksen vahvistus

— täydellisen peruutuksen vahvistus

— kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka varausjärjestelmä on vastaanottanut edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

4.2.9 *Saatavuustiedon/varauksen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyritysten on käsiteltävä matkustajien paikkavarauksia. Kaikkia erityyppisiä paikkoja (kuten istumapaikkoja, lepotuolipaikkoja, makuuvaunupaikkoja, erityisryhmille varattuja paikkoja, pyörätuolipaikkoja, yleisiä makuuosastoja (ks. liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskevan YTE:n 4.2.4 kohta)) kutsutaan jäljempänä paikoiksi, ellei tarkempi määrittely ole tarpeen. Polkupyörien ja autojen kuljetusta sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista koskevat varaukset kuvataan erillisissä perusparametreissa eri kohdissa.

Paikkavaraukset voivat yksinkertaisesti koskea paikkojen varaamista kuljetussopimuksen lisäksi, tai ne voivat olla osa yhdistelmätapahtumaa, joka sisältää sekä paikan että kuljetussopimuksen.

Tämä perusparametri varmistaa, että lippuja kirjoittavat ja varauksia vastaanottavat rautatieyritykset vaihtavat asianmukaisia saatavuutta ja varauksia koskevia tietoja. Varausjärjestelmän on kyettävä käsittelemään ainakin teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määritellyn protokollan mukaiset viestit.

Tämän perusparametrin määräyksiä sovelletaan, jos pyynnön esittävän ja palveluvarauksia vastaanottavan osapuolen välillä on sopimus palvelujen tarjoamisesta silloin, kun tällainen palvelu on varattavissa tai tarvittaessa pakko varata.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

▼B

4.2.9.1 Rautatieyritys tai lipunmyyjä lähettää saatavuustiedustelun/varauspyynnön varausjärjestelmään

Varausmahdollisuus riippuu siitä, onko kyseisen kuljetus- ja jakeluyhtiön välillä asiaa koskevaa kaupallista sopimusta. Tällaisissa sopimuksissa voidaan sopia maksuista, teknisistä ja turvallisuusnormeista sekä tietyistä junia, lähtöasemia/määräasemia, tariffeja, myyntikanavia jne. koskevista rajoituksista.

Kyseisten osapuolten välisestä sopimuksesta riippuen pyynnön esittävän jakelujärjestelmän on lähetettävä varausjärjestelmään saatavuustiedustelu/varauspyyntö tiettyjä junaa varten ja määriteltävä tarvittavan paikan tyyppi.

Varauspyyntöjen pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva tiedustelu

— varauspyyntö

— osittainen peruutuspyyntö

— täydellinen peruutuspyyntö.

Tämä prosessi on käytävä läpi, kun asiakas on lähettänyt rautatieyrityksen jakelujärjestelmään asiaa koskevan pyynnön.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset, missä tapauksessa kaikkien varausjärjestelmien on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset, missä tapauksessa varausjärjestelmän on kyettävä ymmärtämään viesti ja vastaamaan siihen vain siinä tapauksessa, että asiasta on nimenomainen sopimus pyynnön esittäneen jakelujärjestelmän kanssa.

4.2.9.2 Varausjärjestelmä lähettää saatavuutta/varausta koskevan vastauksen

Jos paikkoja koskeva varauspyyntö on oikein muotoiltu edellä kuvatun prosessin mukaisesti, varausjärjestelmän on lähetettävä pyynnön esittäneelle jakelujärjestelmälle pyydettyä junaa vastaava saatavuutta/varausta koskeva vastaus.

Vastausten pääasialliset tyypit ovat:

— saatavuutta koskeva vastaus

— varauspyynnön vahvistus

— osittaisen peruutuksen vahvistus

— täydellisen peruutuksen vahvistus

— ehdotus vaihtoehdoiksi

— kielteinen vastaus.

Tämä prosessi on käytävä läpi vastauksena saapuneeseen pyyntöön, jonka varausjärjestelmä on vastaanottanut edellä kuvatun prosessin mukaisesti.

Velvoitteiden täyttämiseksi lähetettävän viestin tietoalkioiden ja sisällön on oltava seuraavien määräysten mukaiset:

— niiden on oltava joko teknisessä asiakirjassa B.5 (ks. liite III) määriteltyjen alkioiden mukaiset,

— tai niiden on oltava joidenkin muuten määriteltyjen standardien mukaiset,

pyynnön lähettäneen järjestelmän käyttämän protokollan mukaan.

▼B

4.2.10 *Tuotteiden jakeluun liittyvien turvaelementtien käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka varauksia vastaanottavan rautatieyrityksen on luotava turvaelementit tuotteidensa jakelua varten.

Tämän perusparametrin on varmistettava, että rautatieyritykset ja matkustajat saavat oikeaan aikaan varauksia vastaanottavalta rautatieyritykseltä erityyppisiä lippuja varten tarvittavat turvatiedot ja viitteet.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.10.1 Varausjärjestelmä luo turvaelementin sähköistä jakelua varten

Jos rautatieyritys kirjoittaa CIV-säännösten mukaisen lipun tai tekee vastaavan varauksen, junalippuja kirjoittavan toimiston/välittäjän henkilöstön tai rautatieyrityksen jakelujärjestelmän on luotava lippuun/varaukseen liitettävät turvatiedot.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun varauksen tilatieto ja myyntitapahtuman tiedot on onnistuneesti lähetetty sovittujen rautatieyritysten jakelujärjestelmään.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan normin mukaisia:

— kehitteillä oleva tuotteiden jakeluun tarkoitettujen turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

4.2.10.2 Varausjärjestelmä luo rautatieyritykselle asiakirjaviitteen sähköistä jakelua varten

Jos rautatieyritys kirjoittaa CIV-säännösten mukaisen lipun tai tekee vastaavan varauksen, junalippuja kirjoittavan toimiston/välittäjän henkilöstön tai rautatieyrityksen jakelujärjestelmän on luotava asiakirjaviite lipun/varauksen hakemiseksi ja syötettävä kaikki lippua koskevat tiedot omaan jakelujärjestelmäänsä.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun varauksen tilatieto ja myyntitapahtuman tiedot on onnistuneesti lähetetty sovittujen rautatieyritysten jakelujärjestelmään.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan normin mukaisia:

— kehitteillä oleva tuotteiden jakeluun tarkoitettujen turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

4.2.10.3 Varausjärjestelmä luo matkustajalle asiakirjaviitteen sähköistä jakelua varten.

Jos rautatieyritys kirjoittaa CIV-säännösten mukaisen lipun tai tekee vastaavan varauksen, junalippuja kirjoittavan toimiston/välittäjän henkilöstön tai rautatieyrityksen jakelujärjestelmän on luotava asiakirjaviite ja liitettävä se lippuun/varaukseen.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun varauksen tilatieto ja myyntitapahtuman tiedot on onnistuneesti lähetetty sovittujen rautatieyritysten jakelujärjestelmään.

▼B

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan normin mukaisia:

— kehitteillä oleva tuotteiden jakeluun tarkoitettujen turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

4.2.11 *Ostetun tuotteen toimitus asiakkaalle (tilauksen täyttäminen)*

Tässä perusparametrissa määrätään kaikki mahdolliset suorat ja välilliset tilauksen täyttämistavat, jotka liittyvät lippuun ja/tai varaukseen sekä käytettyyn välineeseen (esim. paperiin).

Tämä perusparametri varmistaa, että lipun kirjoittaja tai myyjä kirjoittaa liput rautatieyritysten välisen yhteentoimivuuden varmistavien normien mukaisesti. Kansainvälisesti ja ulkomailla myytävien lippujen kirjoittamista varten rautatieyritysten on käytettävä ainakin yhtä niistä tilauksen täyttämistavoista, jotka on esitetty 4.2.11.1 kohdassa ”Tilauksen täyttäminen suoraan – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput” ja 4.2.11.2 kohdassa ”Tilauksen täyttäminen välillisesti – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput”.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat ainakin kansainvälisesti ja ulkomailla myytävien lippujen tariffeja.

4.2.11.1 Tilauksen täyttäminen suoraan – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput

Tämä prosessi on vaihtoehto prosessille, joka esitetään 4.2.11.2 kohdassa ”Tilauksen täyttäminen välillisesti – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput”.

Rautatieyritysten on vähintään hyväksyttävä teknisessä asiakirjassa B.6 (ks. liite III) esitetyn määritelmän mukaiset liput, lukuun ottamatta tapauksia, joissa lippu ei kelpaa aiotulle matkalle, rautatieyrityksellä on perusteltu syy epäillä petosta tai joissa lippua ei käytetä 4.2.2 kohdassa mainittujen kuljetusehtojen mukaisesti.

Tärkeimmät kirjoitettavien lippujen tyypit on määritelty liitteessä III olevassa teknisessä asiakirjassa B.6:

— lippu ja varaus

— pelkkä lippu

— pelkkä varaus

— lisäpalvelut

— luokan nosto

— matkasuunnitelman muutos

— tarkistuskortti

— kansallisiin junakortteihin liittyvät erikoishinnat

— ryhmälippu

— erilaiset kansainväliset näyttöliput

— mukana kuljetettavan ajoneuvon lippu

— korvauksena annettu matkakuponki.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavan teknisen asiakirjan mukaisia:

— B.6 (ks. liite III).

▼B

4.2.11.2 Tilauksen täyttäminen välillisesti – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput

Tämä prosessi on vaihtoehto prosessille, joka esitetään 4.2.11.1 kohdassa ”Tilauksen täyttäminen suoraan – kansainvälisesti ja ulkomailla myytävät liput”.

Jos rautatieyritys myy lippuja käyttäen jotain seuraavista tilauksen välillisen täyttämisen tavoista, sen on noudatettava seuraavia normeja:

— CIV-säännösten mukainen sähköinen toimitus (lähtiessä noudettava lippu),

— CIV-säännösten mukainen matkaan oikeuttava tunnus,

— CIV-säännösten mukainen sähköpostitse toimitettu, matkustajan itse A4-koossa tulostama lippu.

Edellä lueteltujen lippujen pääasialliset tyypit ovat:

— avoin lippu (pelkkä matka),

— avoin lippu + varaus (matka ja varaus),

— avoin lippu + lisäpalvelu (matka ja lisäpalvelu),

— avoin lippu + varaus + lisäpalvelu (matka, varaus ja lisäpalvelu),

— paikkamaksun sisältävä lippu (matka ja varaus).

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava seuraavien teknisten asiakirjojen mukaisia:

— B.6 (ks. liite III),

— B.7 (ks. liite III),

— ”Lähtiessä noudettavaa lippua” ja ”matkaan oikeuttavaa tunnusta” koskevat eurooppalaiset normit ovat kehitteillä. Tämä on siksi yksi liitteessä II luetelluista avoimista kohdista.

4.2.11.3 Tilauksen täyttäminen suoraan – kotimaan myynti

Tämä on avoin kohta (ks. liite II).

4.2.11.4 Tilauksen täyttäminen välillisesti – kotimaan myynti

Tämä on avoin kohta (ks. liite II).

4.2.12 *Asemalla tapahtuva tiedottaminen*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka asemapäällikön on tiedotettava asiakkaille junien kulusta asemalla.

Määräyksiä sovelletaan vain, jos kuulutus- ja/tai näyttöjärjestelmää on uudistettu, parannettu merkittävästi tai jos se on uusittu kokonaan.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat ainakin asemia, joilla kansainvälisen liikenteen junat pysähtyvät.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.12.1 Asemapäällikkö tiedottaa asemalla oleville asiakkaille

Asemapäälliköiden on ilmoitettava asemalla oleville asiakkaille seuraavat tiedot lähtevistä junista:

— junan tyyppi ja/tai numero

— määräasema(t)

▼B

— ja tarvittaessa väliasema(t)

— laituri tai rata

— aikataulun mukainen lähtöaika.

Jos näistä lähteviä junia koskevista tiedoista poiketaan, asemapäälliköiden on ilmoitettava ainakin seuraavat junaa koskevat tiedot:

— junan tyyppi ja/tai numero

— määräasema(t)

— aikataulun mukainen lähtöaika

— poikkeama suunnitelmasta.

Pääteasemalle saapuvien junien osalta asemapäälliköiden on ilmoitettava vähintään seuraavat tiedot:

— lähtöasema(t)

— saapumisaika pääteasemalle

— junan tyyppi ja/tai numero

— laituri tai rata, jolle juna saapuu.

Pääteasemalle saapuvia junia koskevien poikkeusten tapauksessa asemapäälliköiden on ilmoitettava vähintään seuraavat tiedot:

— junan tyyppi ja/tai numero

— lähtöasema(t)

— aikataulun mukainen saapumisaika

— poikkeama suunnitelmasta.

Poikkeamat suunnitelmasta sisältävät seuraavat tapaukset:

— olennaiset viivästymiset

— laiturin tai radan vaihtuminen

— junan peruutus osittain tai kokonaan

— junan reittimuutos.

Asemapäällikkö päättää rautatieyritysten ja/tai infrastruktuurin haltijoiden kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti seuraavista asioista:

— tiedotusjärjestelmän tyyppi (näyttö ja/tai kuulutus)

— tiedotuksen ajankohta

— tiedotusjärjestelmän asennuspaikka asemalla.

Rautatieyritysten ja/tai infrastruktuurin haltijoiden on sopimusjärjestelyn mukaisesti ilmoitettava asemapäällikölle ajoissa kaikista poikkeamista.

4.2.13 *Kalustoyksikössä tapahtuvan tiedottamisen hoitaminen*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka rautatieyrityksen on tiedotettava junien kulusta kalustoyksikössä.

Määräyksiä sovelletaan uuteen tai uudistettuun taikka ajantasaistettuun liikkuvaan kalustoon, jos tiedotusjärjestelmää (kuulutus- ja/tai näyttöjärjestelmää) on uudistettu tai se on kokonaan uusi.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat vähintään kaikkia kansainvälisessä liikenteessä olevia junia.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

▼B

4.2.13.1 Rautatieyritys tiedottaa junassa oleville matkustajille

Rautatieyrityksen on tiedotettava junassa oleville matkustajille seuraavat asiat:

— lähtöasemilla ja tärkeimmillä väliasemilla:

— junan tyyppi ja/tai numero

— määräasema(t)

— tarvittaessa väliasema(t)

— olennaiset viivästymiset

— viivästymisen syyt, jos ne ovat tiedossa.

Ennen saapumista kullekin väliasemalle:

— seuraava asema (aseman nimi).

Ennen saapumista tärkeälle väliasemalle tai pääteasemalle:

— seuraava asema (aseman nimi).

— suunniteltu saapumisaika

— arvioitu saapumisaika ja/tai muut viivästymistä koskevat tiedot

— seuraava asema, jolta on vaihtoyhteyksiä (rautatieyrityksen harkinnan mukaan).

Rautatieyritys päättää seuraavista asioista:

— tiedotusjärjestelmän tyyppi (näyttö ja/tai kuulutus)

— tiedotuksen ajankohta

— tiedotuslaitteiden asennuspaikka junassa.

4.2.14 *Junan valmistelu*

Tässä perusparametrissa määrätään, miten rautatieyrityksen on ilmoitettava infrastruktuurin haltijalle, että juna on valmis siirtymään rataverkkoon, kun käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n 4.2.3.3 kohdassa määritellyt junan lähtöön liittyvät tehtävät on hoidettu tai kun junan numero on vaihtunut.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen kaikkia junia.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.14.1 Kaikkien junien osalta annettava ”Juna valmiina” -viesti

Rautatieyrityksen on lähetettävä infrastruktuurin haltijalle ”Juna valmiina” -viesti aina, kun juna on valmis siirtymään rataverkkoon ensimmäiseen kerran, ellei infrastruktuurin haltija kansallisten sääntöjen nojalla hyväksy aikataulua ”Juna valmiina” -viestiksi. Viimeksi mainitussa tapauksessa rautatieyrityksen on ilmoitettava infrastruktuurin haltijalle ja tarvittaessa asemapäällikölle, jos juna ei ole valmiina mahdollisimman pian.

Viestien on sisällettävä vähintään seuraavat tiedot:

— junan ja/tai reitin numero

— tieto siitä, että juna on valmis, mikä osoittaa, että juna on valmisteltu ja valmis kulkemaan.

Muita asioita, kuten:

— reitin lähtöpiste sekä aika, jolle reittiä pyydettiin

▼B

— reitin päätepiste sekä ehdotetun junan saapumisaika

voidaan lähettää samassa viestissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”Juna valmiina” -viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos kyseiset osapuolet ovat nimenomaan sopineet niiden käytöstä.

4.2.15 *Junan kulkua koskevat tiedot ja ennusteet*

Tässä perusparametrissa määrätään junan kulkua koskevista tiedoista ja ennusteista. Siinä on määrättävä, kuinka infrastruktuurin haltijan ja rautatieyrityksen sekä rautatieyrityksen ja asemapäällikön välistä vuoropuhelua on ylläpidettävä junan kulkua koskevien tietojen ja ennusteiden vaihtamiseksi.

Tämä perusparametri määrää, kuinka infrastruktuurin haltijan on oikeaan aikaan lähetettävä rautatieyritykselle sekä seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle junan kulkua koskevia tietoja.

Junan kulkua koskevien tietojen avulla voidaan selvittää yksityiskohtaisesti junan tilanne sovituissa ilmoittautumispisteissä.

Junan kulkua koskevien ennusteiden avulla voidaan arvioida junan saapumisaika sovittuihin ennustepisteisiin. Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä tämä viesti rautatieyritykselle sekä seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle. Rautatieyritysten ja/tai infrastruktuurin haltijoiden on sopimusjärjestelyn mukaisesti annettava asemapäällikölle ajoissa junan kulkua koskeva ennuste.

Junan kulun aikaiset ilmoittautumispisteet määritellään reittisopimuksessa.

Tässä perusparametrissa kuvataan viestin sisältö muttei junan kulkua koskevan ennusteen laatimisprosessia.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen kaikkia junia.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.15.1 Kaikkien junien kulkua koskevat tiedot

Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä rautatieyritykselle ”junan kulkua koskevat tiedot” sisältävä viesti. Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun juna saapuu sovitulle ilmoittautumispisteelle, josta junan kulkua koskevia tietoja saadaan. Sovittuja ilmoittautumispisteitä voivat muun muassa olla luovutuspisteet, asemat tai junan pääteasemat.

Viestin on sisällettävä vähintään seuraavat tiedot:

— junan ja/tai reitin numero (junan tunniste)

— aikataulun mukainen ja todellinen saapumisaika ilmoittautumispisteelle

— ilmoittautumispisteen tunnistetiedot

▼B

— junan tilanne ilmoittautumispisteessä (saapuu, lähtee, ohittaa, lähtee lähtöasemalta, saapuu pääteasemalle).

Muita asioita, kuten:

— poikkeama aikataulusta (minuutteina),

— viivästymisen syy, jos se on tiedossa,

voidaan lähettää samassa viestissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”TrainRunningInformationMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.15.2 Kaikkien junien kulkua koskevat ennusteet

Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä rautatieyritykselle ”junan kulkua koskevan ennusteen” sisältävä viesti.

Tämä prosessi on käytävä läpi heti, kun juna saapuu sovitulle ilmoittautumispisteelle, josta junan kulkua koskeva ennuste lähetetään. Sovittuja ennustepisteitä voivat muun muassa olla luovutuspisteet tai asemat. Junan kulkua koskeva ennuste voidaan lähettää myös ennen junan lähtöä. Rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan on keskenään sovittava, miten suuri lisäviivästys kahden ilmoittautumispisteen välillä antaa aihetta ensimmäisen tai uuden ennusteen lähettämiseen. Jos viivästymisaika ei ole tiedossa, infrastruktuurin haltijan on lähetettävä ”liikennehäiriötä koskeva viesti” (tietoja liikennehäiriöistä on 4.2.16 kohdassa).

Junan kulkuennusteen sisältävässä viestissä on oltava ennustettu saapumisaika sovituille ennustepisteille.

Rautatieyritysten ja/tai infrastruktuurin haltijoiden on sopimusjärjestelyn mukaisesti annettava asemapäällikölle ajoissa junan kulkua koskeva ennuste.

Infrastruktuurin haltijan on lähetettävä tämä viesti seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle.

Viestin on sisällettävä vähintään seuraavat tiedot:

— junan ja/tai reitin numero (junan tunniste)

— jokaisen sovitun ennustepisteen kohdalla:

  — aikataulun mukainen ja ennustettu aika

  — sovitun ennustepisteen tunnistetiedot

  — junan tilanne sovitussa ennustepisteessä (saapuu, lähtee, ohittaa, saapuu pääteasemalle).

Muita asioita, kuten

— arvioitu poikkeama aikataulusta (minuutteina),

— viivästymisen syy, jos se on tiedossa,

voidaan lähettää samassa viestissä.

▼B

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”TrainRunningForecastMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat allekirjoittaneet sopimuksen niiden käytöstä.

4.2.16 *Liikennehäiriöitä koskevat tiedot*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka liikennehäiriöitä koskevia tietoja käsitellään rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan välillä.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat rautatieyrityksen kaikkia junia.

Matkustajien tekemien valitusten käsittelyä varten liikennehäiriöitä koskevien tietojen on oltava rautatieyritysten, lipunmyyjien ja/tai valtuutettujen julkisten elinten käytettävissä vähintään kahdentoista kuukauden ajan kyseisten tietojen voimassaolon päättymisestä.

Tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.16.1 Yleiset huomautukset

Rautatieyrityksen on ilmoitettava infrastruktuurin haltijalle junien käyttötila, sellaisena kuin se on määritelty käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n 4.2.3.3.2 kohdassa.

Jos junan kulku keskeytyy, infrastruktuurin haltijan on lähetettävä seuraavassa määritelty ”junan kulku keskeytynyt” -viesti.

4.2.16.2 Kaikkien junien osalta annettava ”junan kulku keskeytynyt” -viesti

Jos junan kulku keskeytyy, infrastruktuurin haltija lähettää tämän viestin seuraavan junan kulkuun liittyvän infrastruktuurin haltijalle sekä rautatieyritykselle/rautatieyrityksille.

Jos viivästymisaika on tiedossa, infrastruktuurin haltijan on lähetettävä junan kulkua koskeva ennuste (tietoja junien kulkua koskevista ennusteista on 4.2.15.2 kohdassa).

Tämän viestin tärkeimmät tietoalkiot ovat seuraavat:

— reitin ja/tai junan numero (junan tunniste)

— sijainnin tunnistetiedot seuraavan sijaintien viitetiedostossa olevan paikan perusteella

— liikennehäiriön alkamisaika

— aikataulun mukainen lähtöaika tästä paikasta (päivämäärä ja kellonaika)

— liikennehäiriön syyn koodi ja/tai kuvaus.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”TrainRunningInterruptionMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat tehneet nimenomaisen sopimuksen niiden käytöstä.

▼B

4.2.17 *Junien lyhyen aikavälin aikataulutietojen käsittely*

Tässä perusparametrissa määrätään, kuinka lyhyellä varoitusajalla tehtyjä reittipyyntöjä käsitellään reittiä pyytävän osapuolen ja infrastruktuurin haltijan välillä. Nämä vaatimukset koskevat kaikkia lyhyellä varoitusajalla tehtyjä reittipyyntöjä.

Tämä perusparametri ei sisällä kuitenkaan liikenteenhallinta-asioita. Lyhyellä varoitusajalla pyydettyjen reittien ja liikenteen hallinnan tekemien reittimuutosten ajallisesta rajanvedosta sovitaan paikallisesti. Lyhyellä varoitusajalla pyydettävää reittiä on voitava pyytää lyhyellä varoitusajalla esiin tulleita kuljetustarpeita varten (esim. erityisjunia tai lisäjunia varten). Tätä varten lyhyellä varoitusajalla reittiä pyytävän osapuolen on annettava infrastruktuurin haltijalle kaikki tarvittavat tiedot, joista käy ilmi, milloin ja missä junan on tarkoitus kulkea, sekä siihen liittyvät tiedot.

Vähimmäisaikaa ei ole määritelty Euroopan unionin tasolla. Verkkoselostuksessa saatetaan määritellä vähimmäisaikoja.

Jokainen infrastruktuurin haltija vastaa rataverkollaan olevan reitin sopivuudesta, ja rautatieyrityksen velvollisuus on tarkastaa, että junan ominaisuudet vastaavat sille annetun reitin tietoja.

Erilaiset kyseeseen tulevat tapaukset on esitetty seuraavassa:

— Tapaus A: reittiä pyytävä osapuoli ottaa yhteyttä kaikkiin asiaan liittyviin infrastruktuurin haltijoihin suoraan (vaihtoehto A) tai yhden yhteyspalvelupisteen kautta (vaihtoehto B) järjestääkseen reitit koko matkaa varten. Tällöin reittiä pyytävän osapuolen on myös huolehdittava junan toiminnasta koko matkan ajan.

— Tapaus B: Jokainen kuljetukseen osallistuva reittiä pyytävä osapuoli ottaa yhteyttä paikallisiin infrastruktuurin haltijoihin suoraan tai yhden yhteyspalvelupisteen kautta pyytääkseen reittiä sille matkan osalle, jolla se hoitaa junan kulkua.

Molemmissa tapauksissa lyhyellä varoitusajalla pyydettävän reitin pyytämiseen liittyvä myöntämismenettely muodostuu reittiä pyytävän osapuolen ja infrastruktuurin haltijan välisestä vuoropuhelusta, joka sisältää seuraavat viestit:

— reittipyynnön sisältävä viesti

— reitin tiedot sisältävä viesti

— viesti siitä, että reitti ei ole käytettävissä

— reitin vahvistuksesta kertova viesti

— reitin tiedot hylkäävä viesti

— reitin peruutuksesta kertova viesti

— viesti siitä, että varattu reitti ei enää ole käytettävissä

— vastaanoton vahvistusviesti.

Kun junalle on jo pyydetty ja annettu reitti, pyyntöä ei tarvitse esittää uudelleen, paitsi jos viivästymiset ylittävät rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan kesken sovitun aikarajan tai jos junan kokoonpano on muuttunut niin, ettei nykyistä reittiä voida käyttää.

Tämän perusparametrin määräykset koskevat kaikkien rautatieyrityksen junien reittien käsittelyä, mutta vain siinä tapauksessa, että osapuolet käyttävät lyhyellä varoitusajalla tehtäviin reittipyyntöihin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY ([1]) liitteessä II tarkoitettuja telemaattisia sovelluksia.

([1]) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

▼B

Siinä tapauksessa tähän perusparametriin on liityttävä seuraavat prosessit:

4.2.17.1 Reittipyynnön sisältävä viesti

Reittiä pyytävä osapuoli lähettää infrastruktuurin haltijalle tämän viestin, jonka pääasiallinen sisältö on seuraava:

— reittiä pyytävän osapuolen nimi

— reitin lähtöpiste

— lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään

— reitin päätepiste junan määränpää pyydetyllä reitillä

— saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähänsä

— pyydetyn matkan osuus

— pysähdykset tai muut määrätyt kohdat ehdotetulla reitillä sekä saapumisajat niille ja lähtöajat niiltä. Jos tätä kenttää ei täytetä, se tarkoittaa, ettei juna pysähdy näissä pisteissä

— junan sovitut ja välttämättömät laitteet / tiedot matkan osuutta varten

— junan suurin sallittu nopeus

— suurin sallittu nopeus määrättyjen junan valvontajärjestelmien alaisuudessa (kansalliset ja kansainväliset järjestelmät, kuten LZB, ETCS)

— jokaisen vetoyksikön osalta: vetoluokka, tekninen tyyppi

— työntöapuyksikkö (vetoluokka, tekninen tyyppi)

— junan keulassa oleva vetoyksikkö

— kokonaispituus

— kokonaispaino

— suurin sallittu akselipaino

— bruttopaino metriä kohden

— jarrutusteho (joka edustaa tehollista jarrutusvoimaa jarrujen tasolla)

— jarrujen tyyppi (tässä kohdassa ilmoitetaan sähkömagneettisten jarrujen käytöstä)

— junalle määritellyt valvontajärjestelmät (kansalliset ja kansainväliset)

— hätäjarrujen ohitus

— radiojärjestelmä (esim. GSM-R),

— erityisrahti

— kuormaulottuma

— mahdolliset muut standardimitoista poikkeavat tekniset vaatimukset (kuten poikkeava kuormaulottuma)

— junaluokka

— mahdolliset muut reittipyynnön käsittelyä varten paikallisesti tai kansallisesti tarvittavat tiedot

▼B

— tietyssä pisteessä reitin varrella tapahtuvien toimintojen määritelmät

— junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan rautatieyrityksen tunnus

— junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan infrastruktuurin haltijan tunnus

— tarvittaessa junan kulusta matkan seuraavalla osuudella vastaavan rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan tunnukset

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathRequestMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.17.2 Reitin tiedot sisältävä viesti

Infrastruktuurin haltija lähettää reittiä pyytäneelle osapuolelle vastausviestin, joka sisältää seuraavat asiat:

— reittiä pyytävän osapuolen nimi

— reitin lähtöpiste

— lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään

— reitin päätepiste junan määränpää pyydetyllä reitillä

— saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähän

— pyydetyn matkan osuus

— pysähdykset tai muut määrätyt kohdat ehdotetulla reitillä sekä saapumisajat niille ja lähtöajat niiltä. Jos tätä kenttää ei täytetä, se tarkoittaa, ettei juna pysähdy näissä pisteissä

— junan sovitut ja välttämättömät laitteet / tiedot matkan osuutta varten

— junan suurin sallittu nopeus

— suurin sallittu nopeus määrättyjen junan valvontajärjestelmien alaisuudessa (kansalliset ja kansainväliset järjestelmät, kuten LZB, ETCS)

— jokaisen vetoyksikön osalta: vetoluokka, tekninen tyyppi

— työntöapuyksikkö (vetoluokka, tekninen tyyppi)

— junan keulassa oleva vetoyksikkö

— kokonaispituus

— kokonaispaino

— suurin sallittu akselipaino

— bruttopaino metriä kohden

— jarrutusteho (joka edustaa tehollista jarrutusvoimaa jarrujen tasolla)

— jarrujen tyyppi (tässä kohdassa ilmoitetaan sähkömagneettisten jarrujen käytöstä)

▼B

— junalle määritellyt valvontajärjestelmät (kansalliset ja kansainväliset)

— hätäjarrujen ohitus

— radiojärjestelmä (esim. GSM-R),

— erityisrahti

— kuormaulottuma

— mahdolliset muut tavanomaisista poikkeavat tekniset vaatimukset (kuten poikkeava kuormaulottuma)

— junaluokka

— mahdolliset muut reittipyynnön käsittelyä varten paikallisesti tai kansallisesti tarvittavat tiedot

— tietyssä pisteessä reitin varrella tapahtuvien toimintojen määritelmät

— junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan rautatieyrityksen tunnus

— junan kulusta matkan kyseisellä osuudella vastaavan infrastruktuurin haltijan tunnus

— junan kulusta matkan seuraavalla osuudella vastaavan rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan tunnukset, jos tarpeen

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathDetailsMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.17.3 Viesti siitä, että reitti ei ole käytettävissä

Jos reitti ei ole käytettävissä, infrastruktuurin haltija lähettää reittiä pyytäneelle osapuolelle seuraavan vastausviestin:

— reitin lähtöpiste

— reitin päätepiste

— lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään

— ilmoitus siitä, ettei reitti ole käytettävissä

— syy siihen, ettei reitti ole käytettävissä.

Infrastruktuurin haltijan on samaan aikaan tämän viestin kanssa tai mahdollisimman pian lähetettävä vaihtoehtoehdotus (reitin tiedot sisältävä viesti) ilman, että rautatieyrityksen täytyy sitä erikseen pyytää.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathNotAvailableMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

▼B

4.2.17.4 Reitin vahvistuksesta kertova viesti

Reittiä pyytävä osapuoli käyttää tätä viestiä varatakseen/vahvistaakseen infrastruktuurin haltijan ehdottaman reitin:

— reitin tunnistenumero

— reitin lähtöpiste

— reitin päätepiste

— lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään

— junan määränpää pyydetyllä reitillä

— saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähän

— ilmoitus siitä, että reittiä pyytänyt osapuoli hyväksyy ehdotetun reitin.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathConfirmedMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.17.5 Reitin tiedot hylkäävä viesti

Reittiä pyytävä osapuoli käyttää tätä viestiä hylätäkseen kyseisen infrastruktuurin haltijan ehdottaman reitin:

— reitin tunnistenumero

— ilmoitus siitä, että reitin tiedot hylätään

— syy reitin hylkäämiseen tai reittiä pyytävän osapuolen pyytämään muutokseen

— reitin lähtöpiste: junan lähtöpaikka reitillä

— reitin päätepiste

— lähtöaika reitin lähtöpisteestä aika, jolle reittiä pyydetään

— reitin päätepiste: junan määränpää pyydetyllä reitillä

— saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan saapumisaika määränpäähän.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathDetailsRefusedMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Samaan tarkoitukseen voidaan käyttää myös muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat nimenomaisesti sopineet niiden käytöstä.

4.2.17.6 Reitin peruutuksesta kertova viesti

Tällä viestillä reittiä pyytänyt osapuoli voi peruuttaa varaamansa reitin:

— reitin tunnistenumero

▼B

— peruutettava matkan osuus

— ilmoitus siitä, että reitti peruutetaan

— reitin alkuperäinen lähtöpiste: junan lähtöpaikka reitillä

— reitin päätepiste

— lähtöaika alkuperäisestä lähtöpisteestä sekä aika, jolle reittiä pyydettiin

— reitin alkuperäinen päätepiste: junan määränpää pyydetyllä reitillä

— saapumisaika reitin päätepisteeseen: ehdotetun junan aiottu saapumisaika määränpäähän.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathCancelledMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.17.7 Vastaanoton vahvistusviesti

Tämä viesti vaihdetaan infrastruktuurin haltijoiden ja reittiä pyytävien osapuolten välillä silloin, kun edellä mainittuihin viesteihin ei voida vastata viiden minuutin kuluessa:

— Vastaanoton vahvistusviesti ilmoittaa, että sen lähettäjä on saanut viestin ja toimii tarvittaessa sen mukaisesti.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”ReceiptConfirmationMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.17.8 Viesti siitä, että varattu reitti ei enää ole käytettävissä

Tällä viestillä infrastruktuurin haltija ilmoittaa reittiä pyytävälle osapuolelle, ettei varattu reitti enää ole käytettävissä. Reitti ei ole käytettävissä jonkin tärkeän syyn, kuten merkittävän liikennehäiriön, takia. Viestin sisältö:

— reitin numero

— sen aikataulutetun junan numero, jolle reittiä pyydettiin (mikäli se jo on infrastruktuurin haltijan tiedossa)

— reitin alkuperäinen lähtöpiste: junan lähtöpaikka reitillä

— reitin päätepiste

— lähtöaika alkuperäisestä lähtöpisteestä sekä aika, jolle reittiä pyydettiin

— junan määränpää pyydetyllä reitillä

▼B

— saapumisaika reitin alkuperäiseen päätepisteeseen: ehdotetun junan aiottu saapumisaika määränpäähän.

— syy siihen, ettei reitti ole käytettävissä.

Edellä esitetyn prosessin ja siinä käytettyjen tietojen on oltava vähintään seuraavassa teknisessä asiakirjassa esitetyn ”PathNotAvailableMessage”-viestin mukaisia:

— B.30 (ks. liite III).

Lisäksi samaan tarkoitukseen voidaan käyttää muita olemassa olevia standardeja, jos osapuolet ovat sopineet niiden käytöstä.

4.2.18 *Tähän YTE:ään liittyvän datan ja tietojen laatu*

4.2.18.1 Vaatimukset

Jotta tämän YTE:n vaatimukset täyttyisivät, seuraavat vaatimukset koskevat datan ja tietojen laatua koko YTE:ssä.

Kaikki ne, joita tämä YTE koskee, vastaavat ajantasaisen, johdonmukaisen, tarkan ja täydellisen datan antamisesta toisten rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden tai kolmansien osapuolten käyttöön oikea-aikaisesti ja oikeassa muodossa. Kaikki ne toimijat, joita tämä YTE koskee, vastaavat ajantasaisten, johdonmukaisten, tarkkojen ja täydellisten tietojen julkaisemisesta asiakkaiden (matkustajien) tai toisten rautatieyritysten tai infrastruktuurin haltijoiden tai kolmansien osapuolten käyttöön oikea-aikaisesti ja oikeansisältöisenä.

Jos dataa tai tietoja käytetään useiden tämän YTE:n perusparametrien vaatimusten samanaikaiseen täyttämiseen, niiden toimijoiden, joita tämä YTE koskee, on varmistettava, että kyseisten perusparametrien yhteisesti käyttämää dataa tai tietoja käytetään johdonmukaisesti (esim. i) aikataulu- ja tariffitietojen välinen sekä ii) tariffi- ja varaustietojen välinen yhdenmukaisuus on varmistettava).

Jos data tai tiedot ovat peräisin useilta sellaisilta toimijoilta, joita tämä YTE koskee, toimijoiden on yhdessä varmistettava, että yhteisen toimitetun datan tai tietojen osat ovat ajantasaisia, johdonmukaisia, tarkkoja, täydellisiä ja yhteensopivia (esimerkki: rautatieyrityksen A ja rautatieyrityksen B toimittamien aikataulutietojen on oltava yhdenmukaisia, jotta ne vastaavat toisiaan rajakohdissa jne.).

Jos viitedataa tai viitetietoja käytetään tämän YTE:n vaatimusten täyttämiseen, niiden toimijoiden, joita tämä YTE koskee, on taattava viitedatan tai viitetietojen ja perusparametreissa käytetyn datan tai tietojen välinen yhdenmukaisuus (esimerkkejä: i) sijaintiviitetunnusten ja junan kulkua koskevien tietojen tai ii) rautatieyrityksen viitetunnusten ja tilausten täyttämisen välinen yhdenmukaisuus on varmistettava jne.).

Toimijoiden tätä YTE:ää varten toimittaman datan tai tietojen laadun on oltava sellainen, että ne toimijat, joita tämä YTE koskee, voivat niiden avulla kirjoittaa lippuja rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklassa säädetyllä tavalla.

Toimijoiden tätä YTE:ää varten toimittaman datan tai tietojen laadun on saavutettava sellainen taso, että ne toimijat, joita tämä YTE koskee, voivat niiden avulla antaa tietoja rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklassa säädetyllä tavalla.

▼B

4.2.19 *Erilaiset viitetiedostot ja tietokannat*

4.2.19.1 Viitetiedostot

Matkustajajunien käyttämiseksi Euroopan rautatieverkossa on seuraavien viitetiedostojen oltava kaikkien palveluntarjoajien (infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten, valtuutettujen kolmansien osapuolten ja asemapäälliköiden) saatavana ja käytettävissä. Tietojen on aina vastattava todellista tilannetta.

Euroopan rautatieviraston on keskitetysti säilytettävä ja ylläpidettävä seuraavien viitedatojen yksilöityjä koodeja:

— viitetiedosto, jossa on kaikkien infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten, asemapäälliköiden ja palveluntarjoajayhtiöiden tunnisteet

— viitetiedosto, jossa on tiettyjen paikkojen tunnisteet

— viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista käytössä olevista junanohjausjärjestelmistä

— viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista erilaisista veturityypeistä

— viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista eurooppalaisista kunnossapitokonepajoista

— viitetiedosto, jossa on tiedot kaikista eurooppalaisista varausjärjestelmistä

— viitetiedosto, jossa on aikataulujen vaihtamisessa käytettävät tunnisteet

— viitetiedosto, jossa on tariffien vaihtamisessa käytettävät tunnisteet

— viestitiedostojen luettelo

— tunnisteiden rekisteri

— kaikki muut liitteissä mainittujen teknisten asiakirjojen käytössä tarvittavat tiedostot (jotka määritellään ensimmäisen vaiheen aikana).

Jos viitetiedostoa käytetään yhdessä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa, sen kehittämisen ja käytön tulee tapahtua mahdollisimman yhdenmukaisesti tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa optimaalisten synergiaetujen saavuttamiseksi.

4.2.19.2 Tietokantoja koskevia lisävaatimuksia

Seuraavassa luetellaan vaatimukset, jotka eri tietokantojen on lisäksi täytettävä. Ne ovat seuraavat:

1. Tunnistus

   Tietokannassa on oltava järjestelmän käyttäjien tunnistus ennen tietokannan käyttöä.

2. Tietoturva

   Tietokannan on oltava tietoturvallinen siinä mielessä, että sen käyttömahdollisuutta valvotaan. Tietokannan sisällön salausta ei sinänsä edellytetä.

3. ACID-periaate

   Valitun tietokannan on tuettava ACID-periaatetta, joka on lyhenne sanoista Atomicity (atomisuus), Consistency (oikeellisuus), Isolation (erillisyys) ja Durability (kestävyys).

4. Käyttöoikeudet

   Tietokannan tietojen on oltava käyttöoikeudet saaneiden käyttäjien tai järjestelmien käytettävissä. Käytön valvonnan on ulotuttava jokaiseen tietueen attribuuttiin saakka. Tietokannan on tuettava mukautettavissa olevaa rooleihin perustuvaa käytön valvontaa, joka kattaa tietueiden lisäämisen, päivittämisen ja poistamisen.

▼B

5. Käytön seuranta

Tietokannan on tuettava kaikkien siinä tehtyjen toimien kirjaamista lokitiedostoon, jotta syötettyjen tietojen osalta voidaan selvittää, kuka teki mitäkin muutoksia ja milloin.

6. Lukitusstrategia

Tietokannassa on toteutettava lukitusstrategia, joka mahdollistaa tietojen käytön silloinkin, kun joku toinen käyttäjä juuri muokkaa tietueita.

7. Monen käyttäjän mahdollisuus

Usean käyttäjän ja järjestelmän on voitava samanaikaisesti käyttää tietokannan tietoja.

8. Luotettavuus

Tietokannan on oltava riittävän luotettava, jotta vaadittu käytettävyys saavutetaan.

9. Käytettävyys

Tietokannan käytettävyyden on oltava datan luonteen ja sitä käyttävien liiketoimintasovellusten edellyttämällä tasolla.

10. Ylläpidettävyys

Tietokannan on oltava riittävän helposti ylläpidettävä, jotta vaadittu käytettävyys saavutetaan.

11. Turvallisuus

Tietokannat eivät itsessään liity turvallisuuteen. Tämän vuoksi turvallisuusnäkökohdat eivät liity asiaan. Tällöin ei kuitenkaan pidä unohtaa, että tietokannan tiedoilla – jos ne esim. ovat vääriä tai vanhentuneita – voi olla vaikutusta junan käytön turvallisuuteen.

12. Yhteensopivuus

Tietokannan on tuettava yleisesti käytössä olevaa tietojenkäsittelykieltä, joita ovat esim. SQL ja XQL.

13. Tietojen tuontimahdollisuus

Tietokantaan on oltava mahdollista tuoda tietyn muotoista dataa tietojen manuaalisen syöttämisen vaihtoehtona.

14. Tietojen vientimahdollisuus

Tietokannasta on oltava mahdollista viedä sen sisältö, kokonaan tai osittain, tietyn muotoisena datana.

15. Pakolliset kentät

Tietokannan on tuettava pakollisia kenttiä, jotka on täytettävä, ennen kuin tietokanta hyväksyy kyseisen tietueen syöttämisen.

16. Eheystarkistukset

Tietokannan on tuettava mukautettavia eheystarkistuksia, jotka tehdään ennen tietueiden lisäyksen, päivityksen tai poiston hyväksymistä.

17. Vasteajat

Tietokannan vasteaikojen on oltava sellaiset, että käyttäjät voivat lisätä, päivittää tai poistaa tietueita kohtuullisessa ajassa.

▼B

18. Suorituskyky

Viitetiedostojen ja tietokantojen on kustannustehokkaasti tuettava kyselyjä, joita kaikkien tämän YTE:n määräysten kohteena olevien junien tehokas toiminta edellyttää.

19. Kapasiteetti

Tietokantaan on oltava mahdollista tallentaa kaikki matkustajavaunuja ja/tai rautatieverkkoa koskevat oleelliset tiedot. Kapasiteetin lisäämisen yksinkertaisin keinoin (eli lisäämällä tallennuskapasiteettia ja tietokoneita) on oltava mahdollista. Kapasiteetin lisääminen ei saa edellyttää alajärjestelmän uusimista.

20. Arkistointi

Tietokannan on tuettava historiatietojen hallintaa, toisin sanoen jo arkistoitujen tietojen on oltava käytettävissä.

21. Varmuuskopiostrategia

Käytössä on oltava varmuuskopiostrategia, jonka avulla varmistetaan, että tietokannan koko sisältö aina edellisen 24 tunnin ajalta voidaan palauttaa.

22. Kaupalliset näkökohdat

Tietokantajärjestelmän on oltava kaupallisesti saatavana valmiina tuotteena (COTS-tuotteena) tai yleisesti saatavana (Open Source).

23. Tietosuojanäkökohtia

Tietokannan on täytettävä sen jäsenvaltion tietosuojavaatimukset, jossa palvelua hoitavan yhtiön kotipaikka on.

4.2.20 *Asiakirjojen sähköinen siirto*

Tiedonvaihtoon käytettävän viestintäverkon kuvaus on 4.2.21 kohdassa (Verkot ja viestintä). Tämän verkon ja kuvattujen tietoturvajärjestelyjen avulla voidaan hoitaa kaikentyyppiset verkossa tapahtuvat tiedonsiirrot, kuten sähköpostilähetykset, tiedostonsiirrot (ftp, http) jne. Tietoja vaihtavat osapuolet voivat valita haluamansa tiedonsiirtotavan eli esimerkiksi siirtää asiakirjoja sähköisesti käyttämällä ftp-protokollaa.

4.2.21 *Verkot ja viestintä*

4.2.21.1 Yleinen arkkitehtuuri

Tässä alajärjestelmässä tapahtuu ajan kuluessa suurten ja monimutkaisten rautatieliikenteen yhteentoimivuuteen liittyvien telemaattisten yhteisöjen kasvua ja vuorovaikutusta satojen mukana olevien toimijoiden (rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden jne.) välillä, jotka kilpailevat ja/tai toimivat yhteistyössä palvellakseen markkinoiden tarpeita.

Tällaisia rautatieliikenteen yhteentoimivuuteen liittyviä yhteisöjä tukeva verkko- ja viestintäinfrastruktuuri perustuu kaikkien osallisena olevien toimijoiden tuntemaan ja käyttämään yhteiseen tiedonvaihdon arkkitehtuuriin.

Ehdotettu tiedonvaihdon arkkitehtuuri

— on suunniteltu sovittamaan yhteen erilaisia tietomalleja muuntamalla semanttisesti eri järjestelmien välillä lähetettäviä tietoja ja sovittelemalla liiketoimintaprosessien ja sovellustason protokollien välisiä eroja,

▼B

— vaikuttaa mahdollisimman vähän eri toimijoiden nykyisin käyttämiin tietotekniikka-arkkitehtuureihin,

— turvaa jo tehtyjen tietotekniikkainvestointien arvon säilymisen.

Tiedonvaihdon arkkitehtuuri suosii enimmäkseen vertaisperiaatteella tapahtuvaa vuorovaikutusta kaikkien toimijoiden kesken samalla, kun se takaa tiedonvaihdon eheyden ja jatkuvuuden yhteentoimivaan rautatieliikenteeseen osallistuvien kesken tarjoamalla keskitetyt palvelut.

Vertaisperiaatteella tapahtuvan vuorovaikutuksen ansiosta kustannukset voidaan parhaalla tavalla jakaa eri toimijoiden kesken todellisen käytön perusteella, minkä lisäksi se yleisesti ottaen aiheuttaa vähemmän skaalautuvuuteen liittyviä ongelmia.

4.2.21.2 Verkko

Verkon tietoturvan, redundanssin, liikenteen valvonnan, tilastointityökalujen, kaistanleveyden laajentamismahdollisuuksien, käytettävyyden ja tehokkaan hallinnan on oltava tarvittavalla tasolla.

Tässä yhteydessä verkolla tarkoitetaan viestinnän menetelmää ja filosofiaa, ei fyysistä verkkoa.

Rautatieliikenteen yhteentoimivuus perustuu kaikkien osallisena olevien toimijoiden tuntemaan ja käyttämään yhteiseen tiedonvaihdon arkkitehtuuriin, ja tämä rohkaisee uusia toimijoita, erityisesti asiakkaita, tulemaan mukaan ja laskee mukaantulon kynnystä.

Keskitettyä kuvaustietokantaa lähestytään ensin metatiedon saamiseksi, kuten toimijan tietoja sisältävän identiteetin selvittämiseksi tai tietoturvavaltuuksien varmentamiseksi. Sen jälkeen toimijat viestivät keskenään vertaisperiaatteella.

4.2.21.3 Protokollat

Kehitystyössä käytettävien protokollien on kuuluttava käytössä oleviin internetprotokolliin (jotka tunnetaan yleisesti nimillä TCP/IP, UDP/IP jne.).

4.2.21.4 Tietoturva

Verkon tasolla taatun tietoturvan (ks. 4.2.21.2 kohta Verkko) lisäksi voidaan tietoturvan tasoa erityisen tärkeiden tietojen kohdalla kohottaa käyttämällä salauksen, sertifikaattien ja VPN-tekniikan yhdistelmää.

4.2.21.5 Salaus

Tietojen siirtoon ja tallentamiseen voidaan käyttää joko epäsymmetristä tai symmetristä salausta liiketoiminnan vaatimusten mukaan. Tätä varten on toteutettava julkisen avaimen infrastruktuuri.

4.2.21.6 Keskitetty kuvaustietokanta

Keskitetyn kuvaustietokannan on kyettävä hoitamaan seuraavia elementtejä:

— metadata – strukturoitua dataa, joka kuvaa viestien sisältöä,

— luettelo niistä verkko-osoitteista, joista tämän YTE:n tarkoittamat toimijat voivat saada tietoja tai dataa tämän YTE:n määräysten mukaisesti,

— salaus,

— tunnistus,

— luettelo (”puhelinluettelo”), joka sisältää kaikki tarvittavat tiedot viestien vaihtoon osallistuvista toimijoista.

▼B

Jos keskitettyä kuvaustietokantaa käytetään tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n yhteydessä, sen kehittämisen ja muutostyön tulee tapahtua mahdollisimman yhdenmukaisesti tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa optimaalisten synergiaetujen saavuttamiseksi.

4.2.21.7 Yhteinen rajapinta rautatieyrityksen/infrastruktuurin haltijan viestintää varten

Jokaisella toimijalla on oltava yhteinen rajapinta, jotta nämä voivat liittyä rautatieliikenteen yhteentoimivuuden yhteisöön.

Yhteisen rajapinnan on kyettävä hoitamaan seuraavia tehtäviä:

— lähtevien viestien muotoilu metadatan mukaan,

— lähtevien viestien allekirjoitus ja salaus,

— lähtevien viestien varustaminen osoitteella,

— saapuvien viestien aitouden varmistaminen,

— saapuvien viestien salauksen purkaminen,

— saapuvien viestien sisällön ja metadatan vastaavuuden tarkistaminen,

— erilaisten tietokantojen yhteiskäyttö.

Kustakin yhteisen rajapinnan kohdasta voidaan käyttää kaikkia YTE:n mukaisia tietoja jokaisessa rautatieyrityksessä, infrastruktuurin haltijassa jne. riippumatta siitä, ovatko kyseiset tietokannat keskitettyjä vai paikallisia. Saapuvien viestien aitouden varmistamisen tuloksen perusteella voidaan toteuttaa minimitasoinen viestinkuittaus:

i) kun tulos on positiivinen, lähetetään ACK-kuittaus;

ii) kun tulos on negatiivinen, lähetetään NACK-kuittaus.

Yhteinen rajapinta käyttää keskitetyn kuvaustietokannan tietoja näitä tehtäviä hoitaessaan.

Jos toimija perustaa keskitetylle kuvaustietokannalle paikallisen ”peilitietokannan”, kyseisen toimijan on tällöin itse varmistettava, että paikallinen peilitietokanta on keskitetyn kuvaustietokannan tarkka ja ajan tasalla oleva kopio.

Jos yhteistä rajapintaa käytetään yhdessä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa, sen kehittämisen ja muutostyön tulee tapahtua mahdollisimman yhdenmukaisesti tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa optimaalisten synergiaetujen saavuttamiseksi.

4.2.22 *Muihin kuljetusmuotoihin olevien vaihtoyhteyksien hallinta*

Muihin kuljetusmuotoihin olevien vaihtoyhteyksien hallintaa varten on tiedottamisessa ja tiedonvaihdossa muiden kuljetusmuotojen kanssa noudatettava seuraavaa standardia:

— Aikataulutietojen vaihtamisessa rautatieyritysten ja muiden kuljetusmuotojen kanssa noudatetaan standardeja EN 12896 (”Transmodel”) ja EN TC 278 WI 00278207 (”IFOPT – Identification of Fixed Objects in Public transport”).

— Yksityiskohtaisen aikatauludatan vaihtamisessa noudatetaan Transmodel-standardiin perustuvia teknisiä XML-standardeja ja -protokollia, tosiaikaisten aikataulutietojen vaihdossa erityisesti standardia EN 15531 (”SIRI”) ja pysähdys- ja asematietojen vaihtamisessa standardia EN TC 278 WI 00278207 (”IFOPT”).

— Tariffitietojen vaihtamisessa käytettävä standardi on vielä avoinna (ks. liitteessä II oleva avointen kohtien luettelo).

▼B

4.3 **Liitäntöjen toiminnalliset ja tekniset eritelmät**

Henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän yhteentoimivuuteen liittyvät liitännät toisten osajärjestelmien kanssa on kuvattu seuraavissa kappaleissa.

4.3.1 *Liitännät liikkuvan kaluston osajärjestelmän kanssa*

Taulukko 1

Liitännät liikkuvan kaluston osajärjestelmän kanssa

Liitäntä	Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -YTE:n viite	Tavanomaisen rautatiejärjestelmän liikkuva kalusto -YTE:n viite
Junassa oleva näyttölaite	4.2.13 Kalustoyksikössä tapahtuvan tiedottamisen hoitaminen	4.2.5 Asiakkaille tiedottaminen (liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskeva YTE)
Automaattinen äänimerkki ja kuulutus	4.2.13 Kalustoyksikössä tapahtuvan tiedottamisen hoitaminen	4.2.5 Asiakkaille tiedottaminen (liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskeva YTE)
		4.2.5.2 Julkinen kuulutusjärjestelmä

4.3.2 *Liitännät tavaraliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kanssa*

Taulukko 2

Liitännät tavaraliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmän kanssa

Liitäntä	Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -YTE:n viite	Tavanomaisen rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset -YTE:n viite
Juna valmis	4.2.14.1 Juna valmis -viesti kaikille junille	4.2.3.5 Juna valmis -viesti
Junan kulkuennuste	4.2.15.2 Junan kulkuennuste -viesti kaikille junille	4.2.4.2 Junan kulkuennuste -viesti
Junan kulkutiedot	4.2.15.1 Junan kulkutiedot -viesti kaikille junille	4.2.4.3 Junan kulkutiedot
Junan kulun keskeytymisestä kertova viesti rautatieyritykselle	4.2.16.2 Junan kulku keskeytynyt -viesti kaikille junille	4.2.5.2 Junan kulku keskeytynyt -viesti
Lyhyen aikavälin aikataulutietojen käsittely	4.2.17 Lyhyen aikavälin aikataulutietojen käsittely junia varten	4.2.2 Reittipyyntö
Yhteinen rajapinta	4.2.21.7 Yhteinen rajapinta rautatieyrityksen/infrastruktuurin haltijan viestintää varten	4.2.14.7 Yhteinen rajapinta rautatieyrityksen/infrastruktuurin haltijan viestintää varten
Keskitetty kuvaustietokanta	4.2.21.6 Keskitetty kuvaustietokanta	4.2.14.6 Keskitetty kuvaustietokanta
Viitetiedostot	4.2.19.1 Viitetiedostot	4.2.12.1 Viitetiedostot

4.4 **Käyttöä koskevat säännöt**

Tämän asiakirjan 3 luvussa esitettyjen olennaisten vaatimusten mukaisesti tässä YTE:ssä tarkoitettua osajärjestelmää koskevat seuraavat käyttösäännöt:

▼B

4.4.1 *Tietojen laatu*

Tietojen laadun varmistamiseksi jokaisen YTE:n mukaisen viestin alkuperäinen lähettäjä vastaa viestiin sisältyvien tietojen oikeellisuudesta viestin lähettämishetkellä. Jos tietojen laadunvarmistuksessa käytettävät lähdetiedot ovat saatavissa tässä YTE:ssä esitetyistä tietokannoista, näissä tietokannoissa olevia tietoja on käytettävä tiedon laadunvarmistukseen.

Jos tietojen laadunvarmistuksessa käytettävät lähdetiedot eivät ole saatavissa tässä YTE:ssä esitetyistä tietokannoista, viestin alkuperäisen lähettäjän on tehtävä tietojen laadunvarmistus omia resurssejaan käyttäen.

Tietojen laadunvarmistus sisältää vertaamisen tässä YTE:ssä esitetyistä tietokannoista saatuihin tietoihin sekä tarvittaessa loogiset tarkistukset, joilla varmistetaan tietojen ja viestien ajantasaisuus ja jatkuvuus.

Tiedot ovat korkealuokkaisia, jos ne soveltuvat aiottuun käyttöön, mikä tarkoittaa, että

— niissä ei ole virheitä eli ne ovat käytettävissä, tarkkoja, ajantasaisia, täydellisiä, yhdenmukaisia muiden lähteiden kanssa jne.,

— niillä on halutut ominaisuudet eli ne ovat oleellisia, kattavia, riittävän yksityiskohtaisia, helppolukuisia, helposti tulkittavia jne.

Tietojen laatua kuvaavat ensi sijassa seuraavat ominaisuudet:

— tarkkuus,

— täydellisyys,

— oikeellisuus,

— oikea-aikaisuus.

T a r k k u u s

Tarvittavat tiedot (data) on kerättävä mahdollisimman taloudellisesti. Tämä käy päinsä vain, jos alkuperäistiedot kirjataan mahdollisuuksien mukaan vain kerran koko matkan osalta. Tämän vuoksi alkuperäistiedot pitäisi tuoda järjestelmään mahdollisimman lähellä niiden alkuperää jotta ne voidaan täysin sisällyttää myöhempiin käsittelyvaiheisiin.

T ä y d e l l i s y y s

Ennen viestien lähettämistä on niiden täydellisyys ja syntaksi tarkistettava metadatan avulla. Näin myös vältetään tarpeetonta liikennettä verkossa.

Kaikkien saapuvien viestien täydellisyys on myös tarkistettava metadatan avulla.

O i k e e l l i s u u s

Tietojen oikeellisuus on varmistettava toimintasääntöjä noudattamalla. Tiedon syöttämistä kahteen kertaan on vältettävä ja tietojen omistaja on selvästi ilmoitettava.

Näiden toimintasääntöjen toteuttamistapa vaihtelee säännön monimutkaisuuden mukaan. Yksinkertaisten sääntöjen kohdalla riittävät tietokannan rajoitukset ja liipaisuehdot. Kun kyse on monimutkaisemmista säännöistä, jotka tarvitsevat tietoja eri taulukoista, on käytettävä validointimenettelyjä, joissa tietoversion oikeellisuus tarkistetaan, ennen kuin liitäntään lähetettävät tiedot luodaan ja uusi tietoversio tulee käyttöön. Siirrettävien tietojen validointi määriteltyjen toimintasääntöjen avulla on varmistettava.

▼B

Oikea-aikaisuus

Tiedon oikea-aikainen saanti on tärkeää. Jos tiedon tallennus tai viestien lähetys käynnistyy tietyn tietojärjestelmän tapahtuman liipaisemana, oikea-aikaisuus ei ole ongelma, kunhan tietojärjestelmä on asianmukaisesti suunniteltu toimintaprosessien vaatimusten mukaiseksi. Useimmissa tapauksissa heräte viestin lähettämiseen kuitenkin tulee käyttäjältä tai ainakin se perustuu käyttäjältä tulleeseen lisäsyötteeseen. Oikea-aikaisuusvaatimusten täyttämiseksi tiedot on päivitettävä mahdollisimman pian myös sen varmistamiseksi, että järjestelmän automaattisesti lähettämien viestien asiasisältö on oikea.

Kyselyjen vasteajat on eri sovellusten ja käyttäjätyyppien kohdalla määriteltävä yksityiskohtaisissa tietoteknisissä eritelmissä. Kaikki tietojen päivitykset ja vaihdot on tehtävä mahdollisimman pian.

Tietojen laatumittarit

Yksityiskohtaisissa tietoteknisissä eritelmissä on määriteltävä asianmukaiset prosenttiluvut seuraaville parametreille:

— tietojen täydellisyys (täytettyjen tietokenttien prosenttiosuus) ja oikeellisuus (arvoiltaan vastaavien taulukkojen/tiedostojen/tietueiden prosenttiosuus),

— tietojen oikea-aikaisuus (tietyssä ajassa käyttöön saatujen tietojen prosenttiosuus),

— vaadittu tarkkuus (tallennettujen ja todellisiin arvoihin verratessa oikeaksi todettujen arvojen prosenttiosuus).

4.4.2 *Keskitetyn kuvaustietokannan käyttö*

Keskitetyn kuvaustietokannan toiminnot on määritelty 4.2.14.6 kohdassa (Keskitetty kuvaustietokanta). Tietojen laadunvarmistuksen takia keskitettyä kuvaustietokantaa käyttävän yhteisön tulisi vastata metadatan ja luettelon päivityksestä ja laadusta sekä käytön valvonnan hallinnoinnista. Metadatan laadun on täydellisyyden, oikeellisuuden, oikea-aikaisuuden ja tarkkuuden osalta mahdollistettava tämän YTE:n mukainen asianmukainen toiminta.

4.5 **Ylläpitosäännöt**

Tämän asiakirjan 3 luvussa esitettyjen olennaisten vaatimusten mukaisesti tässä YTE:ssä tarkoitettua osajärjestelmää koskevat seuraavat ylläpitosäännöt:

Kuljetuspalvelun laatu on turvattava myös silloin, kun data korruptoituu tai tietojenkäsittelylaitteisto vioittuu kokonaan tai osittain. Sen vuoksi on suositeltavaa asentaa kaksinkertaiset järjestelmät tai erityisen luotettavat tietokoneet, joiden keskeytymätön toiminta ylläpitotoimien aikana on varmistettu.

Erilaisia tietokantoja koskevat ylläpitonäkökohdat on mainittu 4.2.19.2 kohdan (Tietokantoja koskevia lisävaatimuksia) 10 ja 21 alakohdassa.

4.6 **Ammatillinen pätevyys**

Osajärjestelmän käyttöön ja ylläpitoon sekä tämän YTE:n toteuttamiseen tarvittavalta henkilöstöltä edellytetään seuraavaa ammatillista pätevyyttä:

Tämän YTE:n toteuttaminen ei vaadi kokonaan uutta laitteisto- ja ohjelmistojärjestelmää uusine henkilöstöineen. YTE:n vaatimusten toteuttaminen johtaa vain nykyisen henkilöstön hoitaman toiminnan muutoksiin, parannuksiin tai laajennuksiin. Tämän vuoksi kansallisten ja eurooppalaisten ammatillista pätevyyttä koskevien säännösten lisäksi ei tule mitään uusia vaatimuksia.

▼B

Tarpeen mukaan järjestettävän henkilöstön lisäkoulutuksen ei pitäisi rajoittua pelkästään laitteiden käytön opettamiseen. Kaikkien työntekijöiden on tiedettävä ja ymmärrettävä oma tehtävänsä kuljetuksen kokonaisprosessissa. Henkilöstön on erityisesti tiedostettava korkean suoritustason ylläpitämisen tärkeys, koska sillä on ratkaiseva merkitys myöhemmin käsiteltävän tiedon luotettavuuden kannalta.

Junien kokoonpanon ja käytön edellyttämä ammatillinen pätevyys on määritelty käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä.

4.7 **Työterveys- ja turvallisuusolot**

Kyseessä olevan osajärjestelmän käyttöön ja ylläpitoon sekä tämän YTE:n toteuttamiseen tarvittavan henkilöstön työterveys- ja turvallisuusolot ovat seuraavat:

Kansallisten ja unionin työterveys- ja turvallisuusmääräysten lisäksi ei ole lisävaatimuksia.

4.8 **Luvan saaneita kalustoyksikkötyyppejä ja infrastruktuuria koskevat rekisterit**

Direktiivin 2008/57/EY 34 artiklan 1 kohdan mukaan ”Viraston on perustettava ja pidettävä ajan tasalla rekisteri raideliikenteen kalustoyksikkötyypeistä, joiden käyttöönotolle yhteisön rautatieverkossa jäsenvaltiot ovat myöntäneet luvan”. Direktiivin 2008/57/EY 35 artiklan 1 kohdan mukaan ”Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että infrastruktuurirekisterit julkaistaan ja saatetaan ajan tasalle”.

Näiden rekisterien vuosittaisen päivitys- ja julkaisutyön takia niitä ei voida hyödyntää Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -osajärjestelmässä. Tämän vuoksi tällä YTE:llä ei ole mitään tekemistä näiden rekisterien kanssa.

5. YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT

5.1 **Määritelmä**

Direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan f kohdan mukaan ’yhteentoimivuuden osatekijöillä’ tarkoitetaan sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet kuten tietokoneohjelmat.

5.2 **Osatekijöiden luettelo**

Yhteentoimivuuden osatekijöistä säädetään direktiivin 2008/57/EY asiaa koskevissa säännöksissä.

Henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan osajärjestelmän osalta ei ole määritetty yhteentoimivuuden osatekijöitä.

Tämän YTE:n vaatimusten täyttämiseen tarvitaan vain tavanomaisia tietoteknisiä laitteita, joilta ei edellytetä mitään erityistä yhteentoimivuutta rautatieympäristössä. Tämä pätee tietokonelaitteiston osiin ja käytettyihin standardiohjelmistoihin, kuten käyttöjärjestelmään ja tietokantoihin. Sovellusohjelmistot ovat käyttäjäkohtaisia, ja niitä voidaan mukauttaa ja parannella kunkin toiminnallisuuden ja tarpeiden mukaan. Sovellusintegraatioarkkitehtuuria koskevassa ehdotuksessa oletetaan, että sovellukset eivät välttämättä käytä samaa sisäisten tietojen mallia. Sovellusintegraatio määritellään prosessiksi, jossa erikseen suunnitellut sovellusjärjestelmät saadaan toimimaan yhdessä.

▼B

5.3 **Osatekijöiden suoritustasot ja eritelmät**

Katso 5.2 kohta. Tämäkään kohta ei ole henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kannalta oleellinen.

6. OSATEKIJÖIDEN VAATIMUSTENMUKAISUUDEN JA/TAI KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUDEN ARVIOINTI JA OSAJÄRJESTELMÄN TARKASTUS

6.1 **Yhteentoimivuuden osatekijät**

6.1.1 *Arviointimenettelyt*

Ei oleellinen henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kannalta.

6.1.2 *Moduuli*

Ei oleellinen henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kannalta.

6.2 **Henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskeva osajärjestelmä**

Direktiivin 2008/57/EY liitteen II mukaan osajärjestelmät jaetaan rakenteellisin ja toiminnallisin perustein. Rakenteellisia osajärjestelmiä koskevien YTE:ien kohdalla vaatimustenmukaisuuden arviointi on pakollinen. Henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -osajärjestelmä kuuluu toiminnallisin perustein luokiteltuun alueeseen, eikä tässä YTE:ssä määritellä mitään vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevia moduuleja.

7. TOTEUTTAMINEN

7.1 **Johdanto**

Tämä YTE koskee henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset -osajärjestelmää. Direktiivin 2008/57/EY liitteen II mukaan kyseessä on toiminnallinen osajärjestelmä. Tämän YTE:n soveltamisessa ei siksi tukeuduta uusiin, uusittuihin tai parannettuihin osajärjestelmiin, kuten on tavallista rakenteellisiksi luokiteltujen osajärjestelmien kohdalla, paitsi YTE:ssä erikseen mainituissa tapauksissa.

Tämä YTE toteutetaan kolmessa vaiheessa:

— ensimmäinen vaihe: yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma

— toinen vaihe: kehitystyö

— kolmas vaihe: käyttöönotto.

7.2 **Ensimmäinen vaihe – yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma**

Ensimmäisellä vaiheella on kolme tavoitetta:

1. Määritellä tiedonvaihtojärjestelmä, jäljempänä ’järjestelmä’, joka koostuu yhteisistä komponenteista ja yhteyksistä niiden sidosryhmien tieto- ja viestintäjärjestelmiin, jotka kykenevät täyttämään tämän asetuksen vaatimukset.

2. Tällaisen järjestelmän teknisen ja taloudellisen toteuttamiskelpoisuuden vahvistaminen.

3. Etenemissuunnitelman laatiminen niistä toimista, jotka katsotaan tarpeellisiksi järjestelmän toteuttamiseksi, mukaan luettuina asianmukaiset välitavoitteet, joiden avulla komissio, Euroopan rautatievirasto. jäsenvaltiot ja kyseeseen tulevat sidosryhmät voivat seurata toteutuksen etenemistä.

7.2.1 *Projektinhallinta ensimmäisen vaiheen aikana*

Komission on perustettava ohjauskomitea viimeistään kuukauden kuluttua tämän asetuksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä.* Komitean on koostuttava seuraavista:

— asetuksen (EY) N:o 881/2004 3 artiklan 2 kohdassa määritellyt Euroopan tasolla toimivat edustavat rautatiealan elimet (”edustavat rautatiealan elimet”)

▼B

— lipunmyyjien edustaja

— eurooppalaisten matkustajien edustaja

— Euroopan rautatievirasto ja

— komissio.

Ohjauskomitean puheenjohtajina toimivat yhdessä a) komissio ja b) edustavien rautatiealan elinten nimeämä henkilö. Komission on kolmen ohjauskomitean jäsenen avustuksella laadittava tämän ohjauskomitean työjärjestys, joka komitean on hyväksyttävä. Päätösten on oltava avoimia, ja niille on esitettävä asianmukaiset tekniset ja taloudelliset perustelut.

Ohjauskomitean jäsenet voivat ehdottaa komitealle muiden organisaatioiden ottamista mukaan tarkkailijoina silloin, kun tälle on asianmukaiset tekniset ja taloudelliset perusteet.

7.2.2 *Roolit ja vastuut*

7.2.2.1 Sidosryhmät

1. Edustavien rautatiealan elinten perustaman projektiryhmän, jossa on mukana lipunmyyjien edustaja, on laadittava yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävä suunnitelma ohjauskomitean hyväksymän toimintaohjelman pohjalta.

2. Projektiryhmän on perustettava tarvittavat työryhmät, joissa hyödynnetään Euroopan rautatieviraston, rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden, asemapäälliköiden, lipunmyyjien työntekijäpuolen edustajien ja matkustajien edustajien asiantuntemusta.

3. Projektiryhmän on toteutettava koko projekti avoimesti, ja kaikki projektiryhmän ja sen työryhmien pöytäkirjat, asiakirjat ja tuotokset on asetettava pysyvästi ja täysimääräisesti komission ja Euroopan rautatieviraston käytettäviksi.

4. Projektiryhmän on lähetettävä kuukausittain raportti työnsä edistymisestä ohjauskomitealle ja noudatettava kaikilta osin komitean päätöksiä. Ohjauskomitean on hyväksyttävä kyseisen raportin rakenne ja sisältö aloituskokouksessa.

5. Projektiryhmän on annettava tietoja rautatieyrityksille, infrastruktuurin haltijoille, asemapäälliköille, lipunmyyjille ja matkustajien edustajille sekä neuvoteltava näiden kanssa. Sen on erityisesti otettava huomioon pienet rautatieyritykset sekä rautatieyritykset, jotka eivät ole mukana edustavissa rautatiealan elimissä, sekä pidettävä ne ajan tasalla ja kuultava niitä.

6. Rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden, asemapäälliköiden, lipunmyyjien ja matkustajien edustajien on tuettava projektia antamalla sen käyttöön tietoja sekä toiminnallista ja teknistä asiantuntemusta projektiryhmän sitä pyytäessä.

7.2.2.2 Euroopan rautatievirasto

1. Euroopan rautatieviraston on seurattava ja arvioitava yksityiskohtaisten tietoteknisten eritelmien, hallinnan kuvauksen ja suuntaviivojen kehitystyötä selvittääkseen, onko halutut tavoitteet saavutettu.

2. Euroopan rautatieviraston on annettava komissiolle yksityiskohtaisia tietoteknisiä eritelmiä, hallinnan kuvausta ja suuntaviivoja koskeva suositus.

▼B

7.2.2.3 K o m i s s i o

1. Komission on annettava projektiryhmälle luettelo hankkeeseen mukaan otettavista elimistä.

2. Saatuaan yksityiskohtaiset tietotekniset eritelmät, hallinnan kuvaus ja suuntaviivat sisältävän suunnitelman komission on arvioitava niitä Euroopan rautatieviraston antaman suosituksen pohjalta ja tehtävä arviointinsa perusteella tarvittavat toimet nykyisen YTE:n muuttamiseksi.

3. Komissio pitää jäsenvaltiot ajan tasalla direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

7.2.3 *Tuotokset*

Yksityiskohtaisten tietoteknisten eritelmien on kuvattava järjestelmää ja ilmaistava selkeästi ja yksiselitteisesti, kuinka järjestelmä täyttää henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n vaatimukset. Tällaisten eritelmien kehittäminen edellyttää henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n käyttöönottoprosessin taustalla olevien teknisten, operatiivisten, taloudellisten ja institutionaalisten seikkojen järjestelmällistä analysointia. Siksi projektin tuotosten on sisällettävä muun muassa seuraavat tuotokset:

1. Toiminnalliset, tekniset ja suorituskykyä koskevat eritelmät, niihin liittyvät tiedot, liitäntöjä koskevat vaatimukset sekä turvallisuutta ja laatua koskevat vaatimukset.

2. Järjestelmän yleisen arkkitehtuurin hahmotelma. Siinä on kuvattava, kuinka tarvittavat komponentit toimivat vuorovaikutuksessa ja sopivat yhteen. Tämän on perustuttava sellaisten järjestelmäkokoonpanojen analysointiin, jotka kykenevät integroimaan vanhat tietotekniset laitteistot ja ohjelmistot ja samalla tarjoamaan vaadittavan toiminnallisuuden ja suorituskyvyn.

Suuntaviivat sisältävän suunnitelman on käsitettävä:

1. Järjestelmän toteuttamiseksi tarvittavien toimien tunnistaminen.

2. Siirtymäsuunnitelma, joka sisältää todennettavissa olevien aineellisten välitulosten syntymistä edistävät vaiheet sidosryhmien nykyisten tieto- ja viestintäjärjestelmien puitteista itse järjestelmään saakka siirtymiseen.

3. Yksityiskohtainen suunnitelma välitavoitteista.

4. Suuntaviivat sisältävän suunnitelman kriittisten vaiheiden riskinarviointi.

5. Järjestelmän kehittämiseen ja käyttöön liittyvien elinkaaren aikaisten kokonaiskustannusten arviointi sekä tulevaisuuden investointisuunnitelma ja kustannusten ja hyötyjen arviointi.

Hallinnan kuvauksessa on esitettävä järjestelmän kehitystä, validointia ja myöhemmin sen käyttöön ottamista ja kentällä tapahtuvaa käyttöä sen koko käyttöiän ajan tukevat asianmukaiset hallintarakenteet, menetelmät ja menettelyt (mukaan lukien tämän YTE:n määräysten nojalla mukana olevien osapuolten välisten erimielisyyksien hallinta).

7.2.4 *Välitavoitteet*

1. Projektiryhmän ja ohjauskomitean aloituskokous on järjestettävä viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän asetuksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä.*

   a) Aloituskokouksessa projektiryhmän on esitettävä projektin kuvaus sekä projektin toimintasuunnitelma aikatauluineen. Projektisuunnitelman on sisällettävä tehtäväselostukset, projektiorganisaatio, osapuolten roolit ja vastuut projektissa

▼B

sekä projektin toteuttamistapa mukaan lukien prosessi kaikkien sidosryhmien kuulemiseksi ja niille tiedottamiseksi.

b) Aloituskokouksessa projektiryhmä ja ohjauskomitea keskustelevat ja sopivat väliraportin ja 7.2.2.1 kohdassa tarkoitettujen kuukausiraporttien sisällöstä ja yksityiskohtaisuudesta.

2. Projektiryhmän on annettava ohjauskomitealle väliraportti viimeistään viiden kuukauden kuluttua aloituskokouksesta.

3. Tuotokset on esitettävä komissiolle ja Euroopan rautatievirastolle viimeistään kymmenen kuukauden kuluttua aloituskokouksesta.

4. Euroopan rautatievirasto on annettava komissiolle annettuja tuotoksia koskeva suositus viimeistään kahden kuukauden kuluttua niiden saamisesta.

7.3 **Toinen vaihe – kehitystyö**

Kaikkien mukana olevien toimijoiden on kehitettävä järjestelmää nykyisen YTE:n muutosten jälkeen.

7.4 **Kolmas vaihe – käyttöönotto**

Kaikkien mukana olevien toimijoiden on otettava järjestelmä käyttöön nykyisen YTE:n muutosten jälkeen.

7.5 **Muutoksenhallinta**

7.5.1 *Muutoksenhallintaprosessi*

On suunniteltava muutoksenhallintamenettelyjä sen varmistamiseksi, että muutosten kustannukset ja edut analysoidaan asianmukaisesti ja että muutokset toteutetaan hallitusti. Euroopan rautatievirasto on määriteltävä, otettava käyttöön sekä tuettava ja hallittava näitä menettelyjä, joiden on sisällettävä:

— muutoksen perustana olevien teknisten rajoitusten tunnistaminen

— maininta siitä, kuka vastaa muutoksen toteuttamismenettelyistä

— toteutettavien muutosten validointimenettely

— muutostenhallinnan, versiojulkaisujen, siirtymän ja laajennuksen suuntaviivat.

— yksityiskohtaisten eritelmien toimittamisesta sekä laadunvarmistuksesta ja järjestelmän ominaisuuksien hallinnasta vastaavien tahojen määrittely.

Muutoksenhallintalautakunnan (CCB) on koostuttava Euroopan rautatievirasto, edustavien rautatiealan elinten, lipunmyyjien, matkustajien ja jäsenvaltioiden edustajista. Tällaisella eri osapuolten välisellä kytköksellä on varmistettava järjestelmällinen näkökulma tehtäviin muutoksiin ja kattava arvio niiden vaikutuksista. Muutoksenhallintalautakunta asetetaan aikanaan Euroopan rautatievirasto suojelukseen.

7.5.2 *Euroopan rautatievirasto julkaisemia asiakirjoja koskeva erityinen muutoksenhallintaprosessi*

Tämän YTE:n 4 luvussa mainitut ja tämän asetuksen liitteessä III luetellut tekniset asiakirjat (avoimiin kohtiin liittyviä standardeja lukuun ottamatta) ovat rautatievirasto direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 8 kohdan nojalla julkaisemia teknisiä asiakirjoja.

▼B

Euroopan rautatieviraston on laadittava näitä asiakirjoja koskeva muutoksenhallintajärjestelmä seuraavien kriteerien mukaisesti:

1. Teknisiin asiakirjoihin vaikuttavat muutospyynnöt esitetään joko kansallisten turvallisuusviranomaisten tai asetuksen (EY) N:o 881/2004 3 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen Euroopan tasolla toimivien edustavien rautatiealan elinten tai lipunmyyjien edustajien tai sen elimen välityksellä, joka alun perin laati teknisten asiakirjojen edelläkävijöinä toimineet asiakirjat.

2. Euroopan rautatieviraston on kerättävä ja säilytettävä muutospyynnöt.

3. Euroopan rautatieviraston on esitettävä muutospyynnöt niitä varten perustetulle työryhmälle, joka arvioi ne ja valmistelee ehdotuksen ja liittää siihen tarvittaessa taloudellisen arvionsa.

4. Tämän jälkeen Euroopan rautatieviraston on esitettävä muutospyyntö ja siihen liittyvä ehdotus muutoksenvalvontalautakunnalle, joka joko validoi muutospyynnön, jättää sen validoimatta tai jättää asian pöydälle.

5. Jos muutospyyntöä ei validoida, Euroopan rautatieviraston on lähetettävä pyynnön esittäjälle joko tieto hylkäämisen syystä tai muutospyyntöluonnosta koskeva lisätietopyyntö.

6. Jos muutospyyntö validoidaan, teknistä asiakirjaa on muutettava.

7. Ennen muutetun teknisen asiakirjan julkaisemista asiakirja sekä siihen liittyvä muutospyyntö ja taloudellinen arviointi on saatettava komission tietoon.

8. Komissio pitää jäsenvaltiot ajan tasalla direktiivin 2008/57/EY 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean välityksellä.

9. Teknisen asiakirjan uusi versio ja validoitu muutospyyntö on asetettava nähtäville Euroopan rautatieviraston verkkosivuille.

Jos muutoksenhallinta vaikuttaa elementteihin jotka ovat yhteiskäytössä tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n kanssa, muutokset on tehtävä niin, että jo käyttöön otetun tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n muutokset ovat mahdollisimman vähäisiä, jotta saavutetaan optimaaliset synergiaedut.

7.6 **Erityistapaukset**

7.6.1 *Johdanto*

Seuraavat erityismääräykset koskevat jäljempänä esitettyjä erityistapauksia:

a) P-tapaukset eli pysyvät tapaukset

b) T-tapaukset eli tilapäisesti voimassa olevat määräykset. Näiden osalta on suositeltavaa, että kyseinen järjestelmä saatetaan vaatimusten mukaiseksi vuoteen 2020 mennessä (tavoite, joka on ilmaistu yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY ([1]), sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 884/2004/EY ([2]).

7.6.2 *Erityistapausten luettelo*

Tässä YTE:ssä ei ole määritelty mitään erityistapauksia.

8. SANASTO

Tämän sanaston määritelmät koskevat termien käyttöä tässä YTE:ssä.

([1]) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1.
([2]) EUVL L 167, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Termi	Merkitys
Reittiä pyytävä osapuoli	Termi tarkoittaa joko toimiluvan saanutta rautatieyritystä tai jäsenvaltion valtuuttamaa muuta osapuolta, joka pyrkii saamaan käytössä olevaan aikatauluun junalle reitin hoitaakseen rataliikennepalveluja alueellaan kaupallisena tai julkisena palveluna. Esimerkkejä tällaisista valtuutetuista osapuolista voivat olla viranomaiset tai muut osapuolet, joilla on sopimus pääsystä rataverkkoon tai tällaisten osapuolten muodostamaa kansainvälistä ryhmää, jota kutsutaan myös hakijaryhmäksi tai reittiä pyytävien osapuolten ryhmäksi.
ACID-periaate	Lyhenne sanoista Atomicity (atomisuus), Consistency (oikeellisuus), Isolation (erillisyys) ja Durability (kestävyys). Nämä ovat neljä kaikille toimille yhteistä ominaisuutta: Atomisuus: toimissa, joissa on mukana kaksi tai useampia erillisiä tietoja, sitoutetaan joko kaikki tiedot tai ei mitään niistä. Oikeellisuus: toimi joko luo uuden ja kelvollisen datan tilan tai, jos tapahtuu jokin virhe, kaikki data palautetaan tilaan, joka niillä oli ennen toimen aloittamista. Erillisyys: käynnissä oleva toimi, joka ei vielä ole peruuttamaton, on pidettävä erillisenä muista toimista. Kestävyys: järjestelmän on tallennettava sitoutetut tiedot siten, että ne järjestelmän pettäessä ja käynnistyessä uudelleen ovat käytettävissä oikeassa tilassa. ACID-periaatteen konsepti kuvaillaan standardin ISO/IEC 10026–1:1992 osassa 4. Kaikkia näitä ominaisuuksia voidaan mitata. Yleensä kuitenkin suunnitellaan toimia hallitseva tai valvova toiminto ACID-periaatteen toteuttamiseksi. Yksi tapa saavuttaa ACID-tavoitteet hajautetussa järjestelmässä on käyttää kaksivaiheista sitoutumiskäytäntöä (2PC), millä varmistetaan se, että kaikkien mukana olevien tahojen on sitouduttava toimen tekemiseen tai muussa tapauksessa mikään niistä ei sitoudu siihen, ja toimi perutaan.
Todellinen saapumispäivä ja -aika	Tarkoittaa liikennevälineen todellista saapumispäivää (ja -aikaa)
Arvioitu saapumispäivä ja -aika	Tarkoittaa liikennevälineen viimeisimpään ennusteeseen perustuvaa arvioitua saapumispäivää (ja -aikaa)
Suunniteltu saapumispäivä ja -aika	Tarkoittaa liikennevälineen aikataulun mukaista saapumispäivää (ja -aikaa)
Odotettavissa oleva saapumisen viivästyminen	Tarkoittaa arvioidun ja aikataulun mukaisen saapumispäivän ja -ajan eroa
Saapumisen todellinen viivästyminen	Tarkoittaa todellisen ja aikataulun mukaisen saapumispäivän ja -ajan eroa
Harkinnan mukaan	Tarkoittaa, että rautatieyritys voi päättää asian kokemuksensa ja tarpeidensa perusteella.
Varausjärjestelmä	Tarkoittaa sähköistä järjestelmää, jossa ylläpidetään luetteloa kuljetuspalveluista, joita varten kuljetuspalvelujen tarjoajat valtuuttavat jakeluyhtiöt kirjoittamaan matkustusasiakirjoja.
Varausten hoitaja	Tarkoittaa varausjärjestelmää hoitavaa yhtiötä. Voi olla kuljetusyhtiö.
Valtuutettu julkinen elin	Tarkoittaa viranomaista, jolla on lakisääteinen velvollisuus tai oikeus tarjota yleisölle matkatietoja, sekä myös viranomaista, joka vastaa asetuksen (EY) N:o 1371/2007 täytäntöönpanosta asetuksen 30 artiklan 1 kohdan nojalla.

▼B

Termi	Merkitys
Käytettävyys	Viittaa tietoihin (kuljetuspalvelusta, tarjoustyypistä, tariffista, muusta palvelusta), jotka matkustaja voi todellisuudessa saada käyttöönsä tiettynä ajankohtana tietyn junan osalta. Termiä ei pidä sekoittaa tarjoukseen (kuljetuspalvelusta, tarjoustyypistä, tariffista, muusta palvelusta), joka ilmaisee, että niitä tarjotaan alustavan suunnittelun pohjaksi, mutta ne saattavat olla loppuunmyytyjä eivätkä siksi ole matkustajan käytettävissä tiettynä ajankohtana tietyn junan osalta.
Perusparametri	Tarkoittaa kaikkia sääntömääräisiä, teknisiä tai käyttöön liittyviä seikkoja, jotka ovat erittäin tärkeitä yhteentoimivuuden kannalta ja jotka edellyttävät 21 artiklan 2 kohdassa esitetyn menettelyn mukaista päätöstä ennen kuin yhteinen edustuselin voi laatia YTE-luonnosta.
Varaus (myynti)	Tarkoittaa lipun myyntiä varauksen kera tai ilman sitä
Kuljetusyhtiö	Tarkoittaa rautatieyritystä, jonka kanssa matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai sarjaa peräkkäisiä rautatieyrityksiä, joita tällainen sopimus sitoo.
Yhteiskuljetusyhtiö	Tarkoittaa kuljetusyhtiötä, joka yhteistyösopimuksen nojalla toimii yhdessä yhden tai useamman muun kuljetusyhtiön kanssa kuljetuspalvelun hoitamiseksi.
Yksinomainen kuljetusyhtiö	Tarkoittaa kuljetusyhtiötä, joka hoitaa kuljetuspalvelun muista kuljetusyrityksistä riippumattomana.
Kanava	Tarkoittaa menetelmää (kuten lipputoimiston automaattia, junassa olevaa tietovälinettä, julkisia verkkopalveluja, puhelinmyyntiä, matkaviestimillä ostettavia lippuja), jonka avulla rautatieyritys tarjoaa palvelua (tietoja, lipunmyyntiä, lipun hinnan palautuksia, vastauksia valituksiin jne.) matkustajalle.
Matkustajavaunun tunniste	Tarkoittaa matkustajavaunun yksilöllistä tunnusnumeroa.
Komissio	Tarkoittaa Euroopan komissiota.
COTS-tuote	Lyhenne sanoista Commercial Off-the-Shelf Products. Tarkoittaa kaupallisesti ”suoraan hyllystä” valmiina saatavaa tuotetta.
Asiakas	Tarkoittaa henkilöä, joka aikoo ostaa, on ostamassa tai on ostanut rautatieyrityksen tarjoaman tuotteen itselleen tai muille. Voi siksi olla eri asia kuin matkustaja (ks. matkustaja).
Salauksen purku	Tarkoittaa salatun datan muuntamista takaisin alkuperäiseen muotoonsa.
Viivästyminen	Tarkoittaa aikaeroa matkustajan aikataulun mukaisen saapumisajan ja todellisen tai odotettavissa olevan saapumisajan välistä ajallista erotusta.
Poikkeama	Tarkoittaa toiminnan tapahtumista edellä tai jäljessä sovitusta aikataulusta.
Todellinen lähtöpäivä/-aika	Tarkoittaa kuljetusvälineen lähdön päivämäärää (ja kellonaikaa).
Arvioitu lähtöpäivä/-aika	Tarkoittaa kuljetusvälineen viimeisimpään ennusteeseen perustuvaa arvioitua lähtöpäivää (ja kellonaikaa).
Suunniteltu lähtöpäivä/-aika	Tarkoittaa kuljetusvälineen aikataulun mukaista lähtöpäivää (ja kellonaikaa).
Direktiivi 2008/57/EY	Tarkoittaa rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/57/EY.
Lähdön todellinen viivästyminen	Tarkoittaa todellisen ja aikataulun mukaisen lähtöpäivän ja -kellonajan eroa

▼B

Termi	Merkitys
Lähdön odotettavissa oleva viivästyminen	Tarkoittaa lähtöpäivän ja -kellonajan ja ennakoidun lähtöpäivän ja -kellonajan eroa
Näyttö	Tarkoittaa dynaamista näyttölaitetta, joka sijaitsee joko asemalla tai junan ulko- tai sisäpuolella ja joka on tarkoitettu matkustajille tiedottamiseen.
Jakeluyhtiö	Tarkoittaa yritystä, joka tarjoaa lippujen kirjoittajille oikeudelliset ja tekniset valmiudet rautatieyritysten tarjoamien tuotteiden myymiseen tai niiden ostomahdollisuuden tarjoamiseen matkustajille verkkopalvelujen välityksellä. Tämän lisäksi jakeluyhtiö voi tarjota lippujen kirjoittajille palveluja kokoamalla muiden kuljetusyhtiöiden hoitamia osuuksia matkustajan tarvitsemaksi kokonaismatkaksi. Jakeluyhtiö voi olla kuljetusyhtiö.
Kotimaan matka	Tarkoittaa matkustajan junamatkaa, jossa ei ylitetä jäsenvaltion rajaa.
Rautateiden kotimaan henkilöliikenne	Tarkoittaa rautateiden henkilöliikennettä, jossa ei ylitetä jäsenvaltion rajaa.
Salaus	Tarkoittaa datan koodausta salausta varten.
ERA	Ks. Euroopan rautatievirasto.
Olennaiset vaatimukset	Tarkoittaa kaikkia direktiivin 2008/57/EY liitteessä III mainittuja edellytyksiä, jotka Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden, liitännät mukaan lukien, on täytettävä.
ETA	Lyhenne sanoista Estimated Time of Arrival. Junan arvioitu saapumisaika asemalle.
ETH	Lyhenne sanoista Estimated Time of Handover. Junan arvioitu luovutusaika infrastruktuurin haltijalta toiselle.
ETI	Lyhenne sanoista Estimated Time of Interchange. Junan arvioitu vaihtoaika rautatieyritykseltä toiselle.
Euroopan rautatievirasto	Tarkoittaa Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 881/2004 nojalla perustettua Euroopan rautatievirastoa.
Lipun hinta	Tarkoittaa kuljetuksesta tai palvelusta perittävää maksua.
Ennuste	Tarkoittaa parasta käytettävissä olevaa arviota tietystä tapahtumasta (esim. junan saapumis-, lähtö- tai ohikulkuajasta).
Ennustepiste	Tarkoittaa kohdepistettä, jota annettu ennuste koskee. Voi liittyä saapumiseen, lähtöön, ohikulkuun tai luovuttamiseen.
Rautateiden ulkomaan henkilöliikenne	Tarkoittaa rautatiematkaa, jonka matkustaja osti yhdessä maassa ja joka tapahtuu toisessa maassa.
Ulkomaan myynti	Tarkoittaa sitä, että junalipun myy muu lipun kirjoittaja kuin joku niistä kuljetusyhtiöistä, jotka käyttävät junaa, jossa lippu käytetään. Lipun kirjoittaja sijaitsee muualla kuin kuljetusyhtiöiden kotimaassa.
FTP	Lyhenne sanoista File Transfer Protocol. Tiedostonsiirtoprotokolla. Protokolla, jonka avulla voidaan siirtää tiedostoja TCP/IP-verkossa olevien tietokonejärjestelmien välillä.
Tilauksen täyttäminen	Tarkoittaa prosessia, jolla ostettu tuote toimitetaan asiakkaalle.
Yleiset kuljetusehdot	Tarkoittaa kuljetusyhtiön yleisiä ehtoja tai tariffeja, jotka ovat lainvoimaisia jokaisessa jäsenvaltiossa ja joista on kuljetussopimuksen tekemisen myötä tullut olennainen osa sitä.

▼B

Termi	Merkitys
Juna, jossa on paikkalippupakko	Tarkoittaa junaa, johon matkustaja pääsee vain ostettuaan matkalipun, joka sisältää myös paikkalipun.
Luovutuspiste	Tarkoittaa pistettä, jossa vastuu siirtyy yhdeltä infrastruktuurin haltijalta toiselle.
HTTP	Lyhenne sanoista Hypertext Transfer Protocol. Verkkoprotokolla. Asiakas-palvelinprotokolla, jolla muodostetaan yhteys internetissä oleviin palvelimiin.
Infrastruktuurin haltija (IM)	IM on lyhenne sanoista Infrastructure Manager. Tarkoittaa mitä tahansa elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä voi käsittää myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnoinnin. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille.
IM	Ks. infrastruktuurin haltija.
Integrated Reservation Tickets – IRT	Termillä tarkoitetaan junalippua, jonka käyttö on mahdollista vain tietyssä junassa tai tiettyyn aikaan. IRT-lippuja voidaan myydä vain myyntipäätteen ja junan varauksia hoitavan varausjärjestelmän välisellä online-verkkotapahtumalla.
Vaihto kuljetusyhtiöltä toiselle	Tarkoittaa hallinnan siirtymistä yhdeltä rautatieyhtiöltä toiselle toimintaan, turvallisuuteen ja vastuuseen liittyvistä käytännön syistä. Esimerkkejä: — perättäisiä kuljetusosuuksia hoitavat rautatieyritykset — junat, joita hoitaa sijaiskuljetusyhtiö — tiedonsiirto eri rautatieyritysten välillä.
Vaihtopiste	Tarkoittaa paikkaa, jossa junan hallinta siirretään rautatieyritykseltä toiselle. Kulussa olevasta junasta puhuttaessa seuraavan matkaosuuden reitin omistava rautatieyritys ottaa vastuun junasta toiselta rautatieyritykseltä.
Välipiste	Tarkoittaa paikkaa, joka määrittelee matkaosuuden alku- tai päätepisteen. Tämä voi esimerkiksi olla vaihto-, luovutus- tai käsittelypiste.
Rautateiden kansainvälinen henkilöliikenne	Tarkoittaa rautateiden henkilöliikennettä, jossa ylitetään vähintään yhden jäsenvaltion raja.
Kansainvälinen matka	Tarkoittaa matkustajan rautateitse tekemää matkaa, jossa ylitetään vähintään yhden jäsenvaltion raja.
Kansainvälinen myynti	Tarkoittaa lipun myymistä kansainväliselle matkalle.
Yhteentoimivuuden osatekijä	Tarkoittaa sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta Euroopan laajuisen rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat.
IP	Lyhenne sanoista Internet Protocol. Internetprotokolla.
Lipun kirjoittaja	Tarkoittaa yritystä, joka myy lipun ja saa siitä maksun. Voi olla kuljetusyhtiö ja/tai jakeluyhtiö. Lipussa on sen kirjoittavan yrityksen nimi ja mahdollisesti logo.

▼B

Termi	Merkitys
Matka	Tarkoittaa matkustajan (tai usean yhdessä matkustavan matkustajan) siirtymistä paikasta A paikkaan B.
Matkan suunnitteluväline	Tarkoittaa tietoteknistä järjestelmää, joka kykenee ehdottamaan matkaratkaisuja. Matkaratkaisu syntyy, kun yksi tai useampia kaupallisia kuljetuspalveluita vastaa vähintään kysymykseen ”Miten pääsen paikasta A paikkaan B niin, että matka alkaa/päättyy tiettynä päivänä ja tiettyyn kellonaikaan?”. Kysymys voi sisältää tarkempia lisämääreitä, kuten ”nopeimmalla tavalla”, ”edullisimmin”, ”ilman junanvaihtoa” jne. Matkustaja voi itse rakentaa matkaratkaisunsa käyttäen hyväkseen erilaisia tietolähteitä, tai matkan suunnitteluväline voi tarjota ratkaisun matkustajalle.
Haltija	Tarkoittaa henkilöä, joka kulkuneuvon omistajana tai sen käyttöön oikeutettuna hyödyntää sitä kaupallisesti pysyvällä tavalla kuljetusvälineenä ja on merkitty haltijaksi liikkuvan kaluston rekisteriin.
Veturin tunniste	Tarkoittaa vetoyksikön yksiselitteistä tunnistenumeroa.
Antaa käyttöön	Tarkoittaa tietojen tai datan julkaisemista niin, että niiden käyttöä saatetaan rajoittaa.
Matkaan oikeuttava tunnus	Viittaa tilauksen täyttämistapaan, missä asiakas tekee ostoksensa etukäteen (esim. kotona) ja saa vain vahvistusviestin, tavallisesti viitenumeron kera. Tämäntyyppistä myyntiä harjoittava yritys antaa lippujen käyttöä valvovalle organisaatiolle luettelon kaikista tiettyyn junaan päästettävistä matkustajista (ja vastaavista viitenumeroista). Matkustaja yksinkertaisesti ilmoittaa lippujen käyttöä valvovalle organisaatiolle haluavansa nousta junaan ennen junan lähtöä / sen jälkeen. Lippujen käyttöä valvova organisaatio tarkistaa, onko matkustajalla oikeus nousta junaan / olla junassa.
Markkinahinta	Ks. paikkamaksun sisältävä hinta.
Metadata	Yksinkertaistettuna metadata on dataa koskevaa dataa. Se kuvaa yrityksen tietojärjestelmissä olevan datan, ohjelmistopalvelut ja muut komponentit. Esimerkkejä erityyppisistä metadatoista ovat standardin datamäärittelyt, sijaintia ja reititystä koskevat tiedot sekä yhteiskäytössä olevan datan jakelua koskevan synkronoinnin hallinta.
Ilmoitetut laitokset	Tarkoittaa elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen.
NRT-juna	Tarkoittaa junaa, jota varten matkustajan on ostettava NRT-lippu, kun kyse on kansainvälisestä tai ulkomaan myynnistä.
NRT	Lyhenne sanoista Non Integrated Reservation. Kyseessä on menettely, jossa lipun kirjoittaja voi kirjoittaa lipun paikallisesti ilman verkkoyhteyttä varausjärjestelmään. NRT-liput ovat aina avoimia lippuja, eli kuljetussopimus on voimassa missä tahansa lippuun merkityllä reitillä liikennöivässä NRT-junassa lipulle määritellyn voimassaoloajan. NRT-lipun kirjoittamista varten kirjoittaja tarvitsee luettelon matkaosuuksista ja yhden tai useamman taulukon, jossa on eri matkoja vastaavat hintatiedot. Paikkavaraukset voidaan myös maksaa lipun yhteydessä (joissain tapauksissa se on myös pakollista).
Tarjous	Ks. käytettävyys
Virallinen verkkosivusto	Tarkoittaa yhtiön julkista verkkosivustoa, jolla asiakkaille annetaan kaupallisia tietoja. Verkkosivuston on oltava Web-sisällön saavutettavuusohjeiden mukaisesti koneellisesti luettavissa.

▼B

Termi	Merkitys
Yhteinen tiedonvälityspiste	Rautateiden infrastruktuurin haltijoiden kansainvälisen yhteistyön tuloksena rautateiden asiakkaille tarjottava yksi yhteyspiste, joka on tarkoitettu seuraavia toimia varten: määriteltyjen reittien tilaaminen kansainvälistä tavaraliikennettä varten, junan kulun seuraaminen, yleensä myös radankäytön laskuttaminen infrastruktuurin haltijoiden puolesta.
Matkustaja	Tarkoittaa henkilöä, joka aikoo tehdä, on tekemässä tai on tehnyt matkan käyttäen yhden tai useamman rautatieyrityksen kuljetus- ja muita palveluja. Voi olla eri asia kuin asiakas (ks. asiakas).
Reitti	Tarkoittaa infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan junan kuljettamisessa kahden pisteen välillä tiettynä aikana (ajan ja paikan suhteen määritelty reitti)
Reitin numero	Tarkoittaa määritellyn reitin numeroa.
Maksu	Tarkoittaa varojen siirtoa osapuolelta (kuten asiakkaalta) toiselle (kuten jakeluyhtiölle). Maksu suoritetaan yleensä vastikkeena kuljetuksen tai palvelun suorittamisesta.
Vertaisperiaate	Tarkoittaa tiettyä järjestelmien ja sovellusten tyyppiä, jossa käytetään hajautettuja resursseja kriittisen toiminnan hajautettuun toteuttamiseen.
Liikuntarajoitteinen henkilö	Tarkoittaa henkilöä, jonka liikkuvuutta kuljetuspalveluja käytettäessä rajoittaa jokin fyysinen vamma (aisteihin tai liikuntaelimiin liittyvä, pysyvä tai tilapäinen), kehitysvammaisuus tai henkinen vajavaisuus tai jokin muu vamma tai ikä ja jonka tilanne vaatii erityistä huomioon ottamista ja kaikille matkustajille tarjottavan palvelun mukauttamista kyseisen henkilön erityistarpeisiin.
Laituri	Tarkoittaa aseman aluetta, jossa noustaan junasta/junaan.
Alkuperäistiedot	Perustiedot, joka sisällytetään viesteihin viitetietona tai johdetun datan toimivuuden ja laskemisen perustaksi.
PRM	Ks. Liikuntarajoitteinen henkilö.
Tuote	Tarkoittaa tietyntyyppistä junaa, jossa on määrätyt palvelut (esim. suurnopeusjuna, polkupyörien kuljetustilat, paikkoja liikuntarajoitteisille henkilöille, lepotuolipaikoilla ja/tai makuupaikoilla varustettuja vaunuja, ravintolavaunuja, noutoruokapalveluja jne.), joihin liittyvät tietyt hinnat ja mahdollisesti erikoisehdot.
Julkaista	Tarkoittaa tietojen tai datan julkaisemista niin, että niiden käyttöä ei rajoiteta.
Rautatiejärjestelmä	Tarkoittaa (esim. ”Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä”) liitteessä I (direktiivi 2008/57/EY) kuvattua rakennelmaa, joka koostuu Euroopan laajuisen kuljetusjärjestelmän radoista ja kiinteistä laitteistoista, jotka on rakennettu tai parannettu tavanomaista rautatieliikennettä ja yhdistelmäliikennettä varten, sekä kyseisellä infrastruktuurilla kulkemaan suunnitellusta liikkuvasta kalustosta.
Rautatieyritys	Tarkoittaa yksityistä tai julkista yritystä, jolla on yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukainen lupa ja joka päätoimenaan harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset.
Säännölliset ja lyhytaikaiset prosessit	Säännöllinen tarkoittaa prosessia, joka toteutetaan vähintään seitsemän päivän väliajoin. Lyhytaikainen tarkoittaa prosessia, joka toteutetaan enintään seitsemän päivän väliajoin.

▼B

Termi	Merkitys
Ilmoittautumispiste	Tarkoittaa joko ohikulkupisteitä, joita infrastruktuurin haltija käyttää junan kulkua koskevien tietojen tarjoamiseen (pelkästään), tai pisteitä, joissa ennusteet tehdään.
Kuvaustietokanta	Kuvaustietokanta on samantapainen kuin tietokanta ja datahakemisto, mutta tavallisesti se sisältää kattavan tiedonhallintajärjestelmäympäristön. Siinä on oltava datarakenteiden kuvaukset (eli oliot ja elementit) sekä yritystä kiinnostava metadata, datanäkymät, -raportit ja -järjestelmät.
Varaus	Tarkoittaa paperilla tai sähköisessä muodossa olevaa vahvistusta oikeudesta palveluun (kuljetukseen tai avustamiseen) aiemmin vahvistetun henkilökohtaisen kuljetusjärjestelyn mukaisesti.
Varausjärjestelmä	Tarkoittaa tietokonejärjestelmää, jota käytetään matkustamiseen liittyvien tietojen tallentamiseen ja hakemiseen ja siihen liittyvien tapahtumien hoitamiseen. Varausjärjestelmä kykenee pitämään varaustilanteen ajan tasalla tosiaikaisesti, ja sitä voivat käyttää edustajat/välittäjät eri puolilla maailmaa.
Välittäjä	Tarkoittaa henkilöä tai yritystä, joka myy asiakkaalle lipun ilman rautatiepalveluja koskevaa varausta tai sen kanssa. Välittäjä voi olla rautatieyritys (edustaja) tai valtuutettu matkatoimisto.
Reitti	Tarkoittaa maantieteellistä matkaa lähtöpisteestä määränpäähän.
Reittiosuus	Tarkoittaa reitin osaa.
RU	Lyhenne sanoista Railway Undertaking. Ks. rautatieyritys.
Myynti	Ks. varaus.
Palvelu	Ks. kuljetuspalvelu.
Palveluntarjoaja	Tarkoittaa osapuolta, joka tarjoaa joitain matkustajien kuljetukseen liittyviä palveluja.
On tehtävä	Tarkoittaa, että kyseinen eritelmän vaatimus on ehdoton.
Lyhyen aikavälin prosessit	Ks. säännölliset ja lyhytaikaiset prosessit.
Lyhyellä varoitusajalla tehty reittipyyntö	Direktiivin 2001/14/EY 23 artiklan mukainen yksittäinen pyyntö, joka koskee lisäkuljetustarvetta tai lisätoimintatarvetta.
SQL	Lyhenne sanoista Structured Query Language. IBM:n kehittämä ja myöhemmin ANSI:n ja ISO:n standardoima kieli, jota käytetään relaatiotietokantojen luomisessa ja hallinnassa sekä tietojen hakemisessa niistä.
Sidosryhmät	Kaikki henkilöt ja organisaatiot, joilla on kohtuullinen intressi rautatiepalvelujen toimittamiseen, esim. seuraavat: — rautatieyritys — veturin tarjoaja — matkustajavaunun tarjoaja — kuljettajan / junan miehistön tarjoaja — infrastruktuurin haltija — kalustopäällikkö — junalautan hoitaja — työntekijät — lipunmyyjä — matkustaja.

▼B

Termi	Merkitys
Asema	Tarkoittaa rautatieasemapaikkaa, jossa henkilöjuna voi aloittaa matkan, pysähtyä tai päättää matkan.
Asemapäällikkö	Tarkoittaa jäsenvaltion organisatorista yksikköä, jolle on annettu vastuu rautatieaseman hoitamisesta ja joka voi olla infrastruktuurin haltija.
Sijaiskuljetusyhtiö	Tarkoittaa rautatieyritystä, joka ei ole tehnyt kuljetussopimusta matkustajan kanssa mutta jonka tehtäväksi sopimuksen tehnyt rautatieyritys on uskonut rautatiekuljetuksen suorittamisen kokonaan tai osittain.
Tariffi	Tarkoittaa määrättyjä tiettyyn junaan myytävien lippujen hintoja tiettynä päivänä tietylle matkan osalle. Tariffeja voidaan ryhmitellä eri luokkiin (kuten yleiset tariffit, ryhmätariffit jne.).
TCO	Lyhenne sanoista Ticket Controlling Organisation. Lippujen käyttöä valvova organisaatio. Kyseessä on organisaatio, jolla on valtuudet lippujen tarkastamiseen. Yleensä kuljetusyhtiö. Tarvittaessa TCO:n on tarkoitus toimittaa jakeluyhtiöille lippujen kotona tulostamiseen tarvittavat turvavarmenteet.
Tekninen asiakirja	Tarkoittaa mitä tahansa Euroopan rautatieviraston direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 8 kohdan nojalla julkaisemaa teknistä asiakirjaa.
Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä	Tarkoittaa direktiivin 2008/57/EY mukaisesti hyväksyttyjä osajärjestelmiä tai niiden osia koskevia eritelmiä, joiden tarkoitus on varmistaa olennaisten vaatimusten täyttyminen ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus.
TETA	Lyhenne sanoista Train Estimated Time of Arrival. Ks. junan arvioitu saapumisaika.
Kolmas osapuoli	Tarkoittaa mitä tahansa julkista tai yksityistä yritystä, joka ei ole rautatieyritys tai infrastruktuurin haltija ja joka tarjoaa lisäpalveluja palveluihin/kuljetuspalveluihin tai niiden yhteydessä.
Suora lippu	Tarkoittaa lippua tai lippuja, jotka edustavat yhden tai useamman rautatieyrityksen tarjoamia perättäisiä rautatiepalveluja koskevaa kuljetussopimusta.
Lippu	Tarkoittaa aineellista tai aineetonta rekisteröityä merkintää, joka antaa matkustajalle sopimukseen perustuvan oikeuden käyttää yhden tai useamman rautatieyrityksen tarjoamia kaupallisia kuljetuspalveluja.
Lähtiessä noudettava lippu	Tarkoittaa tilauksen täyttämistapaa, jossa asiakas tekee ostoksensa etukäteen (esim. kotona) ja saa lippunsa lähtöasemalla lipunmyyntiluukulta tai lipunmyyntiautomaatista.
Lipunmyyjä	Tarkoittaa mitä tahansa rautatien kuljetuspalvelujen välittäjää, joka tekee kuljetussopimuksia ja myy lippuja rautatieyrityksen puolesta tai omaan laskuunsa.
Aikataulu	Tarkoittaa kaupallisten kuljetuspalvelujen luetteloa, jonka rautatieyritys julkaisee tietyin väliajoin.
TOD	Lyhenne sanoista Ticket On Departure. Ks. lähtiessä noudettava lippu.
Matkanjärjestäjä	Tarkoittaa direktiivin 90/314/ETY 2 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua muuta järjestäjää tai välittäjää kuin rautatieyritys.
Junan arvioitu saapumisaika	Tarkoittaa junan arvioitua saapumisaikaa tiettyyn pisteeseen, kuten luovutuspisteeseen, vaihtopisteeseen tai määränpäähän.
Junareitti	Tarkoittaa junan ajan ja paikan suhteen määriteltyä reittiä.

▼B

Termi	Merkitys
Junan kulku keskeytynyt	Tarkoittaa, että junan kulun jatkumisesta ei ole tietoa vallitsevien paikallisten olosuhteiden vuoksi ja osapuolten näkemyksen mukaan. Jos viivästyksen kesto on tiedossa, infrastruktuurin haltija lähettää junan kulkua koskevan ennusteen sisältävän viestin.
Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä	Tarkoittaa direktiivin 2008/57/EY liitteessä I kuvattua rautatiejärjestelmää.
Kuljetussopimus	Tarkoittaa rautatieyrityksen tai lipunmyyjän ja matkustajan välillä tehtyä vastikkeellista tai vastikkeetonta kuljetussopimusta yhden tai useamman rautatiepalvelun tarjoamisesta.
Kuljetustapa	Tarkoittaa matkustajien kuljettamiseen kykenevää kulkuneuvotyyppiä yleisesti (juna, lentokone, linja-auto jne.).
Kuljetuspalvelu	Tarkoittaa julkisen palvelusopimuksen alaista kaupallista kuljetuspalvelua, joka yhdistää kaksi tai useampaa paikkaa ja jonka rautatieyritys tarjoaa julkaistun aikataulun mukaisesti. Kuljetuspalvelu suoritetaan yleensä määritellyn kuljetusmuodon mukaisena.
Kuljetuspalvelun tarjoaja	Tarkoittaa mitä tahansa yksityistä tai julkista yhtiötä, jolla on oikeus kuljettaa matkustajia kotimaan tai kansainvälisessä henkilöliikenteessä. Kuljetuspalvelun tarjoaja hyväksyy jakeluyhtiönsä valtuutetuissa myyntipisteissä kirjoitetut matkustusasiakirjat. Se hoitaa sopimuskuljettajan tehtävää matkustajan tekemässä kuljetussopimuksessa. Kuljetuspalvelun suorittaminen voidaan osittain tai kokonaan uskoa sijaiskuljetusyhtiön tehtäväksi.
TSI	Lyhenne sanoista Technical Specification for Interoperability. Ks. yhteentoimivuuden tekninen eritelmä.
XML	Lyhenne sanoista Extended Mark-up Language.
XQL	Lyhenne sanoista Extended structured Query Language.

▼B

LIITE II

AVOINTEN KOHTIEN LUETTELO

Seuraavat avoimet kysymykset on tunnistettu direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti:

Kohta	Avoimet kohdat
4.2.2.1.	Kotimaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen käsittelyä ja siinä käytettäviä tietoja koskeva tekninen asiakirja
4.2.10.	Tuotteiden jakeluun liittyvien turvaelementtien käsittelyä koskeva standardi
4.2.11.2	”Lähtiessä noudettavaa lippua” ja ”matkaan oikeuttavaa tunnusta” koskeva eurooppalainen standardi
4.2.11.3	Tekninen asiakirja tai standardi suorista tilauksen täyttämistavoista, jotka liittyvät lippuun ja/tai varaukseen sekä käytettyyn välineeseen kotimaan myynnissä
4.2.11.4	Tekninen asiakirja tai standardi välillisistä tilauksen täyttämistavoista, jotka liittyvät lippuun ja/tai varaukseen sekä käytettyyn välineeseen kotimaan myynnissä
4.2.22	Standardi, joka koskee lippujen hintatietojen vaihtoa, kun kuljetus liittyy muihin kuljetusmuotoihin

▼**M1**

LIITE III

Luettelo tässä Yte:ssä mainituista teknisistä asiakirjoista

Viite	Nimi
B.1. (V1.1.1)	Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen tietokoneistettu luonti ja vaihto – NRT-liput
B.2. (V1.1)	Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tariffitietojen tietokoneistettu luonti ja vaihto – IRT-liput
B.3. (V1.1)	Kansainväliseen tai ulkomaan myyntiin tarkoitettujen tietojen tietokoneistettu luonti ja vaihto – Erikoistarjoukset
B.4. (V1.1.1)	Aikataulutietojen vaihtoa koskevien EDIFACT-viestien toteuttamista koskevat ohjeet
B.5. (V1.1)	Istuma- ja makuupaikkojen sähköinen varaaminen ja matkustusasiakirjojen tuottaminen sähköisesti – Viestien vaihtaminen
B.6. (V1.1)	Istuma- ja makuupaikkojen sähköinen varaaminen ja kuljetusasiakirjojen tuottaminen sähköisesti (RCT2-standardit)
B.7. (V1.1.1)	Kansainvälisten rautatielippujen kotitulostus
B.8. (V1.1)	Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja muiden rautatiekuljetusketjussa mukana olevien yhtiöiden standardin mukaiset numerotunnukset
B.9. (V1.1)	Paikkojen standardin mukaiset numerotunnukset
B.10 (V1.1)	Palvelujen varaaminen sähköisesti liikuntarajoitteisille henkilöille - Viestien vaihto
B.30. (V1.1)	Suunnitelma – henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n mukaista rautatieyrityksen / rataverkon haltijan viestintää varten tarvittavien tietueiden luettelo

▼B

LIITE IV

KANSAINVÄLISEEN TAI ULKOMAAN MYYNTIIN TARKOITETTUJEN TARIFFIEN LUETTELO

C.1 **NRT-tariffit**

NRT-tariffien pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

— sarjat

— tuotteet

— palvelut

— kuljetusyhtiöiden tunnukset

— lippujen hintataulukot

— asemaluettelo.

NRT-tariffien on oltava käytettävissä vähintään kolme kuukautta ennen niiden voimaantuloa.

C.2 **IRT-tariffit**

IRT-tariffien pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

— tariffit

— tariffimuutokset

— markkinahintojen yhteydessä käytettävät kortit

— poikkeustyypit

— myyntiehdot

— myynnin jälkeisten palvelujen ehdot

— lippujen hintataulukot

— asema-/vyöhykeluettelo.

IRT-tariffien on oltava käytettävissä etukäteen myyntiehtojen mukaisesti.

C.3 **Erityistariffit**

Erityistariffitietojen pääasiallisen sisällön on oltava seuraava:

— tiedot tarjouksesta ja sen ehdoista

— lippuhinnat

— lisäpalvelut

— oikeudet

— matkustajien / mukana seuraavien matkustajien määrä ja luokat

— alennustyypit

— poikkeustyypit

— myyntiehdot

— myynnin jälkeisten palvelujen ehdot

— varausmaksut

— sarjat

— junat, niiden luokat ja niissä olevat palvelut.

Erityistariffien on oltava käytettävissä etukäteen myyntiehtojen mukaisesti.