Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

A BIZOTTSÁG 454/2011/EU RENDELETE

(2011. május 5.)

a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 123., 2011.5.12., 11. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Bizottság 665/2012/EU rendelete (2012. július 20.)	L 194	1	2012.7.21.

▼B

A BIZOTTSÁG 454/2011/EU RENDELETE

(2011. május 5.)

a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének e) pontja szerint a vasúti rendszer strukturális és funkcionális alrendszerekre oszlik. Az átjárhatósági műszaki előírást (ÁME) mindkét alrendszerre ki kell terjeszteni.

(2) A Bizottság 2007. február 9-i C(2006) 124 végleges határozatával felhatalmazást adott az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: az Ügynökség) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) szerinti átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) kidolgozására. A felhatalmazás értelmében az Ügynökséget felkérték a személyszállítás telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME tervezetének elkészítésére. Az Ügynökség 2010. május 31-én tette közzé ajánlását. Az ajánlást a Bizottság megbízása alapján kiegészítő ajánlásnak kell kiegészítenie a belföldi utakkal kapcsolatos viteldíjakra, jegyértékesítésre és foglalásra vonatkozóan. Az ajánlás elkészítése során az ügynökségnek figyelembe kell vennie az innovatív jegyértékesítés és az intermodalitás terén végzett nemzeti és technikai fejlesztéseket.

(3) Az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) a 2008/57/EK irányelvnek megfelelően elfogadott előírások. A mellékletben található ÁME kiterjed a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos alrendszerre az alapvető követelmények teljesítése és a vasúti rendszer átjárhatóságának biztosítása érdekében.

(4) Fontos a különböző infrastruktúra-működtetők és a vasúttársaságok információs és kommunikációs rendszerének hatékony összekapcsolódása, különösen a naprakész információk és jegyvásárlási szolgáltatások utasoknak történő biztosítása érdekében.

(5) Az ÁME célja, hogy meghatározza a különböző szereplők közötti eljárásokat és kapcsolódási pontokat azért, hogy az utasoknak a széles körben rendelkezésre álló technológiák felhasználásával információkat lehessen nyújtani, valamint jegyeket lehessen kiállítani. A következő témakörökkel kapcsolatos információcserét kell magában foglalnia: az utasok utazás előtti és utazás alatti

([1]) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.
([2]) HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

▼B

tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés, jegypénztárakon, jegyárusító automatákon, telefonon, interneten, bármely más széles körben elérhető információs technológiai eszközön keresztül vagy a vonatok fedélzetén történő jegykibocsátás, valamint a vonatok és más utazási formák közötti csatlakozások kezelése.

(6) Az utasoknak nyújtott információkat a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól szóló, 2007. december 21-i 2008/164/EK ([1]) bizottsági határozatnak megfelelően kell elérhetővé tenni.

(7) Ezen ÁME rendelkezései nem érintik a tagállamok által a 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 2. cikke szerint meghozott döntéseket.

(8) Részletes előírások szükségesek a rendelet alkalmazhatóságának biztosításához. Ezek az előírások meghatározzák a közös szerkezeti elemeken és az érintett szereplők információs és kommunikációs rendszereinek összekapcsolódásán alapuló adatcsererendszert. Emellett szükség van az e rendszerrel kapcsolatos fejlesztési, telepítési és működtetési tevékenységek irányításának a leírására, valamint fejlesztési és telepítési főtervre is. Ezeket a benyújtandó anyagokat a végrehajtás kezdeti fázisában kell elkészíteni. Az ÁME-t ezért egy későbbi szakaszban módosítani kell a benyújtandó anyagok (részletes előírások, irányítás és főterv) figyelembevétele érdekében.

(9) Az e rendeletben említett, az Ügynökség által közzétett műszaki dokumentációk a 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (8) bekezdésével összhangban az ÁME mellékletének tekintendők, és az ÁME alkalmazásával egy időben kötelezővé válnak.

(10) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A 2008/57/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett, a transzeurópai vasúti rendszer telematikai alkalmazások alrendszerének személyszállítási szolgáltatások alkalmazásai elemére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: ÁME) meghatározása az I. mellékletben található.

(2) Az ÁME a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.5. szakaszában meghatározott módon vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszer személyszállítási szolgáltatások alkalmazásai elemére.

(3) Harmadik országokba irányuló vagy onnan üzemeltetett vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében az ezen ÁME követelményeinek való megfelelés az EU-n kívüli gazdasági szereplőktől származó információk rendelkezésre állásától függ, kivéve, ha kétoldalú megállapodások nem gondoskodnak az ÁME-vel összeegyeztethető információcseréről.

([1]) HL L 64., 2008.3.7., 72. o.
([2]) HL L 315., 2007.12.30., 14. o.

▼B

2. cikk

Ezen ÁME végrehajtása három fázisban történik:

— az első fázisban kidolgozásra kerülnek a részletes informatikai előírások, az irányítás és a főterv (első fázis),

— a második fázis az adatcsererendszer kifejlesztésével foglalkozik (második fázis), és

— az utolsó fázisban történik az adatcsererendszer telepítése (harmadik fázis).

3. cikk

(1) Az Európai Vasúti Ügynökség közzéteszi a honlapján és folyamatosan frissíti a III. mellékletben felsorolt műszaki dokumentációkat. Ezenfelül a műszaki dokumentációkra vonatkozó változáskezelési eljárást hajt végre az I. melléklet 7.5.2. szakaszában meghatározott módon. Az e dokumentációkkal kapcsolatos előrelépéseket jelenti a Bizottságnak. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke szerint létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat.

(2) Az Európai Vasúti Ügynökség a honlapján közzéteszi és folyamatosan frissíti az I. melléklet 4.2.19. szakaszában említett referenciafájlokat. Ilyen fájlok esetében változáskezelési eljárást végez el. Az e dokumentációkkal kapcsolatos előrelépéseket jelenti a Bizottságnak. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke szerint létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat.

(3) Az Európai Vasúti Ügynökség 2012. március 31-ig közzéteszi az e rendelet II. mellékletében felsorolt nyitott kérdésekkel kapcsolatos ajánlásait.

4. cikk

A vasúttársaságok, az pályahálózat-működtetők, az állomásüzemeltetők, a menetjegy-értékesítők és az Ügynökség az I. melléklet 7.2. szakaszában meghatározott módon, működési és műszaki információk biztosításával támogatja az első fázisban szereplő tevékenységeket.

5. cikk

A vasúti ágazatban a 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott, európai szinten működő képviseleti szervezetek, valamint a menetjegy-értékesítők és az utasok képviselői az I. melléklet 7. szakaszának megfelelően kidolgozzák a részletes informatikai előírásokat, az irányítást és a főtervet, és e rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetésétől számított egy éven belül benyújtják azokat a Bizottságnak.

6. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a vasúttársaságok, az infrastruktúra-működtetők, az állomásüzemeltetők és a menetjegy-értékesítők tájékoztatást kapnak e rendeletről.

([1]) HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

▼B

7. cikk

Ezt a rendeletet az I. melléklet 7.2. szakaszában leírtak szerint, az első fázis figyelembevételével kell módosítani.

8. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

I. MELLÉKLET

1. BEVEZETÉS

1.1. **Műszaki hatály**

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: ÁME) a 2008/57/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett, a transzeurópai vasúti rendszer telematikai alkalmazások alrendszerének személyszállítási szolgáltatások alkalmazásai elemét érinti. Megtalálható a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének a funkcionális területeket felsoroló részében.

1.2. **Területi hatály**

Ezen ÁME területi hatálya a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének a) pontjában leírt transzeurópai vasúti rendszer.

1.3. **Az ÁME tartalma**

Ezen ÁME tartalma összhangban van a 2008/57/EK irányelv 5. cikkével.

Ezen ÁME 4. szakasza tartalmazza a műszaki és területi hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Alrendszer**

Ezen ÁME hatálya alá tartozik:

a) a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai funkcionális alrendszer;

b) a karbantartási alrendszernek a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos része (például adatbázisok, szoftverek és kommunikációs protokollok stb. használati, kezelési, aktualizálási és karbantartási módjai).

A következő területekkel kapcsolatos információszolgáltatást foglalja magában:

a) az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek;

b) jegyfoglalási és fizetési rendszerek;

c) poggyászkezelés;

d) jegypénztárakon, jegyárusító automatákon, telefonon, interneten, bármely más széles körben elérhető információs technológiai eszközön keresztül vagy a vonatok fedélzetén történő jegykibocsátás;

e) a vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése.

2.1.1. *Az utasok tájékoztatása az utazás előtt és az utazás alatt*

A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet II. melléklete felsorolja a vasúttársaságok és/vagy menetjegy-értékesítők által az utasoknak biztosítandó minimális információkat.

2.1.2. *Jegyfoglalási és fizetési rendszerek*

A jegyfoglalási és jegyvásárlási rendszerek, illetve a különböző menetjegy-értékesítők és a vasúttársaságok fizetési rendszerei között információcsere zajlik annak érdekében, hogy az utas kifizethesse a jegy, a foglalás, a pótjegy és a kiválasztott szolgáltatás ellenértékét.

▼B

2.1.3. *Poggyászkezelés*

Az utasok tájékoztatást kapnak az útipoggyászoknak az utazás során történő eltűnésével kapcsolatos panasztételi eljárásokról. Az utasok emellett tájékoztatást kapnak az útipoggyászküldésről és -átvételről is.

2.1.4. *Jegypénztárakon, jegyárusító automatákon, telefonon, interneten vagy bármely más széles körben elérhető informatikai eszközön keresztül történő jegykibocsátás*

A vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők információkat osztanak meg egymással, és ezzel lehetővé teszik, hogy az utóbbiak jegyeket, átszállójegyeket és pótjegyeket adjanak ki, és foglalást biztosítsanak.

2.1.5. *A vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése*

Javaslat született a más utazási formákban érdekelt feleknek nyújtott információszolgáltatásra és a velük folytatott információcserére vonatkozó szabványról.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

A 2008/57/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

A jelen ÁME hatályában az ÁME 3. fejezetében említett alapvető követelmények teljesülését az alrendszer esetében a 4. fejezetben (Az alrendszer jellemzése) leírt előírásoknak való megfelelés biztosítja.

3.2. **Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok**

A „személyszállítási telematikai alkalmazások” alrendszer általános követelményeinek relevanciáját az alábbiak szerint állapítják meg:

3.2.1. *Biztonság*

Az alábbi alapvető követelmények vonatkoznak a „személyszállítási telematikai alkalmazások” alrendszerre: a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4., 1.1.5. alapvető követelmények. Ezek az alapvető követelmények nem vonatkoznak a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.2.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.2. alapvető követelményeket az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciafájlok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

3.2.3. *Egészségvédelem*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.3.1. és 1.3.2. alapvető követelmények nem vonatkoznak a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.2.4. *Környezetvédelem*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. és 1.4.5. alapvető követelmények nem vonatkoznak a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.2.5. *Műszaki összeegyeztethetőség*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

▼B

3.3. **A kifejezetten a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó szempontok**

A személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer általános követelményeinek relevanciáját az alábbiak szerint állapítják meg:

3.3.1. *Műszaki összeegyeztethetőség*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.1. alapvető követelményt elsősorban az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciafájlok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

3.3.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.2. alapvető követelményt elsősorban az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciafájlok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

Ez az alapvető követelmény képezi azonban az egész ÁME alapját, különös tekintettel az ilyen telematikai alkalmazások hatékonyságának és a szolgáltatás minőségének garantálását elősegítő használati módra, és nem csak a fent említett fejezetekre korlátozódik.

3.3.3. *Egészségvédelem*

Ez az ÁME a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.3. alapvető követelményt tekintve nem határoz meg további követelményeket az e telematikai alkalmazások és a felhasználó közötti felületre vonatkozó minimális ergonómiai és egészségvédelmi szabályokkal kapcsolatos meglévő nemzeti és európai szabályokon kívül.

3.3.4. *Biztonság*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.4. alapvető követelményt az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciafájlok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE

4.1. **Bevezetés**

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszert a következő szakaszokban leírt alapvető paraméterek jellemzik.

4.2. **Az alrendszer működési és műszaki előírásai**

4.2.1. *Menetrendi adatok cseréje*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogyan végezzék a vasúttársaságok a menetrendi adatok cseréjét.

Ez az alapvető paraméter azt biztosítja, hogy az alábbiakban leírt adatelemekből álló menetrendek más vasúttársaságok, harmadik felek és az állami szervek számára is elérhetők legyenek. Ez az alapvető paraméter azt is biztosítja, hogy a vasúttársaságok pontos és naprakész menetrendi adatokkal szolgáljanak.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásaira vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

▼B

4.2.1.1. A vasúttársaság a menetrendi adatait elérhetővé teszi más vasúttársaságok és harmadik felek számára

A vasúttársaság elérhetővé teszi minden vasúttársaság, harmadik fél és állami szerv számára azokat a menetrendi adatait, amelyekért önállóan vagy más vasúttársaságok társfuvarozójaként felel, és amelyek a mindenki számára hozzáférhető szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatosak. A vasúttársaság gondoskodik arról, hogy a menetrendi adatok pontosak és naprakészek legyenek. A menetrendi adatok hozzáférhetőségét elévülésük után legalább egy évig biztosítani kell.

Amennyiben a vasúttársaság társfuvarozóként üzemeltet szállítási szolgáltatást, az összes társfuvarozójával együtt gondoskodik arról, hogy a menetrend őt érintő része pontos és naprakész legyen.

A menetrendi adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

— a vonattípusokra vonatkozó alapelvek,

— a vonat bemutatása,

— az üzemeltetési napok feltüntetésének különböző lehetőségei,

— vonatkategória/üzemmód,

— szállítási szolgáltatások közötti kapcsolatok,

— a vonatokhoz csatlakoztatott személykocsik csoportjai,

— hova kapcsolódnak, honnan csatolják le ezeket,

— átszállási csatlakozások (hol csatlakozik),

— átszállási csatlakozások (szolgálati szám megváltozása),

— részletes információk a szállítási szolgáltatásokról,

— megállók forgalomkorlátozással,

— éjszakai járatok,

— időzónák átlépése,

— árképzési rendszer és a foglalás részletei,

— információszolgáltató,

— helyfoglalási szolgáltató,

— szolgáltatási infrastruktúra,

— a vonat hozzáférhetősége (fenntartott helyek megléte, kerekesszékeknek biztosított hely, univerzális hálófülkék – lásd a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos ÁME 4.2.4. részt) – lásd a 4.2.6.1. szakaszt,

— kiegészítő szolgáltatások,

— csatlakozás – közlekedési szolgáltatások ütemezése,

— az állomások listája.

A vasúttársaság által önállóan kezelt szállítási szolgáltatások esetében az éves menetrendet legalább két hónappal annak hatálybalépése előtt elérhetővé kell tenni. A vasúttársaság a többi szállítási szolgáltatás esetében a lehető leghamarabb elérhetővé teszi a menetrendet.

▼B

A vasúttársaság az éves menetrend módosításait menetrendfrissítések formájában, a változtatások hatálybalépése előtt legalább egy héttel elérhetővé teszi. Ez a kötelezettség csak abban az esetben érvényes, amennyiben a vasúttársaság legalább egy héttel a módosítás hatálybalépése előtt tud a változásról.

Az említett eljárás és a felhasznált információk tehát megfelelnek az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

— B.4. (lásd a III. mellékletet).

4.2.2. *Díjszabási adatok cseréje*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogyan végezzék a vasúttársaságok a díjszabási adatok cseréjét.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az alábbiakban leírt díjszabási adatok más vasúttársaságok és az értékesítési engedéllyel rendelkező harmadik felek számára is elérhetők legyenek.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései a vasúttársaságoknak a belföldi, a nemzetközi és a külföldi értékesítés során alkalmazott személyszállítási díjtételeire vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.2.1. A vasúttársaság elérhetővé teszi díjszabási adatait más vasúttársaságok, a meghatalmazott állami szervek és értékesítési engedéllyel rendelkező harmadik felek számára

A vasúttársaság elérhetővé teszi díjszabási adatait (beleértve a menetdíjtáblázatokat is), és hozzáférést biztosít azokhoz a meghatalmazott állami szervek, valamint olyan vasúttársaságok és harmadik felek számára, amelyeknek forgalmazási megállapodás alapján értékesítési engedélyt adott. A vasúttársaság gondoskodik arról, hogy a díjszabási adatok pontosak és naprakészek legyenek.

Amennyiben társfuvarozóként üzemeltet szállítási szolgáltatást, a vasúttársaság az összes társfuvarozójával együtt gondoskodik arról, hogy a díjszabási adatok pontosak és naprakészek legyenek.

A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatok fő tartalmát a IV. melléklet határozza meg.

A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatokat legalább a IV. mellékletben meghatározott idővel előre elérhetővé kell tenni a forgalmazási megállapodás alapján értékesítési engedéllyel rendelkező más vasúttársaságoknak és harmadik feleknek, valamint a meghatalmazott állami szerveknek.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek a nemzetközi vagy külföldi értékesítésre vonatkozó díjszabási adatoknak és az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

— B.1. (lásd a III. mellékletet),

— B.2. (lásd a III. mellékletet),

— B.3. (lásd a III. mellékletet).

A belföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatokat elérhetővé kell tenni az értékesítési engedéllyel rendelkező vasúttársaságoknak és harmadik feleknek, valamint a meghatalmazott állami szerveknek legalább annyi idővel előbb, mint a nemzetközi vagy külföldi értékesítések során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatok esetében.

Az említett eljárás és a felhasznált információk a belföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatokat illetően megfelelnek az Ügynökség által kidolgozandó műszaki dokumentáció(k)nak (lásd a II. mellékletet).

▼B

4.2.3. *A vasúttársaság elérhetőségeivel kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaság hogyan nyújtson tájékoztatást a hivatalos honlapjáról, amelyen keresztül az ügyfelek pontos információkhoz juthatnak.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései minden vasúttársaságra vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.3.1. A vasúttársaság közzéteszi az elérhetőségeit tartalmazó adatállományt

A vasúttársaság más vasúttársaságok, az Ügynökség és harmadik felek számára elérhetővé teszi azt az adatállományt, amely tartalmazza a fuvarozó nevét, kódját és hivatalos honlapját. Az ebben az alapvető paraméterben említett hivatalos honlapnak gépi olvasásra alkalmasnak kell lennie, és meg kell felelnie a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak. Ha egy vasúttársaság és más vasúttársaság(ok) közösen üzemeltet(nek) egy üzleti vállalkozást, akkor a közös üzleti vállalkozás nevét, fuvarozói kódját és hivatalos honlapját más vasúttársaságok számára hozzáférhetővé kell tenni.

Ha egy vasúttársaság a menetrenddel kapcsolatos információkat a 4.2.1.1. fejezetnek megfelelően elérhetővé teszi más vasúttársaságok számára, akkor gondoskodnia kell arról, hogy a menetrendben szereplő fuvarozók nevei megegyezzenek az adatállományban található nevekkel. A vasúttársaság változás esetében a lehető leghamarabb frissíti az adatállomány tartalmát.

4.2.4. *A szállítási feltételekkel kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok hogyan kezeljék a szállítással kapcsolatos információkat.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy a szállítási feltételekkel kapcsolatos információk elérhetők legyenek a vasúttársaság honlapján.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásaira vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.4.1. A vasúttársaság információkat tesz közzé a szállítási feltételekkel kapcsolatban

A vasúttársaság a következő információkat teszi közzé:

— a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasokra vonatkozó általános feltételek (GCC-CIV/PRR),

— saját szállítási feltételei,

— a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK rendeletre mutató hivatkozás,

— az elfogadott fizetési lehetőségek,

— értékesítési és értékesítés utáni feltételek, különös tekintettel a jegyek kicserélésére és azok árának visszafizetésére,

— a panaszok benyújtására vonatkozó eljárások,

legalább a hivatalos honlapján. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Ezt az eljárást az első közzététel esetében, ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül végre kell hajtani. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell

▼B

tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket, és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden ilyen alkalommal megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.5. *Útipoggyász szállításával kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok milyen tájékoztatást nyújtsanak az útipoggyászok szállításával kapcsolatban, amennyiben biztosítják ezt a szolgáltatást. Ha a vasúttársaság nem nyújt ilyen szolgáltatást, akkor a szolgáltatás hiányáról kell tájékoztatást nyújtania.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhetők legyenek az útipoggyász kezelésével kapcsolatos információk.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.5.1. A vasúttársaság közzéteszi az útipoggyász kezelésének feltételeit

A vasúttársaság közzéteszi az utasok számára az útipoggyász kezelésének feltételeit, amennyiben biztosít ilyen szolgáltatást. Ha a vasúttársaság nem nyújt ilyen szolgáltatást, akkor erről kell tájékoztatást adnia. Ezeket az információkat legalább a vasúttársaság honlapján elérhetővé kell tenni. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Ezt az eljárást az első közzététel esetében, ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül végre kell hajtani. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket, és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden módosítás alkalmával megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.6. *A mozgáskorlátozott személyek szállításával és a nekik nyújtott segítséggel kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők és/vagy az állomásüzemeltetők milyen tájékoztatást nyújtsanak a mozgáskorlátozott személyek szállításával és a nekik nyújtott segítséggel kapcsolatban.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhetők legyenek a mozgáskorlátozott személyek szállításával és a nekik nyújtott segítséggel kapcsolatos információk. Amennyiben a vasúttársaság információs technológia felhasználásával továbbítja a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor a kérelmet fogadó rendszernek legalább a B.10. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokoll szerint kell tudnia az üzeneteket kezelni. A rendszer a segítségnyújtás lefoglalására vonatkozó, kulcsfontosságú igazoló számot ad ki, amely az ügyfél/utas számára garanciát és biztosítékot jelent a segítségnyújtásra, emellett elszámolási kötelezettséget és felelősséget állapít meg annak vonatkozásában. Ezek az üzenetek minden szükséges információt tartalmaznak ahhoz, hogy a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők és/vagy az állomásüzemeltetők segítségnyújtás lefoglalására vonatkozó igazoló számot tudjanak kibocsátani (az utazások során előforduló összes indulás és érkezés esetében) a mozgáskorlátozott személyek számára.

Ezen alapvető paraméter előírásait a következőképpen kell alkalmazni: a mozgáskorlátozott személyek szállításával kapcsolatos információk kezelését a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásainak figyelembevételével kell elvégezni. Az alapvető paraméternek az elektronikus kérelemmel/visszaigazolással kapcsolatos rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező fél és a kérelem címzettje megállapodást kötött.

▼B

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.6.1. A vasúttársaság közzéteszi a vasúti szolgáltatások elérhetőségével és a járművek hozzáférhetőségének feltételeivel kapcsolatos információkat

A vasúttársaság a következő információkat teszi közzé:

— azon vonatok típusát/számát és/vagy azon vonalak számát (amennyiben a vonat száma nem nyilvános), amelyek esetében rendelkezésre állnak a mozgáskorlátozott személyeket segítő felszerelések,

— az említett vonatokon rendelkezésre álló, mozgáskorlátozott személyeket segítő felszerelések (például kerekesszékes ülőhely, mozgáskorlátozott személyek hálóhelye, mellékhelyisége, a mozgáskorlátozott személyek számára kialakított ülőhelyek elhelyezkedése) típusa és minimális száma rendes működési feltételek esetében,

— a le- és felszálláshoz nyújtott segítség igénylésének a módjai (beleértve a mozgáskorlátozott személyeknek történő segítségnyújtással foglalkozó iroda [irodák] értesítési időszakát, címét, e-mail címét, nyitvatartási idejét és telefonszámát) az utasok jogairól szóló rendelet 24. cikke szerint,

— a kerekesszék maximálisan engedélyezett mérete és tömege (a mozgáskorlátozott személy testtömegével együtt),

— a kísérő személyekre és/vagy állatokra vonatkozó utazási feltételek,

— az állomásépület és a peronok megközelítésének feltételei, ideértve, hogy az állomás mozgáskorlátozott személyek számára megközelíthetőnek van-e minősítve, és rendelkezik-e a mozgáskorlátozott személyeknek segítséget nyújtó személyzettel,

legalább a hivatalos honlapján. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Ezt az eljárást az első közzététel esetében, ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül végre kell hajtani. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden ilyen alkalommal megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.6.2. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a célrendszer(ek)nek

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor a kérelemnek meg kell felelnie az alkalmazandó rendelkezéseknek.

A mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre irányuló foglalási kérelem feltétele az érintett fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. E megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer a segítségnyújtás meghatározott típusára vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a rendszernek az adott vonat esetében.

A kérelmek fő típusai:

— hozzáférhetőségi kérelem,

— foglalási kérelem,

— részleges törlés iránti kérelem,

— teljes törlés iránti kérelem.

▼B

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő rendszerébe történő átvitelét követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.10. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek, amely esetben minden egyes célrendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a célrendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben konkrét megállapodás van e rendszer és a kérelmező rendszer között.

4.2.6.3. A célrendszer a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ, akkor be kell tartania ezen eljárás feltételeit.

Amennyiben a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítség iránti foglalási kérelmet a fent leírt eljárásoknak megfelelően fogalmazták meg, akkor a célrendszer a kért segítségnyújtási típusra vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező rendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,

— a foglalási kérelem visszaigazolása,

— a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően, a rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.10. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak

a kérelmező rendszer által használt protokoll szerint.

4.2.7. *Kerékpárok szállításával kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok hogyan nyújtsanak információkat a kerékpárok szállításával kapcsolatosan.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhetők legyenek a kerékpárok szállításával kapcsolatos információk. A hozzárendelő rendszernek legalább a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokollnak megfelelően kell tudnia kezelnie az üzeneteket.

Ezen alapvető paraméter rendelkezéseit a következőképpen kell alkalmazni: a kerékpárok szállításával kapcsolatos információk kezelését a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásainak a figyelembevételével kell elvégezni, amennyiben lehetőség van kerékpárszállításra. Ezen alapvető paraméternek az elektronikus kérelemmel/visszaigazolással kapcsolatos rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező és a hozzárendelő fél megállapodást kötött olyan szolgáltatások nyújtásáról, amelyek esetében a szállítás foglalása lehetséges, illetve kötelező.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

▼B

4.2.7.1. A vasúttársaság közzéteszi a kerékpárok kezelésének feltételeit

A vasúttársaság közzéteszi az utasok számára a kerékpárok szállításának feltételeit, amennyiben biztosít ilyen szolgáltatást. Ezeket az információkat legalább a vasúttársaság honlapján közzé kell tenni. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit. Az említett feltételek magukban foglalják legalább:

— azon vonatok típusát/számát vagy azon vonalak számát (amennyiben a vonat száma nem nyilvános), amelyek esetében lehetőség van kerékpárszállításra,

— azokat az időpontokat/időszakokat, amikor engedélyezett a kerékpárok szállítása,

— a kerékpárszállítás viteldíjait,

— információt azzal kapcsolatban, hogy a kerékpár-tárolóhely lefoglalása lehetséges vagy kötelező-e (beleértve a kerékpárral kapcsolatos értesítési időszakot, a nyitvatartási időt, az e-mail címet és/vagy a telefonszámot).

Ezeket a feltételeket első alkalommal az ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül közzé kell tenni. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket, és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden esetben megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.7.2. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő a személygépjármű szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő foglalási rendszernek

A foglalás feltétele az érintett fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. Ezek a megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a kerékpárszállításra vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor az alkalmazott kommunikációs módnak meg kell felelnie ezen eljárás követelményeinek.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer a kerékpárszállításra vonatkozó kérelmet küld a hozzárendelő rendszernek az érintett vonat hozzáférhetőségével/lefoglalásával kapcsolatban.

A foglalási kérelmek fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos kérdés,

— foglalási kérelem,

— részleges törlés iránti kérelem,

— teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) szereplő meghatározásoknak, amely esetben minden egyes hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,

▼B

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben erről konkrét megállapodást kötött a kérelmező elosztórendszerrel.

4.2.7.3. A hozzárendelő foglalási rendszer a kerékpárszállítással kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a kerékpárszállításra vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ, akkor ezen eljárás alkalmazandó utasításait kell követnie.

Amennyiben a kerékpárhelyre vonatkozó foglalási kérelmet a fent leírt eljárásnak megfelelően fogalmazták meg, akkor a hozzárendelő rendszer a kért vonattal kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező elosztórendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,

— a foglalási kérelem visszaigazolása,

— a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően a hozzárendelő rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) szereplő információknak,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak,

a kérelmező hozzárendelő rendszer által használt protokoll szerint.

4.2.8. *Személygépjárművek szállításával kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok milyen tájékoztatást nyújtsanak a személygépjárművek/motorkerékpárok (a továbbiakban személygépjárművek, amely magában foglalja a motorkerékpárokat is) szállításával kapcsolatban, amennyiben biztosítják ezt a szolgáltatást.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhetők legyenek a személygépjárművek szállításával kapcsolatos információk. A hozzárendelő rendszernek legalább a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokollnak megfelelően kell tudnia kezelni az üzeneteket.

Ezen alapvető paraméter rendelkezéseit a következőképpen kell alkalmazni: a személygépjárművek szállításával kapcsolatos információk kezelését a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásainak a figyelembevételével kell elvégezni, amennyiben lehetőség van személygépjármű-szállításra. Ezen alapvető paraméternek az elektronikus kérelemmel/visszaigazolással kapcsolatos rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező és a hozzárendelő fél megállapodást kötött olyan szolgáltatásokról, amelyek esetében a szállítás foglalása lehetséges, illetve kötelező.

Ezt az alapvető paramétert a következőképpen kell alkalmazni:

4.2.8.1. A vasúttársaság közzéteszi a személygépjárművek kezelésének a feltételeit

A vasúttársaság tájékoztatja az utasokat a személygépjárművek szállításának feltételeiről, amennyiben biztosít ilyen szolgáltatást. Ezeket az információkat legalább a vasúttársaság honlapján közzé kell tenni.

▼B

Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Az említett feltételek magukban foglalják legalább:

— azon vonatok típusát/számát, amelyeken lehetőség van személygépjárművek szállítására,

— azokat az időpontokat/időszakokat, amikor lehetőség van személygépjárművek szállítására,

— a személygépjárművek szállításának alapvető viteldíját (beleértve az utasok elszállásolásának díját, amennyiben a vasúttársaság biztosít ilyen szolgáltatást),

— a személygépjárművek vonaton való elhelyezésének pontos helyét és idejét,

— a célállomás pontos helyét és a vonat megérkezésének pontos idejét,

— a személygépjárművek szállítására vonatkozó méretbeli, tömeg- és egyéb korlátozásokat.

Az első közzétételt ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül el kell végezni. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket. A vasúttársaság minden ilyen alkalommal megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.8.2. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő a személygépjármű szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a foglalási rendszernek

A foglalás feltétele az érintett fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. E megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a személygépjárművek szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor a kérelemnek meg kell felelnie az ezen eljárást szabályozó rendelkezéseknek.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer az adott vonat esetében személygépjárművek szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő rendszernek.

A foglalási kérelmek fő típusai:

— hozzáférhetőségi kérelem,

— foglalási kérelem,

— részleges törlés iránti kérelem,

— teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek, amely esetben minden egyes hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,

▼B

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben erről konkrét megállapodást kötött a kérelmező elosztórendszerrel.

4.2.8.3. A hozzárendelő foglalási rendszer a személygépjárművek szállításával kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a személygépjármű szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ, akkor az erre az eljárásra vonatkozó előírásokat kell követnie.

Amennyiben a személygépjárművek szállítására vonatkozó foglalási kérelmet a fent leírt eljárásnak megfelelően fogalmazták meg, akkor a hozzárendelő rendszer a kért vonattal kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező elosztórendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,

— a foglalási kérelem visszaigazolása,

— a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően a hozzárendelő rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak,

a kérelmező elosztórendszer által használt protokoll szerint.

4.2.9. *A hozzáférhetőség/foglaláskezelés*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok hogyan kezeljék az utasférőhelyekre vonatkozó foglalásokat. A továbbiakban a „hely” megnevezés a férőhelyek összes típusára (például ülőhelyek, fekvőkocsik, hálókocsik, fenntartott helyek, kerekesszékeknek biztosított helyek, univerzális hálófülkék [lásd mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos ÁME 4.2.4. szakasza]) vonatkozik, kivéve, ha konkrétabb információra van szükség. A kerékpárok és a személygépjárművek szállítására és a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre irányuló foglalást külön fejezetekben szereplő alapvető paraméterek ismertetik.

A helyfoglalás lehet pusztán a férőhely lefoglalása a szállítási szerződésen kívül, azonban összetett tranzakciónak is részét képezheti, amely egyaránt tartalmazza a férőhelyekre vonatkozó szerződést és a szállítási szerződést.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy a kibocsátó és a hozzárendelő vasúttársaságok a hozzáférhetőséggel és a foglalással kapcsolatban információkat osszanak meg egymással. A hozzárendelő rendszernek legalább a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokollnak megfelelően kell tudnia kezelni az üzeneteket.

Ennek az alapvető paraméternek a rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező és a hozzárendelő fél megállapodást kötött olyan szolgáltatásokról, amelyek lefoglalása lehetséges, illetve kötelező.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

▼B

4.2.9.1. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő foglalási rendszernek

A foglalás feltétele a fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. E megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer az adott vonat esetében a férőhely meghatározott típusára vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő rendszernek.

A foglalási kérelmek fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos kérdés,

— foglalási kérelem,

— részleges törlés iránti kérelem,

— teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek, amely esetben minden egyes hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben erről konkrét megállapodást kötött a kérelmező elosztórendszerrel.

4.2.9.2. A hozzárendelő foglalási rendszer hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a helyfoglalásra vonatkozó kérelmet a fent leírt eljárásnak megfelelően fogalmazták meg, akkor a hozzárendelő rendszer a kért vonattal kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező elosztórendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,

— a foglalási kérelem visszaigazolása,

— a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,

— helycserére vonatkozó javaslat,

— elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően a hozzárendelő rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatelemei megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak,

a kérelmező elosztórendszer által használt protokoll szerint.

▼B

4.2.10. *A termékek terjesztésére vonatkozó biztonsági elemek kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a hozzárendelő vasúttársaságok hogyan hozzanak létre a termékeik terjesztésére vonatkozó biztonsági elemeket.

Ennek az alapvető paraméternek biztosítania kell, hogy a vasúttársaságok és az utasok a megfelelő időben megkapják a hozzárendelő vasúttársaságtól a különböző jegytípusok esetében szükséges biztonsági információkat és hivatkozásokat.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.10.1. A hozzárendelő rendszer létrehozza az elektronikus kiadásra vonatkozó biztonsági elemet

Amennyiben a vasúttársaság a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó Nemzetközi Vasúti Személy- és Poggyászfuvarozási Egyezménynek (CIV) megfelelő menetjegyet állít ki/foglalást rögzít, a jegypénztár/ügynökség/kiskereskedő személyzete vagy a vasúttársaság elosztórendszere létrehozza a jegybe/foglalásba illesztendő biztonsági információkat.

Ezt az eljárást a foglalási állapotnak és az értékesítési tranzakcióval kapcsolatos adatoknak a megállapodás szerinti vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek:

— a termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabványnak, amely jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.10.2. A hozzárendelő rendszer dossziéhivatkozást hoz létre a vasúttársaság számára az elektronikus kiadással kapcsolatban

Amennyiben a vasúttársaság a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó Nemzetközi Vasúti Személy- és Poggyászfuvarozási Egyezménynek (CIV) megfelelő menetjegyet állít ki/foglalást rögzít, a jegypénztár/ügynökség/kiskereskedő személyzete vagy a vasúttársaság elosztórendszere dokumentációs hivatkozást hoz létre a menetjegy/foglalás megszerzése érdekében, valamint a jeggyel kapcsolatos összes információt beviszi a saját elosztórendszerébe.

Ezt az eljárást a foglalási állapotnak és az értékesítési tranzakcióval kapcsolatos adatoknak a megállapodás szerinti vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek:

— a termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabványnak, amely jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.10.3. A hozzárendelő rendszer az utasra vonatkozó dokumentációs hivatkozást hoz létre az elektronikus kiadással kapcsolatban

Amennyiben a vasúttársaság a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó Nemzetközi Vasúti Személy- és Poggyászfuvarozási Egyezménynek (CIV) megfelelő menetjegyet állít ki/foglalást rögzít, a jegypénztár/ügynökség/kiskereskedő személyzete vagy a vasúttársaság elosztórendszere dokumentációs hivatkozást hoz létre, amelyet alkalmaz a jegyhez/foglaláshoz.

Ezt az eljárást a foglalási állapotnak és az értékesítési tranzakcióval kapcsolatos adatoknak a megállapodás szerinti vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

▼B

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek:

— a termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabványnak, amely jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.11. *A termék eljuttatása az ügyfélhez a vásárlás után (teljesítés)*

Ez az alapvető paraméter meghatározza a menetjegyhez és/vagy a foglaláshoz, valamint az azok megjelenési formájához (például papír) kapcsolódó közvetlen és közvetett teljesítési módokat.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy a jegykibocsátó vagy a menetjegy-értékesítő a vasúttársaságok közötti átjárhatóságot biztosító szabványoknak megfelelően állítsa ki a menetjegyet. A vasúttársaságok a 4.2.11.1. fejezetben (Közvetlen teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) és a 4.2.11.2. fejezetben (Közvetett teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) szereplő teljesítési típusoknak legalább az egyikét alkalmazzák nemzetközi és külföldi jegykiadás céljából.

Ezen alapvető paraméter rendelkezéseit legalább a nemzetközi és külföldi díjszabási tételek esetében kell alkalmazni.

4.2.11.1. Közvetlen teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés

Ez az eljárás a 4.2.11.2. fejezetben (Közvetett teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) szereplő eljárás alternatívája.

A vasúttársaságok legalább a B.6. műszaki dokumentációban (III. melléklet) szereplő meghatározásnak megfelelően elfogadják a menetjegyeket, kivéve, ha a menetjegy nem érvényes a megkezdett utazásra, ha a vasúttársaságban csalás alapos gyanúja merül fel, és ha a jegyet nem a 4.2.4. fejezetben meghatározott szállítási feltételeknek megfelelően használják fel.

A kibocsátott jegyeknek a B.6. műszaki dokumentációban meghatározott fő típusai:

— menetjegy és foglalás,

— csak menetjegy,

— csak foglalás,

— pótjegyek,

— felsőbb osztályba váltás,

— útiterv módosítása,

— beszállókártya,

— az egyes országokban használatos vasúti kártyákhoz kapcsolódó speciális menetdíjak,

— csoportos jegy,

— különböző típusú nemzetközi vasúti bérletek,

— kísérőjármű-kupon,

— utazási csekkel történő fizetés.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

— B.6. (lásd a III. mellékletet).

▼B

4.2.11.2. Közvetett teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés

Ez az eljárás a 4.2.11.1. fejezetben (Közvetlen teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) szereplő eljárás alternatívája.

Amennyiben a vasúttársaság közvetett teljesítéssel, a következő módok egyike szerint értékesít, akkor az alábbi szabványokat kell követnie:

— a CIV-nek megfelelő elektronikus kiadás (Menetjegykiadás induláskor),

— a CIV-nek megfelelő, „Utaslistára való elektronikus feljelentkezés”,

— a CIV-nek megfelelő A4-es méretű jegy kiadása e-mailen keresztül.

Az említett jegyek fő típusai:

— nyitott jegy (csak utazás),

— nyitott jegy foglalással (utazás és helyfoglalás),

— nyitott jegy pótjeggyel (utazás és pótjegy),

— nyitott jegy foglalással és pótjeggyel (utazás, helyfoglalás és pótjegy),

— globáldíjas jegy (utazás és helyfoglalás).

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

— B.6. (lásd a III. mellékletet),

— B.7. (lásd a III. mellékletet),

— a „Menetjegykiadás induláskor” és az „Utaslistára való elektronikus feljelentkezés” európai szabvány kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.11.3. Közvetlen teljesítés – belföldi értékesítés

Az eljárás még nyitott kérdés (lásd a II. mellékletet).

4.2.11.4. Közvetett teljesítés – belföldi értékesítés

Az eljárás még nyitott kérdés (lásd a II. mellékletet).

4.2.12. *Tájékoztatás az állomás területén*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a állomásüzemeltető hogyan tájékoztassa az ügyfelet a vonatközlekedésről az állomás területén.

A rendelkezéseket csak abban az esetben kell alkalmazni, ha a hangosbemondókat és/vagy a kijelzőrendszereket felújították, jelentős mértékben korszerűsítették vagy újonnan szerelték fel.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései legalább azokra az állomásokra érvényesek, amelyeken a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatok megállnak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.12.1. Az állomásüzemeltető tájékoztatja az ügyfeleket az állomáson

Az állomásüzemeltetők a vonatok indulásával kapcsolatban az alábbi információkat közlik az ügyfelekkel az állomáson:

— a vonat típusa és/vagy száma,

— célállomás(ok),

▼B

— adott esetben a közbenső állomás(ok),

— peron vagy vágány,

— menetrend szerinti indulási idő.

Az induló vonatokkal kapcsolatos adatoktól való eltérés esetében az állomásüzemeltetők legalább az alábbi információkat közlik az állomásokon:

— a vonat típusa és/vagy száma,

— célállomás(ok),

— menetrend szerinti indulási idő,

— a tervtől való eltérés.

A végállomásra érkező vonatokkal kapcsolatos adatokat illetően az állomásüzemeltető legalább az alábbi információkat közli:

— kiindulási állomás(ok),

— az állomásra érkezés ideje,

— a vonat típusa és/vagy száma,

— érkezési peron vagy vágány.

A végállomásra érkező vonatok esetében előforduló eltéréssel kapcsolatosan az állomásüzemeltető legalább az alábbi információkat közli:

— a vonat típusa és/vagy száma,

— kiindulási állomás(ok),

— menetrend szerinti érkezési idő,

— a tervtől való eltérés.

A tervtől való eltérés az alábbiakra utalhat:

— jelentős késés,

— vágány vagy peron váltása,

— a járat teljes vagy részleges törlése,

— a vonat átirányítása.

Az állomásüzemeltető a vasúttársaságokkal és/vagy a pályahálózat-működtetőkkel kötött megállapodás alapján dönt az alábbiakról:

— az információs rendszer típusa (kijelző és/vagy hangosbemondó),

— a tájékoztatás időpontja,

— az információs rendszer helye a vonaton.

Az eltéréssel kapcsolatos adatokat a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető időben elküldi az állomásüzemeltetőnek a szerződéses megállapodás szerint.

4.2.13. *Tájékoztatás a járműveken*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok milyen tájékoztatást nyújtsanak a járműveken a vonatközlekedéssel kapcsolatban.

A rendelkezések az új, felújított vagy korszerűsített járművekre vonatkoznak, amennyiben az információs rendszereket (hangosbemondók és/vagy kijelzők) felújították vagy újonnan telepítették.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései legalább a nemzetközi forgalomban használt vonatokra vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

▼B

4.2.13.1. A vasúttársaság tájékoztatja a vonaton utazókat

A vasúttársaságok a következő információkat biztosítják a vonaton utazóknak:

— a kiindulási állomáson és a jelentős közbenső állomásokon:

— a vonat típusa és/vagy száma,

— célállomás(ok),

— ha vannak, közbenső állomások,

— jelentős késés,

— a késés oka, amennyiben ismert.

A közbenső állomásokra érkezés előtt:

— a következő állomás (állomás neve).

A jelentős közbenső állomásra érkezés előtt:

— a következő állomás (állomás neve),

— a tervezett érkezési idő,

— a várható érkezési idő és/vagy a késéssel kapcsolatos egyéb információk,

— a következő fontosabb csatlakozások (a vasúttársaság belátása szerint).

A vasúttársaság dönt a következőkről:

— az információs rendszer típusa (kijelző és/vagy hangosbemondó),

— a tájékoztatás időpontja,

— az információs eszközök helye a vonaton.

4.2.14. *A vonat előkészítése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogyan tájékoztassa a vasúttársaság a pályahálózat-működtetőt arról, hogy a vonat kész csatlakozni a hálózathoz, amennyiben a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME 4.2.3.3. fejezetében szereplő, indulással kapcsolatos feladatokat elvégezték, vagy ha a vonat száma megváltozott.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatára vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonaton

A vasúttársaság „vonat kész” üzenetet küld a pályahálózat-működtetőnek, amikor a vonat készen áll a hálózathoz történő első csatlakozásra, hacsak a pályahálózat-működtető nem értelmezi a menetrendet a nemzeti jogszabályok szerint „vonat kész” üzenetként. Az utóbbi esetben a vasúttársaság tájékoztatja a pályahálózat-működtetőt és adott esetben az állomásüzemeltetőt, ha a vonat nem áll készen időben az indulásra.

Az üzenetnek legalább a következő információkat tartalmaznia kell:

— a vonat és/vagy a menetvonal száma,

— a vonat kész jelzés, ami azt jelzi, hogy a vonatot felkészítették, és készen áll a haladásra.

Egyéb elemek, például:

— a menetvonal kiindulási pontja azzal az időponttal, amikorra a menetvonalat kérték,

▼B

— a menetvonal végpontja a javasolt vonat célállomásra való megérkezésének időpontjával,

ugyanabban az üzenetben továbbíthatók.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább az alábbi, műszaki dokumentáció(k) „vonat kész” üzenetének:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.15. *Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentés*

Ez az alapvető paraméter a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentés követelményeit határozza meg. Előírja, hogy a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság, valamint a vasúttársaság és az állomásüzemeltető párbeszédet folytasson a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentések cseréje érdekében.

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a pályahálózat-működtető hogyan küldje el a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat a vonat működtetéséért felelős vasúttársaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek a megfelelő időben.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok tájékoztatnak a vonat aktuális állapotáról a szerződésben meghatározott jelentési pontokon.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés tájékoztat az érkezési időről a szerződésben meghatározott előjelentési pontokon. Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi el a vonatközlekedésért felelős vasúttársaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek. A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési adatokat a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető időben elküldi az állomásüzemeltetőnek a szerződéses megállapodás szerint.

A menetvonal-szerződés meghatározza a jelentési pontokat a vonat útvonalán.

Ez az alapvető paraméter az üzenet tartalmát határozza meg, a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés létrehozásához alkalmazott eljárást nem írja elő.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatára vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.15.1. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok minden vonat esetében

A pályahálózat-működtető „vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetet küld a vasúttársaságnak. Ezen eljárást végre kell hajtani, amint a vonat eléri azt a szerződésben megállapított jelentési pontot, amelyen vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat kell szolgáltatni. A megegyezés szerinti jelentési pont lehet többek között átadási pont, állomás vagy a vonat célállomása.

Az üzenetnek legalább a következő információkat tartalmaznia kell:

— a vonat és/vagy a menetvonal száma (vonatazonosító),

— a menetrend szerinti, illetve a tényleges idő a jelentési ponton,

— a jelentési pont azonosítása,

▼B

— a vonat állapota a jelentési ponton (érkezés, indulás, áthaladás, indulás a kiindulási állomásról, érkezés a célállomásra).

Egyéb elemek, például:

— a lefoglalt, menetrend szerinti időtől való delta eltérés (percben),

— adott esetben a késés oka,

ugyanabban az üzenetben továbbíthatók.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „TrainRunningInformationMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.15.2. Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés minden vonat esetében

A pályahálózat-működtető „vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet küld a vasúttársaságnak.

Ezen eljárást végre kell hajtani, amint a vonat eléri azt a szerződésben megállapított jelentési pontot, amelyen az előjelentést el kell küldeni. A megegyezés szerinti előjelentési pont lehet többek között átadási pont vagy állomás. A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést a vonat indulása előtt is el lehet küldeni. A két jelentési pont között előforduló késésre vonatkozó küszöbértéket szerződésben határozza meg a vasúttársaság és az a pályahálózat-működtető, amelynek az első vagy az új előjelentést kell küldeni. Amennyiben a késés időtartama nem ismert, a pályahálózat-működtető a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos üzenetet (a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információról lásd a 4.2.16. fejezetet) küld.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenet megadja a megegyezés szerinti előjelentési pontokra vonatkozó előjelentési időt.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési adatokat a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető időben elküldi az állomásüzemeltetőnek a szerződéses megállapodás szerint.

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a vonatközlekedésért felelős vasúttársaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

Az üzenetnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

— a vonat és/vagy a menetvonal száma (vonatazonosító),

— a megegyezés szerinti összes előjelentési ponton:

  — tervezett idő és előjelentési idő,

  — a megegyezés szerinti előjelentési pont azonosítója,

  — a vonat állapota a megegyezés szerinti előjelentési ponton (érkezés, indulás, áthaladás, érkezés a célállomásra).

Egyéb elemek, például:

— a lefoglalt, tervezett időtől való várható delta eltérés (percben),

— adott esetben a késés okának megadása,

ugyanabban az üzenetben küldhetők.

▼B

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „TrainRunningForecastMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek erről olyan megállapodást kötöttek, amely lehetővé teszi e szabványok használatát.

4.2.16. *A szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információ*

Ez az alapvető paraméter meghatározza a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információk kezelésének a módját a vasúttársaság és a pályahálózat-működtető között.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatára vonatkoznak.

A szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos adatokhoz az utasok panaszainak orvoslása céljából a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők és/vagy a meghatalmazott állami szervek számára legalább az adatok elévülése után egy évig hozzáférést kell biztosítani.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.16.1. Általános észrevételek

A vasúttársaság tájékoztatja a pályahálózat-működtetőt a vonatok üzemi állapotáról a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME 4.2.3.3.2. fejezet szerint.

Ha a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető „vonatközlekedés megszakadt” üzenetet küld az alábbiak szerint.

4.2.16.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet minden vonat esetében

Amennyiben a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető ezt az üzenetet küldi a szomszédos pályahálózat-működtetőnek és a vasúttársaság(ok)nak.

Amennyiben a késés időtartama ismert, akkor a pályahálózat-működtető a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet (lásd 4.2.15.2. fejezet – Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) küld.

Az üzenet fő adatelemei:

— a menetvonal és/vagy a vonat száma (vonatazonosító),

— a hely azonosítása a helyeket tartalmazó referenciafájlban szereplő következő hely alapján,

— a megszakadás kezdete,

— menetrend szerinti indulási nap és időpont ezen a helyen,

— a megszakadás okára és/vagy leírására vonatkozó kód.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „TrainRunningInformationMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

▼B

4.2.17. *A vonatok rövid távú menetrendjére vonatkozó adatok kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a hozzáférést kérő fél és a pályahálózat-működtető hogyan kezelje a rövid határidejű menetvonal-kérelmeket. Ezek a követelmények az összes rövid határidejű menetvonal-kérelemre vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter nem foglalkozik forgalomirányítási kérdésekkel. A rövid távú menetvonal és a forgalomirányítási útvonal változásai közötti időkorlátot helyi megállapodás határozza meg. Lehetővé kell tenni a rövid távú menetvonal igénylését a sürgős közlekedési szükségletek (például különleges vagy kiegészítő vonatok) esetében. A hozzáférést kérő fél ezért a rövid távú menetvonal igénylésekor a pályahálózat-működtetőnek átad minden szükséges információt arról, hogy mikor és hol kell a vonatnak közlekednie, továbbá az ezzel kapcsolatos adatokat.

Európában nincs meghatározva minimális időkeret. A vasúthálózat-használati feltételekben meg lehet határozni a minimális időkeretet.

Valamennyi pályahálózat-működtető felelős a saját infrastruktúráján lévő menetvonal megfelelőségéért, és a vasúttársaság köteles ellenőrizni, hogy a vonat jellemzői megfelelnek-e a szerződésben szereplő menetvonal részletes adataiban megadott értékeknek.

A lehetséges forgatókönyvek a következők:

— „A” forgatókönyv: a hozzáférést kérő fél közvetlenül (A. eset) vagy az „egyablakos” („mindent egy helyen”) rendszerben (B. eset) lép kapcsolatba az érintett pályahálózat-működtetőkkel a teljes út menetvonalainak megszervezése érdekében. Ebben az esetben a hozzáférést kérő félnek kell üzemeltetnie a vonatot a teljes útvonalon.

— „B” forgatókönyv: minden, a fuvarozási útban részt vevő, hozzáférést kérő fél közvetlenül vagy az „egyablakos” („mindent egy helyen”) rendszeren keresztül lép kapcsolatba a helyi pályahálózat-működtetőkkel, hogy menetvonalat kérjen arra az útszakaszra vonatkozóan, amelyen a vonatot üzemelteti.

A rövid határidejű menetvonal-kérelemre vonatkozó elosztási eljárás mindkét forgatókönyv esetében a hozzáférést kérő fél és a pályahálózat-működtető közötti párbeszédet jelent, amely a következő üzeneteket tartalmazza:

— „Menetvonal-kérelem” üzenet,

— „Menetvonal részletei” üzenet,

— „Menetvonal nem elérhető” üzenet,

— „Menetvonal megerősítve” üzenet,

— „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet,

— „Menetvonal törölve” üzenet,

— „A lefoglalt menetvonal nem elérhető” üzenet,

— „Átvétel megerősítése” üzenet.

Abban az esetben, ha egy vonatútra már kértek és meghatároztak menetvonalat, nem szükséges megismételni a menetvonal-kérelmet, hacsak a késés túl nem lépi a vasúttársaság és a pályahálózat-működtető közötti szerződésben megállapított értéket, vagy ha a vonatösszeállítás olyan mértékben megváltozott, hogy az aktuális kérelmet érvénytelenné teszi.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatának menetvonal-kezelésére vonatkoznak, de csak akkor, ha az érintett felek a rövid határidejű menetvonal-kérelmek esetében telematikai alkalmazásokat használnak a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) II. melléklete értelmében.

([1]) HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

▼B

Ebben az esetben az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.17.1. „Menetvonal-kérelem” üzenet

Ezt az üzenetet a hozzáférést kérő fél küldi a pályahálózat-működtetőnek a következő információkkal:

— a hozzáférést kérő fél, amelytől a menetvonal-kérelem származik,

— a menetvonal kiindulási pontja: a menetvonal kezdőpontja,

— indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezik,

— a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,

— a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikorra a vonat a célállomásra ér,

— a kért útszakasz,

— a tervezett menetvonalon elhelyezkedő közbenső állomások és más kijelölt pontok, az érkezési idő és a közbenső pontról való indulási idő feltüntetésével. Ha ez a sor nincs kitöltve, az azt jelenti, hogy a vonat nem áll meg az adott helyen.

— az útszakaszra vonatkozó, megegyezés szerinti és szükséges vonatberendezések, illetve -adatok,

— a vonat legnagyobb megengedett sebessége,

— a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek)ben (nemzeti és nemzetközi, például LZB, ETCS) megengedett legnagyobb sebesség,

— minden vontatójármű esetében: vontatási kategória, műszaki változat,

— tolómozdony (vontatási kategória, műszaki változat),

— vezérlőkocsi,

— teljes hossz,

— össztömeg,

— a legnagyobb tengelyterhelés,

— bruttó tömeg méterenként,

— fékteljesítmény (a tényleges fékerő fékszintjét jelenti),

— féktípus (elektromágneses fékek használatának jelzésére),

— a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek) (nemzeti és nemzetközi),

— vészfékezés felülbírálása,

— rádiórendszer (például GSM-R),

— különleges szállítmányok,

— rakszelvény,

— a szabványos értékektől eltérő egyéb műszaki előfeltételek (például kivételes rakszelvény),

— vonatkategória,

— a menetvonal-kérelem feldolgozásához helyi vagy állami szinten szükséges egyéb adatok,

▼B

— az út adott közbenső pontján végrehajtandó tevékenységek leírása,

— az aktuális útszakaszon a vonatközlekedésért felelős vasúttársaság kódja,

— az ugyanazon útszakaszon a vonatért felelős pályahálózat-működtető kódja,

— adott esetben a következő útszakaszért felelős vasúttársaságnak és pályahálózat-működtetőnek a kódja.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathRequestMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.2. „Menetvonal részletei” üzenet

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a hozzáférést kérő félnek, az utóbbi menetvonal-kérelmére válaszolva, a következő fő tartalmi elemekkel:

— a hozzáférést kérő fél, amelytől a menetvonal-kérelem származik,

— a menetvonal kiindulási pontja: a menetvonal kezdőpontja,

— indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezik,

— a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,

— a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikorra a vonat a célállomásra ér,

— a kért útszakasz,

— a tervezett menetvonalon elhelyezkedő közbenső állomások és más kijelölt pontok, az érkezési idő és a közbenső pontról való indulási idő feltüntetésével. Ha ez a sor nincs kitöltve, az azt jelenti, hogy a vonat nem áll meg az adott helyen,

— az útszakaszra vonatkozó, megegyezés szerinti és szükséges vonatberendezések, illetve –adatok,

— a vonat legnagyobb megengedett sebessége,

— a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek)ben (nemzeti és nemzetközi, például LZB, ETCS) megengedett legnagyobb sebesség,

— minden vontatójármű esetében: vontatási kategória, műszaki változat,

— tolómozdony (vontatási kategória, műszaki változat),

— vezérlőkocsi,

— teljes hossz,

— össztömeg,

— a legnagyobb tengelyterhelés,

— bruttó tömeg méterenként,

— fékteljesítmény (a tényleges fékerő fékszintjét jelenti),

— féktípus (elektromágneses fékek használatának jelzésére),

▼B

— a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek) (nemzeti és nemzetközi),

— vészfékezés felülbírálása,

— rádiórendszer (például GSM-R),

— különleges szállítmányok,

— rakszelvény,

— a szokásos értékektől eltérő egyéb műszaki előfeltételek (például kivételes rakszelvény),

— vonatkategória,

— a menetvonal-kérelem feldolgozásához helyi vagy állami szinten szükséges egyéb adatok,

— az út adott közbenső pontján végrehajtandó tevékenységek leírása,

— az aktuális útszakaszon a vonatközlekedésért felelős vasúttársaság kódja,

— az ugyanazon útszakaszon a vonatért felelős pályahálózat-működtető kódja,

— adott esetben a vonat következő útszakaszáért felelős vasúttársaságnak és pályahálózat-működtetőnek a kódja.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathDetailsMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.3. „Menetvonal nem elérhető” üzenet

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a hozzáférést kérő félnek abban az esetben, ha nem elérhető a menetvonal:

— a menetvonal kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,

— a menetvonal végpontja,

— indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezik,

— a menetvonal elérhetetlenségének a jelzése,

— a menetvonal elérhetetlenségének az oka.

A pályahálózat-működtetőnek ezzel az üzenettel egy időben vagy a lehető leghamarabb alternatív javaslatot kell küldenie a vasúttársaság további kérése nélkül („Menetvonal részletei” üzenet).

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathNotAvailableMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

▼B

4.2.17.4. „Menetvonal megerősítve” üzenet

A hozzáférést kérő fél ezzel az üzenettel lefoglalja/visszaigazolja a pályahálózat-működtető által javasolt menetvonalat:

— a menetvonal azonosítására szolgáló menetvonal-szám,

— a menetvonal kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,

— a menetvonal végpontja,

— indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezik,

— a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,

— a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikorra a vonat a célállomásra ér,

— annak jelzése, hogy a hozzáférést kérő fél elfogadja a menetvonalat.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathConfirmedMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.5. „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet

A hozzáférést kérő fél ezzel az üzenettel utasítja vissza a pályahálózat-működtető által javasolt menetvonal részleteit:

— a menetvonal azonosítására szolgáló menetvonal-szám,

— a menetvonal-részletek elutasításának jelzése,

— a menetvonal elutasításának vagy a hozzáférést kérő fél által igényelt módosításnak az oka,

— a menetvonal kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,

— a menetvonal végpontja,

— indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezik,

— a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,

— a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikorra a vonat a célállomásra ér.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathDetailsRefusedMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.6. „Menetvonal törölve” üzenet

A hozzáférést kérő fél ezzel az üzenettel tudja törölni a menetvonal foglalását:

— a menetvonal azonosítására szolgáló menetvonal-szám,

▼B

— a törlendő útszakasz,

— a menetvonal törlésének jelzése,

— a menetvonal eredeti kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,

— a menetvonal végpontja,

— indulási idő a menetvonal eredeti kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezték,

— a menetvonal eredeti végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,

— a menetvonal eredeti végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikorra a vonat a célállomásra ér.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathCancelledMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.7. „Átvétel megerősítése” üzenet

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető és a hozzáférést kérő fél küldi a másiknak, amennyiben a fenti üzenetek valamelyikére nem lehet öt percen belül megadni a szükséges választ.

— „Átvétel megerősítése” üzenet: jelzi, hogy a fogadó fél megkapta az üzenetet, és szükség esetében aszerint cselekszik.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „ReceiptConfirmationMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi technikai dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.8. „A lefoglalt menetvonal nem elérhető” üzenet

A pályahálózat-működtető ezzel az üzenettel adja a hozzáférést kérő fél tudtára, hogy a lefoglalt menetvonal nem elérhető. A menetvonal nyomós okból, például a szolgáltatás jelentős megszakadása miatt nem elérhető. Az üzenet tartalma:

— menetvonal-szám,

— annak a menetrendben szereplő vonatnak a száma, amelyhez az útvonal nem elérhető (amennyiben pályahálózat-működtető már tudja ezt),

— a menetvonal eredeti kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,

— a menetvonal végpontja,

— indulási idő a menetvonal eredeti kezdőpontjáról: az az időpont, amikorra a menetvonalat kérelmezték,

— a menetvonal eredeti végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,

▼B

— a menetvonal eredeti végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikorra a vonat a célállomásra ér,

— az indok feltüntetése.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathNotAvailableMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.18. *Az ÁME-vel kapcsolatos adatok és információk minősége*

4.2.18.1. A k ö v e t e l m é n y e k

Ezen ÁME követelményeinek teljesítése érdekében a következő, adat- és információminőséggel kapcsolatos elvárásoknak kell megfelelni a teljes ÁME-ben.

Ezen ÁME összes címzettje köteles naprakész, koherens, pontos és teljes adatokat a megfelelő időben és formában elérhetővé tenni más vasúttársaságoknak, pályahálózat-működtetőknek vagy harmadik félnek. Ezen ÁME összes címzettje köteles naprakész, koherens, pontos és teljes információkat közzétenni a megfelelő időben és tartalommal az ügyfeleknek (utasoknak), más vasúttársaságoknak, pályahálózat-működtetőknek vagy harmadik félnek.

Amennyiben az adatokat vagy információkat egyszerre több, ezen ÁME-ben szereplő alapvető paraméter követelményeinek teljesítésére használják fel, akkor ezen ÁME címzettjei biztosítják, hogy az ezen alapvető paraméterek között megosztott adatokat és információkat koherens módon alkalmazzák (például biztosítani kell i. a menetrendi és a díjszabási adatoknak; illetve ii. a díjszabási és a foglalási adatoknak a koherenciáját).

Amennyiben az információkat vagy adatokat ezen ÁME több címzettje szolgáltatja, akkor együttesen kell biztosítaniuk, hogy a közösen szolgáltatott adatok és információk elemei naprakészek, koherensek, pontosak, teljesek és összeegyeztethetők (például az „A”, illetve „B” vasúttársaság által szolgáltatott menetrendi adatok között koherencia kell legyen annak biztosítása érdekében, hogy ezek az információk megegyezzenek az államhatáron stb.).

Amennyiben a referenciaadatokat vagy a referenciainformációkat ezen ÁME követelményeinek teljesítésére használják fel, akkor ezen ÁME címzettjei garantálják a referenciaadatok vagy referenciainformációk és az ezen ÁME-ben szereplő alapvető paraméterekben felhasznált adatok vagy információk közötti koherenciát (például biztosítani kell i. a helyekre vonatkozó referenciakódoknak és a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatoknak; illetve ii. a vasúttársaság referenciakódjainak és a teljesítésnek a koherenciáját).

A szereplők által ezen ÁME alkalmazása során szolgáltatott adatok és információk minőségének lehetővé kell tennie, hogy ezen ÁME címzettjei a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló rendelet 10. cikkének megfelelően menetjegyeket állítsanak ki.

A szereplők által ezen ÁME alkalmazása során szolgáltatott adatok és információk minőségének olyan szintet kell elérnie, amely lehetővé teszi ezen ÁME címzettjeinek, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló rendelet 10. cikke II. mellékletének megfelelően információkat szolgáltassanak.

▼B

4.2.19. *Különféle referenciafájlok és adatbázisok*

4.2.19.1. Referenciafájlok

A személyszállító vonatoknak az európai hálózaton való üzemeltetése esetében a következő referenciafájloknak kell elérhetőnek és minden szolgáltató (pályahálózat-működtetők, vasúttársaságok, meghatalmazott harmadik felek és állomásüzemeltetők) számára hozzáférhetőnek lenniük. Az adatoknak mindig a tényleges állapotot kell tükrözniük.

Az Európai Vasúti Ügynökség központilag tárolja és megőrzi a következő referenciaadatokra vonatkozó egyedi kódokat:

— kódolási referenciafájl az összes pályahálózat-működtető, vasúttársaság, állomásüzemeltető és szolgáltató esetében,

— kódolási referenciafájl a helyek esetében,

— a meglévő vasúti ellenőrzési rendszereket tartalmazó referenciafájl,

— minden mozdonyfajtát tartalmazó referenciafájl,

— az összes európai karbantartó műhelyet tartalmazó referenciafájl,

— az európai foglalási rendszerekre vonatkozó referenciafájl,

— a menetrendi adatok cseréjére szolgáló kódokat tartalmazó referenciafájl,

— a díjszabási adatok cseréjére szolgáló kódokat tartalmazó referenciafájl,

— az üzenetek adatállományainak katalógusa,

— kódlistajegyzék,

— a mellékletekben szereplő műszaki dokumentáció(k) használatához szükséges egyéb fájlok és kódlisták (ezeket az első fázisban kell meghatározni).

Amennyiben a referenciafájlt a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-vel együttesen használják, akkor kialakításának és használatának a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

4.2.19.2. Az adatbázisokkal kapcsolatos további követelmények

A különféle adatbázisoknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

1. Hitelesítés

   Az adatbázisnak támogatnia kell a rendszer felhasználóinak hitelesítését, mielőtt hozzáférhetnének az adatbázishoz.

2. Biztonság

   Az adatbázisnak támogatnia kell a biztonsági szempontokat az adatbázis elérésének szabályozása terén. Az adatbázis tartalmának titkosítása nem kötelező.

3. ACID

   A kiválasztott adatbázisnak támogatnia kell az ACID elvet (Atomicity, Consistency, Isolation, Durability – atomitás, következetesség, elszigeteltség, tartósság).

4. Hozzáférés szabályozása

   Az adatbázisnak lehetővé kell tennie az adatok elérését az engedélyezett felhasználók vagy rendszerek számára. A hozzáférés ellenőrzését az adatrekordok minden jellemzője esetében is támogatni kell. Az adatbázisok támogatják az adatrekordok beszúrásával, aktualizálásával vagy törlésével kapcsolatos konfigurálható, szerepalapú hozzáférést.

▼B

5. Nyomon követés

Az adatbázisnak támogatnia kell az adatbázisban végzett tevékenységek naplózását az adatbevitel részleteinek nyomon követése érdekében (ki, mit, mikor változtatott a tartalmon).

6. Lezárási stratégia

Az adatbázisoknak lezárási stratégiát kell alkalmazniuk, amely lehetővé teszi az adatok elérését még akkor is, amikor éppen a felhasználók rekordokat szerkesztenek.

7. Több felhasználós elérés

Az adatbázisnak biztosítania kell, hogy az adatok egyszerre több felhasználó vagy rendszer számára legyenek elérhetők.

8. Megbízhatóság

Az adatbázisok megbízhatóságának támogatnia kell a kellő elérhetőséget.

9. Elérhetőség

Az adatbázisnak hozzáférhetővé kell tennie a benne szereplő adatokra és üzleti ügyekre vonatkozó információkat.

10. Karbantarthatóság

Az adatbázisok karbantarthatóságának támogatnia kell a kellő elérhetőséget.

11. Biztonság

Maguk az adatbázisok nincsenek kapcsolatban a biztonsággal. A biztonsági szempontok ezért nem lényegesek. Ezt nem szabad összekeverni azzal, hogy az adatok – például a helytelen vagy nem naprakész adatok – hatással lehetnek a vonat működési biztonságára.

12. Összeegyeztethetőség

Az adatbázisnak támogatnia kell egy széles körben elfogadott adatkezelési nyelvet, például az SQL-t vagy az XQL-t.

13. Importálási lehetőség

Az adatbázisnak olyan lehetőséget kell biztosítania, amely lehetővé teszi a manuális beírás helyett az adatbázis feltöltésére használható formázott adatok importálását.

14. Exportálási lehetőség

Az adatbázisnak olyan lehetőséget kell biztosítania, amely lehetővé teszi a teljes adatbázis tartalmának vagy annak egy részének formázott adatokba való exportálását.

15. Kötelező mezők

Az adatbázisnak támogatnia kell az olyan kötelező mezőket, amelyeket ki kell tölteni, mielőtt a vonatkozó rekordok elfogadhatók lennének az adatbázis bemeneti adataiként.

16. Valószínűségi ellenőrzések

Az adatbázisoknak támogatniuk kell a konfigurálható valószínűségi ellenőrzéseket az adatrekordok beszúrása, aktualizálása vagy törlése előtt.

17. Reakcióidők

Az adatbázisnak olyan reakcióidőkkel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi az adatrekordok időben történő beszúrását, aktualizálását vagy törlését.

▼B

18. Teljesítményszempontok

A referenciafájloknak és az adatbázisoknak – költséghatékony módon – támogatniuk kell az ezen ÁME hatálya alá tartozó vonatközlekedés hatékony működtetését lehetővé tevő lekérdezéseket.

19. Kapacitásbeli szempontok

Az adatbázisnak támogatnia kell az összes személyszállító kocsival és/vagy a hálózattal kapcsolatos lényeges adat tárolását. A kapacitásnak egyszerű eszközökkel bővíthetőnek kell lennie (pl. több tárolókapacitás és számítógép hozzáadásával). A kapacitás bővítése nem igényli az alrendszer cseréjét.

20. Korábbi adatok

Az adatbázisnak támogatnia kell a korábbi adatok kezelését, azaz elérhetővé kell tennie a már az archívumba továbbított adatokat.

21. Biztonsági mentési stratégia

Biztonsági mentési stratégiát kell megvalósítani annak biztosítása érdekében, hogy egy 24 órás időszakig bezárólag az adatbázis teljes tartalma visszanyerhető legyen.

22. Kereskedelmi szempontok

Az alkalmazott adatbázis-rendszernek kereskedelmileg (COTS termékek) vagy nyilvánosan (nyílt forrású) elérhetőnek kell lennie.

23. Adatvédelmi szempontok

Az adatbázisnak meg kell felelnie azon tagállam adatvédelmi követelményeinek, amelyben a szolgáltatást nyújtó cég székhelylyel rendelkezik.

4.2.20. *A dokumentumok elektronikus továbbítása*

A 4.2.21. fejezetben (Hálózat és kommunikáció) található leírás bemutatja az adatcserére használt kommunikációs hálózatot. Ez a hálózat és a leírt biztonságkezelés mindenfajta hálózati átvitelt lehetővé tesz, ideértve az e-mailt, az állománytovábbítást (ftp, http) stb. Ekkor az információcserében részt vevő felek döntenek a kiválasztandó típusról, hogy biztosítsák a dokumentumok elektronikus továbbítását – például ftp-n keresztül.

4.2.21. *Hálózat és kommunikáció*

4.2.21.1. Általános architektúra

Ez az alrendszer idővel növekedésnek indul, és interakcióba lép a telematikai vasúti átjárhatóságot célzó nagy és összetett, több ezer résztvevős (vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők, harmadik felek, például kiskereskedők és hatóságok stb.) közösségekkel, amelyek versenyeznek és/vagy együttműködnek a piaci igények kiszolgálása érdekében.

A hálózati és az ilyen vasúti átjárhatósági közösségeket támogató kommunikációs infrastruktúra alapja egy közös információcsere-architektúra, amelyet minden résztvevő ismer és elfogad.

A javasolt információcsere-architektúra:

— célja, hogy összeegyeztesse a heterogén információs modelleket oly módon, hogy szemantikailag átalakítja a rendszerek között kicserélt adatokat, és összeegyeztesse az üzleti folyamatokat és a protokollok közötti alkalmazási szintű különbségeket,

▼B

— minimális hatással van az egyes szereplők által megvalósított jelenlegi informatikai architektúrákra,

— megőrzi a már meglévő informatikai befektetéseket.

Az információcsere-architektúra leginkább az összes szereplő közötti azonos szintű (peer-to-peer) interakciót támogatja, miközben egy sor központosított szolgáltatás nyújtásával garantálja a vasúti átjárhatóságot biztosító közösség átfogó integritását és egységességét.

Az azonos szintű interakciós modell biztosítja a különböző szereplők közötti legjobb költségelosztást a tényleges használat alapján, és általában kevesebb méretezhetőségi problémát okoz.

4.2.21.2. Hálózat

A hálózat biztosítja a megfelelő biztonsági szintet, a redundanciát, a forgalomirányítást, a statisztikai eszközöket, a sávszélesség növelését, a felhasználók hozzáférését és a hatékony irányítást.

A hálózat ebben az esetben a kommunikáció módját és filozófiáját jelenti, nem pedig fizikai hálózatot.

A vasúti átjárhatóság alapja a közös információcsere-architektúra, amelyet minden résztvevő ismer és elfogad, és így a korlátok csökkentésével bátorítja az új belépőket, különösen az ügyfeleket.

Először a központi tárat érik el metainformációk (például annak a szereplőnek az azonosítója, akiről valamilyen információt tárolnak) megszerzése vagy a biztonsági meghatalmazások ellenőrzése érdekében. Ezt követően a szereplők között azonos szintű kommunikáció valósul meg.

4.2.21.3. Protokollok

Csak a teljes internetes protokollkészlethez (ismertebb néven TCP/IP, UDP/IP stb.) tartozó protokollok használhatók fejlesztésre.

4.2.21.4. Biztonság

A teljes hálózatban garantált biztonsági szinten (lásd 4.2.21.2. fejezet – Hálózat) kívül egyéb, a különleges adatokra vonatkozó biztonsági szintet lehet létrehozni titkosítás, hitelesítési rendszer és VPN-technológiák alkalmazásával.

4.2.21.5. Titkosítás

Az adatok átviteléhez és tárolásához az üzletviteli előírásoktól függően aszimmetrikus vagy szimmetrikus titkosítást lehet alkalmazni. Ebből a célból nyilvános kulcsú infrastruktúrát (PKI) kell alkalmazni.

4.2.21.6. Központi adattár

A központi adattárnak képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

— metaadatok: az üzenetek tartalmát leíró strukturált adatok,

— elektronikus címek listája, amelyben az ezen ÁME célcsoportjába tartozó szereplők információkat vagy adatokat bocsátanak más szereplők rendelkezésére (ezen ÁME alapján),

— titkosítás,

— hitelesítés,

— címjegyzék („telefonkönyv”) – tartalmazza az üzenet- és adattovábbítást végzők szükséges adatait.

▼B

Amennyiben a központi adattárat a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-vel együttesen használják, akkor kialakításának és módosításának a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze

A közös interfész minden egyes szereplő számára kötelező a vasúti átjárhatóság közösségéhez való csatlakozáshoz.

A közös interfésznek képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

— a kimenő üzenetek metaadatok szerinti megformázása,

— a kimenő üzenetek aláírása és titkosítása,

— a kimenő üzenetek címzése,

— a bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése,

— a bejövő üzenetek dekódolása,

— a bejövő üzenetek metaadatok szerinti megfelelőségi ellenőrzése,

— a különböző adatbázisok egységes, közös elérésének kezelése.

A közös interfész minden példánya hozzáféréssel rendelkezik a kívánt adatokhoz az egyes vasúttársaságokon, pályahálózat-működtetőkön stb. belüli ÁME szerint, függetlenül attól, hogy a vonatkozó adatbázisok központiak vagy egyéniek-e. A bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése alapján megvalósítható az üzenetek nyugtázásának minimális szintje:

i. pozitív nyugtázás;

ii. negatív nyugtázás.

A közös interfész a központi adattárban lévő információt használja fel a fenti feladatok ellátására.

Amennyiben az egyik szereplő létrehozza a központi adattár helyi tükrözését, akkor saját eszközeivel biztosítania kell, hogy a helyi tükrözés a központi adattár pontos és naprakész mása legyen.

Amennyiben a közös interfészt a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-vel együttesen használják, akkor kialakításának és módosításának a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

4.2.22. *A más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése*

A más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése érdekében a következő szabványt kell alkalmazni a más utazási formáknak történő információszolgáltatásra és a velük folytatott információcserére:

— a menetrendi adatoknak a vasúttársaságok és más közlekedési formák közötti cseréje esetében: EN 12896 (Transmodel) és EN TC 278 WI 00278207 (Rögzített objektumok azonosítása a tömegközlekedésben – Identification of Fixed Objects in Public transport),

— meghatározott menetrendi adatok cseréje esetében az XML-nek a Transmodelen alapuló műszaki szabványokat és protokollokat, különösen a menetrendek valós idejű cseréjéről szóló EN 15531 („SIRI”) és a megállókkal/állomásokkal kapcsolatos adatok cseréjéről szóló EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) szabványokat,

— díjszabási adatok cseréje esetében: ez a szabvány még nyitott kérdés (lásd II. melléklet – Nyitott kérdések felsorolása).

▼B

4.3. **A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai**

A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszer és más alrendszerek közötti kapcsolódási pontok műszaki kompatibilitási jellemzőit a következő bekezdések tartalmazzák.

4.3.1. *Kapcsolódási pontok a járművek alrendszerrel*

1. táblázat

Kapcsolódási pontok a járművek alrendszerrel

Kapcsolódási pont	A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-referenciája	A „hagyományos vasúti járművek” ÁME-referenciája
Kijelző a vonat fedélzetén	4.2.13. Tájékoztatás a járműveken	4.2.5. Ügyfél-tájékoztatás (mozgáskorlátozott személyek)
Automatikus hangosbemondó	4.2.13. Tájékoztatás a járműveken	4.2.5. Ügyfél-tájékoztatás (mozgáskorlátozott személyek)
		4.2.5.2. Utastájékoztató rendszer

4.3.2. *Kapcsolódási pontok a „fuvarozási telematikai alkalmazások” alrendszerrel*

2. táblázat

Kapcsolódási pontok a „fuvarozási telematikai alkalmazások” alrendszerrel

Kapcsolódási pont	A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-referenciája	A „hagyományos vasúti fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-referenciája
Vonat kész	4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonatnak	4.2.3.5. „Vonat kész” üzenet
Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés	4.2.15.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet minden vonatnak	4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet
Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok	4.2.15.1. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet minden vonatnak	4.2.4.3. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok
„Vonatközlekedés megszakadt” üzenet a vasúttársaságnak	4.2.16.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet minden vonatnak	4.2.5.2. Vonatközlekedés megszakadt
A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése	4.2.17. A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése minden vonat számára	4.2.2. Menetvonal-kérelem
Közös interfész	4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze	4.2.14.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze
Központi adattár	4.2.21.6. Központi adattár	4.2.14.6. Központi adattár
Referenciafájlok	4.2.19.1. Referenciafájlok	4.2.12.1. Referenciafájlok

4.4. **Üzemeltetési szabályok**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében az ezen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét üzemeltetési szabályok az alábbiak:

▼B

4.4.1. *Adatminőség*

Az adatminőség biztosítása érdekében bármely ÁME-üzenet küldője felelős az üzenet adattartalmának az üzenetküldés időpontjában való helyességéért. Amennyiben az adatminőség biztosításának céljából a forrásadatok elérhetők az ÁME részeként biztosított adatbázisokból, az ilyen adatbázisokban lévő adatokat kell felhasználni az adatminőség biztosítására.

Amennyiben az adatminőség biztosítására szolgáló forrásadatok nem érhetők el az ezen ÁME részét képező adatbázisokból, az üzenet küldőjének saját forrásból kell megoldania az adatok minőségének ellenőrzését.

Az adatok minőségének biztosítása kiterjed a fenti leírás szerint az ezen ÁME részeként biztosított adatbázisokból származó adatokkal való összehasonlításra és indokolt esetben az adatok és üzenetek aktualitásának és folytonosságának biztosítását célzó logikai ellenőrzésekre is.

Az adatok akkor jó minőségűek, ha rendeltetésszerű használatra alkalmasak, ami azt jelenti, hogy azok:

— hibamentesek: elérhetők, pontosak, időszerűek, teljesek, összhangban vannak más forrásokkal stb.,

— a kívánt jellemzőkkel rendelkeznek: relevánsak, átfogóak, megfelelő részletességűek, könnyen olvashatók, könnyen értelmezhetők stb.

Az adatminőség fő jellemzői a következők:

— pontosság,

— teljesség,

— következetesség,

— időszerűség.

P o n t o s s á g

A kívánt információkat (adatokat) a lehető leggazdaságosabban kell begyűjteni. Ez csak akkor valósítható meg, ha az elsődleges adatokat egyetlen alkalommal rögzítik. Az elsődleges adatokat ezért a forráshoz a lehető legközelebb kell a rendszerbe juttatni, hogy teljes mértékben integrálhatók legyenek bármely későbbi feldolgozási tevékenységbe.

T e l j e s s é g

Az üzenetek elküldése előtt a metaadatok segítségével ellenőrizni kell azok teljességét és szintaxisát. Ezzel elkerülhető a szükségtelen információáramlás a hálózaton.

A metaadatok segítségével az összes bejövő üzenet teljességét is ellenőrizni kell.

K ö v e t k e z e t e s s é g

Üzleti szabályokat kell bevezetni a következetesség biztosítása érdekében. Kerülni kell a kétszeri beírást, és egyértelműen azonosítani kell az adatok tulajdonosát.

Az ilyen üzleti szabályok végrehajtásának típusa azok összetettségétől függ. Egyszerű szabályok esetében elegendők az adatbázis megszorításai és a kiváltó okok. Az olyan összetettebb szabályok esetében, amelyek különböző táblázatok, érvényesítési eljárások adatait kívánják meg, a megvalósítás során ellenőrizni kell az adatváltozat következetességét az interfész adatok generálása és az új adatváltozat érvényessé válása előtt. Garantálni kell, hogy a továbbított adatokat érvényesítik a definiált üzleti szabályok szerint.

▼B

Időszerűség

Fontos a megfelelő időben történő adatszolgáltatás. Amennyiben az adatok tárolása vagy az üzenetek küldése eseményvezérelt közvetlenül az informatikai rendszerből, az időszerűség nem probléma, ha a rendszert megfelelő módon, az üzleti folyamatok igényei szerint tervezték meg. A legtöbb esetben az üzenetek küldését a kezelő kezdeményezi, vagy legalábbis a kezelő által végzett további adatbeviteltől függ. Az időszerűségi követelmények teljesítéséhez a lehető leghamarabb el kell végezni az adatok aktualizálását annak garantálása érdekében is, hogy az üzenetek tényleges adattartalommal fognak rendelkezni, amikor azokat a rendszer automatikusan elküldi.

A lekérdezéseknek a különböző alkalmazásokra és felhasználótípusokra vonatkozó válaszidejét fel kell tüntetni a részletes informatikai előírásokban. A lehető leghamarabb el kell végezni az adatok mindennemű aktualizálását és cseréjét.

Az adatminőség mérőszámai

A részletes informatikai előírások meghatározzák a következő tényezők százalékban kifejezett értékeit:

— az adatok teljessége (a beírt értékkel rendelkező adatmezők százalékos aránya) és következetessége (a táblázatok/állományok/rekordok közötti egyező adatok százalékos aránya),

— az adatok időszerűsége (a meghatározott küszöbidőn belül elérhető adatok százalékos aránya),

— a kötelező pontosság (a ténylegesen tárolt adatok közül a helyes adatok százalékos aránya).

4.4.2. *A központi adattár működtetése*

A központi adattár funkcióit a 4.2.21.6. fejezet (Központi adattár) definiálja. Az adatminőség biztosítása céljából a központi adattárat működtető szervezetnek felelősnek kell lennie a metaadatok és a címtár aktualizálásáért és minőségéért, valamint a hozzáférés ellenőrzésének kezeléséért. Ha a metaadatok teljesek, következetesek, időszerűek és pontosak, akkor a központi adattár ezen ÁME alkalmazása során megfelelően működik.

4.5. **Karbantartási szabályok**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a jelen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét karbantartási szabályok az alábbiak:

A szállítási szolgáltatás minőségét még akkor is garantálni kell, ha az adatok sérültek, vagy ha az adatfeldolgozó berendezés teljesen vagy részlegesen meghibásodott. Tanácsos ezért különösen magas megbízhatósági szintű duplex rendszereket vagy számítógépeket telepíteni, és karbantartás közben biztosítani a szünetmentes működést.

A különféle adatbázisokkal kapcsolatos karbantartási szempontok a 4.2.19.2. fejezet (Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények) 10. és 21. pontjában találhatók.

4.6. **Szakképesítés**

Az alrendszer működtetéséhez és karbantartásához, illetve az ÁME megvalósításához szükséges személyzetnek az alábbi képesítésekkel kell rendelkeznie:

Az ÁME végrehajtásához nincs szükség teljesen új hardveres és szoftveres rendszerre és új személyzetre. Az ÁME követelményeinek megvalósításához csak azokat a működéssel kapcsolatos változtatásokat, korszerűsítéseket vagy funkcionális bővítéseket kell elvégezni, amelyek megvalósításán a meglévő személyzet már munkálkodik. Ezért nincsenek a szakmai képesítésekre vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályok melletti követelmények.

▼B

Szükség esetén a személyzet kiegészítő képzésének nem csak abból kell állnia, hogy megmutatják nekik, hogyan kezeljék a berendezéseket. A személyzet tagjainak tudniuk és érteniük kell a teljes szállítási folyamatban betöltött konkrét szerepeiket. A személyzetnek különösen a munkateljesítmény magas szintjének fenntartásának kell tudatában lennie, mivel ez döntő tényező az információk későbbi fázisban való feldolgozása szempontjából.

A vonatok összeállításához és üzemeltetéséhez szükséges szakmai képesítéseket a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg.

4.7. **Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

Az érintett alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME megvalósításához szükséges, személyzetre vonatkozó egészségvédelmi és biztonsági feltételek az alábbiak:

Nincsenek a meglévő nemzeti vagy európai egészségvédelmi és biztonsági szabályokon túlmenő követelmények.

4.8. **Az engedélyezett jármű- és pályahálózat-típusok nyilvántartása**

A 2008/57/EK irányelv 34. cikkének (1) bekezdése szerint „az Ügynökség a tagállamok által a Közösség vasúti hálózatán üzembe helyezésre engedélyezett járműtípusokról nyilvántartást hoz létre és tart fenn”. A 2008/57/EK irányelv 35. cikkének (1) bekezdése szerint „a tagállamok biztosítják, hogy az infrastruktúra-nyilvántartást közzétegyék és naprakésszé tegyék”.

Az ilyen nyilvántartások éves aktualizálása és közzététele miatt azok nem használhatók a „személyszállítási telematikai alkalmazások” alrendszer esetében. Ennek az ÁME-nek ezért semmit sem kell feltüntetnie ezekben a nyilvántartásokban.

5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. **Meghatározás**

A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének f) pontja szerint a „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek”: a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A „rendszerelem” fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal.

5.2. **A rendszerelemek felsorolása**

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek a 2008/57/EK irányelv vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alá tartoznak.

A „személyszállítási telematikai alkalmazások” alrendszer esetében nincsenek meghatározva kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

Ezen ÁME követelményeinek teljesítéséhez csak alapvető informatikai berendezésekre van szükség az átjárhatóságnak a vasúti környezetben megvalósuló különleges szempontjai nélkül. Ez mind a hardverelemek, mind az olyan alapvető szoftverek esetében érvényes, mint az operációs rendszerek és az adatbázisok. Az alkalmazási szoftver egyedi minden felhasználó oldalán, és a tényleges egyedi funkcionalitástól és igényektől függően alakítható és fejleszthető. A javasolt „alkalmazásintegrálási architektúra” azt feltételezi, hogy az alkalmazások nem feltétlenül rendelkeznek azonos belső információs modellel. A definíció szerint az alkalmazásintegrálás a függetlenül tervezett alkalmazási rendszerek együttműködtetésének folyamata.

▼B

5.3. **A rendszerelemek teljesítménye és előírásai**

Lásd az 5.2. fejezetet; nem vonatkozik a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-re.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

6.1. **Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

6.1.1. *Vizsgálati eljárások*

Nem vonatkozik a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-re.

6.1.2. *Modul*

Nem vonatkozik a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-re.

6.2. **„Személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszer**

A 2008/57/EK irányelv II. melléklete szerint az alrendszerek strukturális és üzemeltetési területekre oszlanak. A strukturális terület ÁME-jei esetében kötelező a megfelelőség-értékelés. A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszer a funkcionális területhez tartozik, és ez az ÁME nem határoz meg semmilyen megfelelőség-értékelési modult.

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. **Bevezetés**

Ez az ÁME a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerrel foglalkozik. Ez az alrendszer a 2008/57/EK irányelv II. melléklete szerint funkcionális. Ezen ÁME alkalmazása ezért csak akkor alapul az új, felújított vagy korszerűsített alrendszerrel kapcsolatos elképzelésen – ahogy az a strukturális alrendszerekkel kapcsolatos ÁME-k esetében megszokott –, ha az ÁME ezt előírja.

Az ÁME megvalósítása fázisokban történik:

— első fázis: részletes informatikai előírások, irányítás és főterv,

— második fázis: fejlesztés,

— harmadik fázis: telepítés.

7.2. **Első fázis – részletes informatikai előírások, irányítás és főterv**

Az első fázisnak három célkitűzése van:

1. a közös szerkezeti elemeken és az érdekelt felek információs és kommunikációs rendszereinek összekapcsolódásán alapuló, ezen rendelet követelményeinek megfelelő adatcsererendszer (a továbbiakban „a rendszer”) meghatározása;

2. e rendszer jóváhagyása a műszaki és gazdasági megvalósíthatóság szempontjából;

3. a rendszer megvalósításához szükségesnek ítélt tevékenységek ütemtervének létrehozása, kijelölve a végrehajtás előrehaladásának a Bizottság, az Európai Vasúti Ügynökség, a tagállamok és más érdekelt felek általi nyomon követésére vonatkozó legfontosabb lépéseket.

7.2.1. *Projektirányítás az első fázisban*

A Bizottság ezen rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követően legfeljebb egy hónappal irányítóbizottságot hoz létre, amelynek összetétele a következő:

— a vasúti ágazat képviseleti szervezetei európai szinten, a 881/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének meghatározása szerint („a vasúti ágazat képviselői szervezetei”),

▼B

— a menetjegy-értékesítők képviselője,

— az európai utasok képviselője,

— az Európai Vasúti Ügynökség, és

— a Bizottság.

Ezen irányítóbizottság elnöki feladatait a) a Bizottság; és b) a vasúti ágazat képviseleti szervezetei által kijelölt személy közösen látja el. A Bizottság az irányítóbizottság tagjainak közreműködésével megfogalmazza az irányítóbizottság eljárási szabályzatát, amelyet az irányítóbizottság ezt követően elfogad. A döntéseknek átláthatóknak kell lenniük, és helytálló műszaki és gazdasági indoklásnak kell kísérnie ezeket.

Az irányítóbizottság tagjai javaslatot tehetnek arra, hogy más szervezetek is részt vegyenek az irányítóbizottságban megfigyelőként, amennyiben ez műszakilag és gazdaságilag indokolható.

7.2.2. *Szerepkörök és feladatok*

7.2.2.1. Érdekelt felek

1. A vasúti ágazat képviseleti szervezetei által felállított, a menetjegy-értékesítők képviselőjét is magában foglaló projektcsoport az irányítóbizottság által jóváhagyott munkaprogram alapján kidolgozza a részletes informatikai előírásokat, az irányítást és a főtervet.

2. A projektcsoport létrehozza a szükséges munkacsoportokat az Európai Vasúti Ügynökségnek, a vasúttársaságoknak, a pályahálózat-működtetőknek, az állomásüzemeltetőknek, a menetjegy-értékesítők munkavállalói képviselőinek és az utasok képviselőinek a bevonásával.

3. A projektcsoport az egész projektet átláthatóan hajtja végre, a projektcsoport és a munkacsoportok minden jegyzőkönyvét, dokumentumát és benyújtandó anyagát pedig a Bizottság és az Európai Vasúti Ügynökség számára folyamatosan elérhetővé teszi.

4. A projektcsoport havonta helyzetjelentést nyújt be az irányítóbizottságnak, és teljes mértékben figyelembe veszi annak döntéseit. A helyzetjelentés szerkezetét és tartalmát az irányítóbizottság a projektindító megbeszélésen jóváhagyja.

5. A projektcsoport információkat biztosít a vasúttársaságoknak, a pályahálózat-működtetőknek, az állomásüzemeltetőknek, a menetjegy-értékesítőknek és az utasok képviselőinek, valamint kikéri a véleményüket. Különös figyelmet szentel a kisméretű, illetve a vasúti ágazat képviseleti szervezeteiben tagsággal nem rendelkező vasúttársaságoknak, tájékoztatja őket, és kikéri a véleményüket.

6. A vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, az állomásüzemeltetők, a menetjegy-értékesítők és az utasok képviselői információkkal, funkcionális és műszaki szaktudásukkal támogatják a projektet, amennyiben a projektcsoport ezt igényli.

7.2.2.2. Európai Vasúti Ügynökség

1. Az Európai Vasúti Ügynökség nyomon követi és értékeli a részletes informatikai előírások, az irányítás és a főterv kidolgozását annak megállapítása érdekében, hogy a kitűzött célokat sikerült-e elérni.

2. Az Európai Vasúti Ügynökség a részletes informatikai előírásokkal, az irányítással és a főtervvel kapcsolatban ajánlást nyújt be a Bizottságnak.

▼B

7.2.2.3. Bizottság

1. A Bizottság átadja a projektcsoportnak a projektben részt vevő szervezetek listáját.

2. A Bizottság a részletes informatikai előírások, az irányítás és a főterv kézhezvétele után értékeli azokat az Európai Vasúti Ügynökség ajánlása alapján, és az értékelés tartalma alapján megteszi a jelenlegi ÁME módosításához szükséges lépéseket.

3. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdésével összhangban létrehozott bizottságon keresztül fogja tájékoztatni a tagállamokat.

7.2.3. *Benyújtandó anyagok*

A részletes informatikai előírások bemutatják a rendszert, valamint világosan és egyértelműen ismertetik, hogy az hogyan teljesíti a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME követelményeit. Ilyen előírások kidolgozása megköveteli a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME megvalósítási folyamatát alátámasztó lényeges műszaki, üzemeltetési, gazdasági és intézményi kérdések módszeres elemzését. A benyújtandó anyagok tartalmazzák a következőket:

1. A funkcionális, műszaki és teljesítési előírások, a kapcsolódó adatok, a kapcsolódási pontra vonatkozó, a biztonsági és a minőségbeli követelmények.

2. A rendszer átfogó architektúrájának a körvonalai. Ismerteti a szükséges rendszerelemek interakciójának és kompatibilitásának módját. Ennek alapja az örökölt informatikai eszközök integrálására, valamint a szükséges funkciók és teljesítmény biztosítására alkalmas rendszerkonfigurációk elemzése.

A főterv a következőket tartalmazza:

1. A rendszer megvalósításához szükséges tevékenységek azonosítása.

2. Az érdekelt felek információs és kommunikációs rendszereinek jelenlegi keretéből magába a rendszerbe történő migrációra vonatkozó terv, amely magában foglalja azokat a fázisokat, amelyek hozzájárulnak a köztes, ellenőrizhető, kézzelfogható eredmények eléréséhez.

3. A legfontosabb lépéseket tartalmazó részletes terv.

4. A főterv kritikus fázisaival kapcsolatos kockázatértékelés.

5. A rendszer telepítésével és üzemeltetésével kapcsolatos életciklusbeli összköltségek felbecslése, valamint az abból következő befektetési terv és költség-haszon elemzés.

Az irányítás magában foglalja azoknak a megfelelő irányítási struktúráknak, módszereknek és eljárásoknak az azonosítását, amelyek elősegítik a rendszer kifejlesztését, érvényesítését, az azt követő telepítését, üzemeltetését és kezelését a teljes élettartama során (beleértve az ezen ÁME rendelkezéseinek értelmében érintett felek közötti viták rendezését is).

7.2.4. *Legfontosabb lépések*

1. A projektcsoport és az irányítóbizottság közös projektindító megbeszélését a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követően legfeljebb két hónappal kell megtartani.

   a) A projektcsoport a projektindító megbeszélésen ismerteti a projekt leírását és munkaprogramját, beleértve az ütemtervet is. A projektleírás tisztázza a feladatokat, a projektszervezést,

▼B

a szerepeket és a feladatokat, valamint a projekt által alkalmazott módszert, beleértve az érdekelt felekkel folytatott megbeszélést és a nekik nyújtott tájékoztatást.

b) A projektcsoport és az irányítóbizottság a projektindító megbeszélésen megvitatja, majd megállapítja a 7.2.2.1. szakaszban említett havi helyzetjelentés és közbenső jelentés tartalmát és részletességét.

2. A projektcsoport legfeljebb öt hónappal a projektindító megbeszélés után benyújtja a közbenső jelentést az irányítóbizottságnak.

3. A benyújtandó anyagokat legfeljebb tíz hónappal a projektindító megbeszélés után el kell juttatni a Bizottsághoz és az Európai Vasúti Ügynökséghez.

4. Az Európai Vasúti Ügynökség a Bizottságnak benyújtott anyagokkal kapcsolatban ajánlást fogalmaz meg a beérkezéstől számított két hónapon belül.

7.3. **2. fázis – Fejlesztés**

Az érdekelt felek ezen ÁME módosítását követően fejlesztik ki a rendszert.

7.4. **3. fázis – Telepítés**

Az érdekelt felek ezen ÁME módosítását követően telepítik a rendszert.

7.5. **Változáskezelés**

7.5.1. *Változáskezelési eljárás*

Változáskezelési eljárásokat kell kidolgozni a változás költségeinek és hasznainak megfelelő elemzése és a változások ellenőrzött módon való megvalósítása érdekében. Az Európai Vasúti Ügynökség meghatározza, bevezeti, támogatja és kezeli ezeket az eljárásokat, amelyek a következőket tartalmazzák:

— a változást megindokoló műszaki korlátozások azonosítása,

— annak megállapítása, hogy ki a felelős a változást megvalósító eljárásokért,

— a végrehajtandó változások érvényesítési eljárása,

— a változáskezelésre, a kiadásra, az áttérésre és a hatálybaléptetésre vonatkozó politika,

— a részletes előírások kezelésével és azok minőségének biztosításával és konfigurációkezelésével kapcsolatos feladatok meghatározása.

A Változáskezelési Tanácsot (CCB) az Európai Vasúti Ügynökség, a vasúti ágazatnak, a menetjegy-értékesítőknek és az utasoknak a képviseleti szervezetei, valamint a tagállamok alkotják. A felek efféle társulásának biztosítania kell a végrehajtandó változások perspektíváját és azok következményeinek átfogó értékelését. A CCB végül az Európai Vasúti Ügynökség hatásköre alá kerül.

7.5.2. *Konkrét változáskezelési eljárás az Európai Vasúti Ügynökség által közzétett műszaki dokumentációkhoz*

Az ezen ÁME 4. fejezetében idézett és e rendelet III. mellékletében felsorolt műszaki dokumentációkat (a nyílt kérdésekhez kapcsolódó szabványok kivételével) az Európai Vasúti Ügynökség tette közzé a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (8) bekezdésének megfelelően.

▼B

Az ezen műszaki dokumentációkra vonatkozó változáskezelést az Európai Vasúti Ügynökség határozza meg az alábbi kritériumok szerint:

1. A műszaki dokumentációk megváltoztatása iránti kérelmeket a nemzeti biztonsági hatóságokon, a vasúti ágazatnak a 881/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének meghatározása szerint, európai szinten működő képviseleti szervezetein, a menetjegy-értékesítők képviselőjén vagy a műszaki dokumentációk alapjául szolgáló előírásokat eredetileg kidolgozó szervezeteken keresztül kell benyújtani.

2. Az Európai Vasúti Ügynökség összegyűjti és tárolja a változtatás iránti kérelmeket.

3. Az Európai Vasúti Ügynökség átadja a változtatás iránti kérelmeket a megfelelő munkacsoportjának, amely értékeli azokat, majd javaslatot készít, adott esetben gazdasági értékelés kíséretében.

4. Az Európai Vasúti Ügynökség ezt követően eljuttatja a változtatás iránti kérelmet és a kapcsolódó javaslatot a Változáskezelési Tanácshoz, amely vagy jóváhagyja, vagy elhalasztja a változtatás iránti kérelmet.

5. Amennyiben a változtatás iránti kérelem nincs jóváhagyva, az Európai Vasúti Ügynökség vagy elküldi a kérelmezőnek az elutasítás okát, vagy további információkat kér a változtatás iránti kérelem tervezetével kapcsolatban.

6. A változtatás iránti kérelem jóváhagyása esetében sor kerül a műszaki dokumentáció módosítására.

7. A módosított műszaki dokumentációt annak közzététele előtt el kell juttatni a Bizottsághoz a változtatás iránti kérelem és annak gazdasági értékelése kíséretében.

8. A Bizottság folyamatosan tájékoztatja a tagállamokat a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottságon keresztül.

9. A műszaki dokumentáció új változatát és a jóváhagyott változtatás iránti kérelmet közzé kell tenni az Európai Vasúti Ügynökség honlapján.

Amennyiben a változáskezelés olyan elemeket érint, amelyek a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-n belül közös használatban vannak, akkor a végrehajtandó változtatásoknak a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

7.6. **Egyedi esetek**

7.6.1. *Bevezetés*

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek:

a) „P” esetek: állandó esetek;

b) „T” esetek: ideiglenes esetek, ahol ajánlott a tervezett rendszernek a 2020-ig történő bevezetése (a 884/2004/EK határozattal [1] módosított, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban [2] kitűzött cél).

7.6.2. *A különleges esetek felsorolása*

Ezen ÁME esetében nincsenek különleges esetek.

8. SZÓJEGYZÉK

Az e szójegyzékben szereplő meghatározások az ebben az ÁME-ben használt fogalmakra vonatkoznak.

[1] HL L 167., 2004.4.30., 1. o.
[2] HL L 228. 1996.9.9., 1. o.

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Hozzáférést kérő fél	Vagy engedéllyel rendelkező vasúttársaság, vagy olyan másik fél a tagállamok által jóváhagyott mértékben, amely a területükön kereskedelmi vagy közszolgálati vasúti szolgáltatás üzemeltetése érdekében menetvonalhoz kíván jutni a meglévő menetrendben. Ilyen jóváhagyással rendelkező felek lehetnek például hatóságok vagy egyéb, hozzáférési szerződéssel rendelkező felek. Vagy ilyen felekből álló nemzetközi csoport, más néven kérelmező csoport vagy hozzáférést kérő felek csoportja
ACID	Atomicity, Consistence, Isolation, Durability (atomitás, következetesség, elszigeteltség, tartósság) Ez a valamennyi tranzakció által biztosított négy fő jellemző: Atomitás. A legalább két diszkrét információt tartalmazó tranzakcióban vagy mindkét információt végrehajtják, vagy egyiket sem. Következetesség. A tranzakciók vagy új és érvényes adatállapotokat hoznak létre, vagy bármilyen hiba esetében az összes adatot visszaállítják a tranzakció megkezdése előtti állapotba. Elszigeteltség. A folyamatban lévő, de még végre nem hajtott tranzakciók elszigetelve maradnak minden más tranzakciótól. Tartósság. A rendszer még hiba vagy a rendszer újraindítása esetében is úgy tárolja a végrehajtott adatokat, hogy azok a megfelelő állapotban legyenek elérhetők. Az ACID koncepciót az ISO/IEC 10026-1:1992 4. szakasza írja le. E jellemzők mindegyike mérhető egy viszonyítási alap mellett. Általában véve azonban a tranzakciókezelőt vagy -figyelőt úgy tervezik, hogy eleget tegyen az ACID koncepciónak. A megosztott rendszerekben az ACID elérésének egyik pontja egy kétfázisú végrehajtás (2PC), amely biztosítja, hogy vagy az összes érintett helynek végre kell hajtania a tranzakció befejezését, vagy egyiknek sem, és a tranzakciót visszaállítják
Érkezési dátum/idő, tényleges	A szállítóeszköz érkezésének tényleges dátuma (és időpontja)
Érkezési dátum/idő, várható	A szállítóeszköz érkezésének az aktuális előjelentésen alapuló dátuma (és időpontja)
Érkezési dátum/idő, tervezett	A szállítóeszköz érkezésének a menetrendben szereplő dátuma (és időpontja)
Érkezési késés, várható	A várható érkezési dátum/idő és a tervezett érkezési dátum/idő közötti időbeli eltérés
Érkezési késés, tényleges	A tényleges érkezési dátum/idő és a tervezett érkezési dátum/idő közötti időbeli eltérés
Belátás szerint	A vasúttársaság tapasztalata és szükséglete alapján dönt
Hozzárendelő rendszer	Az azon szállítási szolgáltatások katalógusát tartalmazó elektronikus rendszer, amelyekre a forgalmazó a szállítási szolgáltatató engedélyével úti okmányokat állíthat ki
Hozzárendelő	Hozzárendelő rendszert kezelő társaság. Lehet fuvarozó
Meghatalmazott állami szerv	Olyan hatóság, amelynek jogszabályban foglalt kötelessége vagy joga, hogy a nyilvánosságot utazási információkkal lássa el, és amely a rendelet 30. cikke (1) bekezdésének értelmében az 1371/2007/EK rendelet végrehajtásáért felelős

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Elérhetőség	Olyan információ (szállítási szolgáltatás, ajánlattípus, díjszabás, egyéb szolgáltatás), amely az utasok számára adott időpontban, adott vonattal kapcsolatban megszerezhető. Nem összekeverendő az ajánlattal, amely azt jelenti, hogy a tervezés kezdeti szakaszában felkínált szállítási szolgáltatást, ajánlattípust, díjszabást és egyéb szolgáltatást teljesen kiárusíthatják, ezért az utasok számára adott időpontban, adott vonattal kapcsolatban nem hozzáférhető
Alapvető paraméter	Minden szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltétel, amely elengedhetetlenül fontos az átjárhatóság szempontjából, és amely a 21. cikk (2) bekezdésében előírt eljárásnak megfelelő döntést igényel, mielőtt a közös képviseleti testület elkészítené az ÁME-k bármely tervezetét
Jegykiadás (értékesítés)	Menetjegy értékesítése foglalással vagy anélkül
Fuvarozó	Az a szerződéses vasúttársaság, amellyel az utas szállítási szerződést kötött, vagy több egymást követő vasúttársaság, amelyek e szerződés értelmében felelősek lehetnek
Fuvarozó, társas	Olyan fuvarozó, amely a szállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából együttműködési megállapodást kötött egy vagy több fuvarozóval
Fuvarozó, önálló	Olyan fuvarozó, amely más fuvarozóktól függetlenül üzemeltet szállítási szolgáltatást
Csatorna	Az a mód (például jegykiadó automata, vonaton elhelyezett közvetítő eszközök, nyilvános internetes szolgáltatások, telefonos értékesítés, mobiltelefonos jegyvásárlás), amellyel a vasúttársaság szolgáltatást (információ, jegyértékesítés, jegyvisszaváltás, válasz a panaszokra stb.) nyújt az utasnak
Kocsiazonosító	A kocsi egyedi azonosító száma
Bizottság	Az Európai Bizottság
COTS-termék	Kereskedelmi forgalomba hozott késztermékek
Ügyfél	A személy, aki saját magának vagy egyéb személy(ek)nek vasúti terméket szándékozik vásárolni, vásárol vagy vásárolt. Személye ebből kifolyólag eltérhet az utasétól
Dekódolás	A titkosított üzenetek visszaalakítása azok eredeti formájába
Késés	Az utas közzétett menetrend szerinti érkezési idejeként megjelölt időpont és tényleges vagy várt érkezésének időpontja közötti különbség
Delta eltérés	A működés során felmerülő „késés vagy időelőttiség” a lefoglalt tervezett időhöz képest
Indulási idő/dátum, tényleges	A szállítóeszköz indulásának tényleges dátuma (és időpontja)
Indulási dátum/idő, várható	A szállítóeszköz indulásának az aktuális előjelentésen alapuló dátuma (és időpontja)
Indulási idő/dátum, tervezett	A szállítóeszköz indulásának a menetrendben szereplő dátuma (és időpontja)
2008/57/EK irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról
Indulási késés, tényleges	A tényleges indulási dátum/idő és a tervezett indulási dátum/idő közötti időbeli eltérés

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Indulási késés, várható	Az indulási dátumtól/időtől való eltérés és a várható indulási dátum/idő
Kijelző	Az utasok tájékoztatására szolgáló, változtatható kijelző készülék az állomásokon, illetve a vonatok külső vagy belső felületén
Forgalmazó	Olyan vállalkozás, amely jogi és műszaki lehetőséget biztosít vasúti termékek értékesítéséhez a jegykibocsátóknak, vagy internetes lehetőséget biztosít vasúti termékek vásárlásához az ügyfeleknek. A forgalmazó emellett az utazók igényének megfelelően a különböző fuvarozók által az indulási és célállomás között megtett útszakaszoknak teljes útvonallá való összeállításával is kínálhat szolgáltatásokat a kibocsátónak. A forgalmazó lehet fuvarozó
Belföldi utazás	Olyan utazás, amely során az utasok nem lépik át az adott tagállam határát
Belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatás	Olyan vasúti személyszállítási szolgáltatás, amely nem jár az adott tagállam határának átlépésével
Titkosítás	Az adatok kódolása
ERA	Lásd: Európai Vasúti Ügynökség
Alapvető követelmények	Azok a 2008/57/EK irányelv a III. mellékletében ismertetett feltételek, amelyeknek a transzeurópai vasúti rendszernek, az alrendszereknek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek, köztük a kapcsolódási pontoknak meg kell felelniük
ETA	A vonat célállomásra történő érkezésének várható ideje
ETH	A vonat (egyik pályahálózat-működtetőtől a másiknak történő) átadásának a várható ideje
ETI	A vonat (két vasúttársaság közötti) váltásának a várható ideje
Európai Vasúti Ügynökség	Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott Ügynökség
Menetdíj	A szállításért vagy a szolgáltatásért fizetendő díj
Előjelentés	Adott esemény (például vonat érkezése, indulása vagy elhaladása) legjobb előzetes megítélése
Előjelentési pont	Az a pont, amelyre az előjelentés vonatkozik. Érkezéssel, indulással, áthaladással vagy átadással kapcsolatos információkat tartalmazhat
Külföldi vasúti személyszállítási szolgáltatás	Olyan vasúti személyszállítási szolgáltatás, amelyet attól az országtól eltérő országban hajtanak végre, amelyben azt az utas megvásárolta
Külföldi értékesítés	Menetjegy értékesítése olyan jegykibocsátó által, amely nem tartozik azon fuvarozó(k) közé, amely(ek) a vonatot a jegy felhasználásának helyén üzemelteti(k). A kibocsátó a fuvarozó(k)tól eltérő országban található
FTP	Fájlátviteli protokoll. Az állományok TCP-/IP-hálózatban lévő számítógépes rendszerek közötti átvitelének protokollja
Teljesítés	Az a folyamat, amely során a termék eljut az ügyfélhez a vásárlás után
Általános fuvarozási feltételek	A fuvarozóra vonatkozó feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában vannak jelen, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé váltak

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Globáldíjas vonat	Olyan vonat, amelyen az utas csak globáldíjas jegy vásárlásával utazhat
Átadási pont	Az a pont, ahol a felelősség átkerül az egyik pályahálózat-működtetőtől a másikhoz
HTTP	Hiperszöveg-átviteli protokoll. Az internetes kiszolgálókhoz való kapcsolódásra használt kliens-, illetve szerverprotokoll
PM	Minden olyan szervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. Ebbe beletartozhat a forgalomirányító és a biztonsági rendszerek működtetése is. A pályahálózat-működtető funkciói egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy vállalkozás között
Pályahálózat-működtető (PM)	Lásd: PM
Integrált foglalási jegy – IFJ	Kizárólag a meghatározott vonatra a meghatározott napon/időpontban érvényes vonatjegy. Az integrált foglalási jegy csak az értékesítési terminál és az adott vonatra kiterjedő hozzárendelő rendszer között lebonyolított internetes tranzakció segítségével értékesíthető
Fuvarozók közötti váltás	Az irányítás átadása egyik vasúttársaságtól a másiknak gyakorlati üzemeltetési, biztonsági és felelősségi okokból. Például: — egymást követő vasúttársaságok, — vonatok fuvarozásteljesítési segéddel, — információcsere a vasúttársaságok között
Váltási pont	A vonat feletti ellenőrzés egyik vasúttársaságtól a másiknak történő átadásának a helye. A vonatközlekedés tekintetében a vonatot az egyik vasúttársaságtól átveszi a következő útszakasz menetvonalát birtokoló másik vasúttársaság
Közbenső pont	Az a hely, amely meghatározza egy útszakasz kiindulási és végpontját. Ez lehet például váltási, átadási vagy kezelési pont
Nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás	Olyan vasúti személyszállítási szolgáltatás, amely legalább egy tagállam határának az átlépésével jár
Nemzetközi utazás	Olyan utazás, amely során az utasok legalább egy tagállam határát átlépik
Nemzetközi értékesítés	Nemzetközi utazásra szóló menetjegy értékesítése
A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	A berendezések olyan alapvető rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beépítettek vagy beépíteni terveznek a transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal
IP	Internetprotokoll
Kibocsátó	Menetjegyeket árusító és azok ellenértékét beszedő vállalkozás. Lehet fuvarozó és/vagy forgalmazó. A kibocsátó a menetjegyen kóddal és lehetőség szerint logóval feltüntetett vállalkozás

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Utazás	Az utas (vagy együtt utazó utasok) szállítása „A” helyről „B” helyre
Utazástervező	Utazással kapcsolatos megoldások felkínálására képes informatikai rendszer. Az utazással kapcsolatos megoldás egy vagy több olyan kereskedelmi szállítási szolgáltatás, amely választ jelent az alábbi kérdésre: „hogyan juthatok el „A” helyről „B” helyre az adott indulási/érkezési dátum és idő esetében?”. A kérdés tartalmazhat további, összetettebb követelményeket, például „a leggyorsabban”, „a legolcsóbban”, „átszállás nélkül” stb. Az utas különböző információforrások igénybevételével maga is összeállíthatja az utazással kapcsolatos megoldásokat, de az utazástervező is javaslatokat tehet neki
Üzemben tartó	Az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva gazdaságilag tartósan hasznosít egy közlekedési eszközt, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban
Mozdonyazonosító	A vontatójármű egyedi azonosító száma
Elérhetővé tenni	Információk vagy adatok közzététele a hozzáférés szabályozásával
Utaslistára való elektronikus feljelentkezés	Teljesítési mód, amelynek esetében az ügyfél a vásárlást (például otthon) előre elvégzi, csak megerősítést és általában hivatkozási kódot kap. Az effajta értékesítést végző vállalkozás eljuttatja az adott vonatra felvett utasok (és a hivatkozási kódok) listáját a menetjegy-ellenőrzést végző szervezethez. Az utas a vonat indulása előtt/után egyszerűen kinyilvánítja utazási szándékát a menetjegy-ellenőrzést végző szervezetnek. A menetjegy-ellenőrzést végző szervezet megvizsgálja, hogy az utas felszállhat-e a vonatra, illetve maradhat-e azon
Piaci ár	Lásd: Globáldíj
Metaadatok	Ez a fogalom az adatokkal kapcsolatos adatokat jelenti. A vállalati információs rendszerekben lévő adatokra, szoftveres szolgáltatásokra és más összetevőkre utal. Típusaikat tekintve a metaadatok lehetnek normál adatdefiníciók, a helyre és útválasztásra vonatkozó adatok és a szinkronizálás kezelése a megosztott adatok elosztása esetében
Bejelentett szervezetek	Azok a szervezetek, amelyek felelősek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékeléséért és az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásának értékeléséért
NIFJ-vonat	Olyan vonat, amelyre az utas nemzetközi vagy külföldi értékesítés esetében, nem integrált foglalási jegy vásárlását követően felszállhat
NIFJ	Nem integrált foglalási jegy: nemzetközi vagy külföldi értékesítésre szánt vonatjegyek, amelyeket a kibocsátó helyben, a hozzárendelő rendszerrel folytatott tranzakció nélkül kiállíthat. A nem integrált foglalási jegyek mindig nyitott jegyek, tehát a szállítási szerződés a jegyen feltüntetett útvonalon közlekedő minden NIFJ-vonatra érvényes a meghatározott érvényességi időtartam alatt. Nem integrált foglalási jegyek kiállításához a kibocsátónak szüksége van az indulási és célállomás közötti útszakaszok listájára („sorozat”) és az utazás távolságának megfelelő árakat tartalmazó táblázat(ok)ra. A helyfoglalást a menetjeggyel együtt lehet (bizonyos esetekben kell) megvásárolni
Ajánlat	Lásd: Elérhetőség
Hivatalos honlap	A társaság hivatalos honlapja, amelyen kereskedelmi információkat tesz közzé az ügyfelek számára. A honlapnak gépi olvasásra alkalmasnak kell lennie a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatások szerint

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Egyablakos („One Stop Shop”) rendszer	A vasúti ügyfelek számára az alábbi célokból egyetlen kapcsolattartási pontot biztosító vasúti pályahálózat-működtetők nemzetközi partnersége: meghatározott vasúti menetvonalak igénylése a nemzetközi árufuvarozásban, a teljes vonat mozgásának figyelemmel kísérése, általában a vágányok elérési díjának számlázása a pályahálózat-működtetők nevében
Utas	A személy, aki egy vagy több vasúttársaság szállítási és egyéb szolgáltatásainak igénybevételével szándékozik utazni, utazik vagy utazott. Személye eltérhet az ügyfélétől (lásd: Ügyfél)
Menetvonal	A vonatnak egy adott időintervallumban két hely közötti közlekedéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitás (az idő és tér viszonylatában definiált útvonal).
Menetvonal-szám	A meghatározott menetvonal száma
Díjfizetés	Pénzösszeg eljuttatása egyik féltől (például ügyfél) a másikhoz (például forgalmazó). A díjfizetés szállítási vagy egyéb szolgáltatás igénybevétele céljából történik
Azonos szintű (peer-to-peer)	A rendszerek és alkalmazások olyan csoportjára vonatkozik, amelyek megosztott erőforrásokat alkalmaznak valamely kritikus funkció decentralizált módon történő végrehajtására
Mozgáskorlátozott személy (PRM)	Bárki, akinek mozgásképessége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékosság, értelmi fogyatékosság vagy sérülés, vagy más fogyatékossághoz vezető ok, illetve kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez
Peron	A vonatról való leszállásra, illetve a vonatra való felszállásra szolgáló terület az állomáson
Elsődleges adat	Az üzenetek referenciaadatainak beviteléhez vagy a funkciók működéséhez és a származtatott adatok kiszámításához szükséges kiindulási adatok
PRM	Lásd: Mozgáskorlátozott személy
Termék	Meghatározott szolgáltatásokat (például gyorsaság, kerékpártárolás, mozgáskorlátozott személyek elhelyezése, fekvőkocsik és/vagy hálókocsik, étkezőkocsik, ételelviteli lehetőségek stb.) megszabott áron és esetleg sajátos feltételek mellett kínáló vonat
Közzétenni	Információk vagy adatok közzététele a hozzáférés korlátozása nélkül.
Vasúti rendszer	(Azaz a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer), a hagyományos és a kombinált vasúti közlekedés céljára épített vagy korszerűsített transzeurópai közlekedési hálózatnak a 2008/57/EK irányelv I. mellékletében ismertetett struktúrája, amely vasútvonalakból és helyhez kötött berendezésekből, illetve az adott infrastruktúrán való közlekedésre tervezett járművekből áll
Vasúttársaság	Bármely olyan magán- vagy közvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása azzal a kikötéssel, hogy a vontatást e vállalkozásnak kell biztosítania; ide értendők a csak vontatást biztosító társaságok is
Szokványos hosszúságú, illetve rövid távú eljárások	A szokványos hosszúságú eljárás végrehajtására legalább egy hét áll rendelkezésre. A rövid távú eljárás végrehajtására kevesebb mint egy hét áll rendelkezésre

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Jelentési pont	Vagy a pályahálózat-működtető által (kizárólag) vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok közlésére használt áthaladási pont, vagy az a pont, amelyben létrejön az előjelentés
Adattár	Az adatbázishoz vagy adatszótárhoz hasonló adattárolási mód, azonban általában egy átfogó információkezelési rendszerkörnyezetet ölel fel. Nem csak az adatstruktúrák (pl. egységek és elemek) leírásait kell tartalmaznia, hanem a vállalat, az adatképernyők, a jelentések, a programok és rendszerek számára érdekes metaadatokat is
Helyfoglalás	Szolgáltatás (szállítás vagy segítségnyújtás) igénybevételére jogosító, papír- vagy elektronikus formátumú engedély, az előzetesen megerősített, személyre szabott szállítási megállapodásnak megfelelően
Helyfoglalási rendszer	Az utazással kapcsolatos adatok tárolására és visszakeresésére, valamint tranzakciók lefolytatására szolgáló számítógépes rendszer. A helyfoglalási rendszer képes valós időben pontos leltárt tartani, és hozzáférhető az ügynökök/forgalmazók számára világszerte
Kiskereskedő	Olyan személy vagy vállalkozás, amely az ügyfélnek vasúti szolgáltatásra szóló, foglalást tartalmazó vagy foglalás nélküli jegyet értékesít. A kiskereskedő lehet vasúttársaság (ügynök) vagy elismert utazási iroda
Útvonal	A kiindulási pont és a célállomás között megteendő út
Útszakasz	Az út egy része
VT	Lásd: Vasúttársaság
Értékesítés	Lásd: Jegykiadás
Szolgáltatás	Lásd: Szállítási szolgáltatás
Szolgáltató	A személyszállítással kapcsolatos szolgáltatások nyújtásáért felelős jogalany
Kell	A definíció az előírás abszolút követelménye
Rövid távú eljárások	Lásd: Szokványos hosszúságú, illetve rövid távú eljárások
Rövid határidejű menetvonal-kérelem	A 2001/14/EK irányelv 23. cikke szerinti egyedi, más szállítási vagy üzemeltetési igények miatti menetvonal-kérelem
SQL	Strukturált lekérdezési nyelv Az IBM által kifejlesztett, majd az ANSI és az ISO által szabványosított nyelv, amelyet a relációs adatbázisban lévő adatok létrehozására, kezelésére és visszakeresésére használnak
Érdekelt felek	A vasúti szolgáltatás nyújtásában megalapozott érdekeltséggel rendelkező személyek vagy szervezetek, például: — vasúttársaság, — a mozdony szolgáltatója, — a kocsi szolgáltatója, — a mozdonyvezető, illetve a vonatszemélyzet szolgáltatója, — pályahálózat-működtető (PM), — járműparkkezelő, — a komp szolgáltatója, — munkavállaló, — menetjegy-értékesítő, — utas

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Állomás	Olyan vasúti létesítmény, ahol a személyszállító vonatok megkezdhetik útjukat, megállhatnak vagy befejezhetik útjukat
Állomásüzemeltető	A vasútállomás vezetéséért felelős tagállami szervezeti egység, amely egyben az infrastruktúra-működtető is lehet
Fuvarozásteljesítési segéd	Olyan vasúttársaság, amely nem kötött szállítási szerződést az utassal, de amelyre a szerződést kötő vasúttársaság egészben vagy részben rábízta a vasúti szállítás teljesítését
Díjszabás	Az adott napon adott az indulási és a célállomás közötti útszakaszon közlekedő vonatra érvényes menetdíjak összessége. A díjszabási tételeket különböző szempontok alapján lehet csoportosítani (például általános menetdíjak, csoportos utazás menetdíjai stb.)
TCO	A menetjegy-ellenőrzést végző szervezet (Ticket Controlling Organisation). Az utasok menetjegyeinek ellenőrzésére felhatalmazott szervezet. Legtöbbször a fuvarozó. A menetjegy-ellenőrzést végző szervezet szükség esetén eljuttatja a forgalmazókhoz az otthon kinyomtatott nemzetközi vasúti jegyre vonatkozó biztonsági tanúsítványokat
Műszaki dokumentáció	Az Európai Vasúti Ügynökség által a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (8) bekezdésének megfelelően közzétett műszaki dokumentációk
Átjárhatósági műszaki előírás	A 2008/57/EK irányelvvel összhangban elfogadott előírás, amely az alapvető követelményeknek való megfelelés és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében az egyes alrendszereket és alrendszerrészeket szabályozza
TETA	Lásd: Várható vonatérkezési idő
Harmadik fél	Olyan magán- vagy közvállalkozás, amely nem vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető, de a szolgáltatásoknak/szállítási szolgáltatásoknak alárendelt vagy azokhoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt
Átszállójegy	Egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatások igénybevételére jogosító szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek
Menetjegy	Olyan materiális vagy immateriális regisztráció, amely feljogosítja az utast arra, hogy egy vagy több vasúttársaság által kínált egy vagy több kereskedelmi vasúti szolgáltatást szerződésszerűen igénybe vegyen
Menetjegykiadás induláskor	Teljesítési mód, amelynek esetében az ügyfél a vásárlást (például otthon) előre elvégzi, a jegyet pedig az indulási állomáson, a jegypénztárnál vagy a jegykiadó automatánál veszi át
Menetjegy-értékesítő	A vasúti szállítási szolgáltatások olyan kiskereskedelmi forgalmazói, amelyek a vasúttársaság nevében vagy saját számlára szállítási szerződéseket kötnek és menetjegyeket árusítanak
Menetrend	A vasúttársaság által kínált kereskedelmi szállítási szolgáltatások listája egy adott időintervallumban
TOD	Lásd: Menetjegykiadás induláskor
Utazásszervező	A vasúttársaságtól eltérő szervező vagy közvetítő, a 90/314/EGK irányelv 2. cikkének 2. és 3. pontja értelmében
Várható vonatérkezési idő	A vonat várható érkezési ideje egy meghatározott ponthoz, pl. átadási, váltási ponthoz vagy a célállomásra
Menetvonal	A vonat időben és térben meghatározott útvonala

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Vonatközlekedés megszakadt	A vonat továbbhaladásának időpontja a helyi körülmények alapján az adott pillanatban az érintett felek számára nem ismert. A pályahálózat-működtető a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet küld, amennyiben tud a késésről
Transzeurópai vasúthálózat	A 2008/57/EK irányelv 1. mellékletében meghatározott vasúthálózat
Szállítási szerződés	Ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik
A szállítás módja	Bármely, az utasok szállítására alkalmas jármű (vonat, repülőgép, autóbusz stb.)
Szállítási szolgáltatás	Olyan kereskedelmi vagy közszolgáltatási szerződés keretében végzett, vasúttársaság által nyújtott szállítási szolgáltatás, amely két vagy több helyet köt össze nyilvános menetrend szerint. A szállítási szolgáltatást alapesetben meghatározott szállítási mód segítségével hajtják végre
Szállítási szolgáltató	Olyan magán- vagy közvállalkozás, amely belföldi vagy külföldi személyforgalomban személyszállításra jogosult. A szállítási szolgáltató elfogadja a forgalmazóinak az elismert árusítóhelyein kiállított úti okmányait. A szerződéses fuvarozó szerepét tölti be, amellyel az utas szállítási szerződést kötött. A szállítási szolgáltatás részleges vagy teljes végrehajtásával meg lehet bízni fuvarozásteljesítési segédet is
ÁME	Lásd: Átjárhatósági műszaki előírás
XML	Bővíthető jelölőnyelv
XQL	Kiterjesztett strukturált lekérdezési nyelv

▼B

II. MELLÉKLET

A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA

A 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (6) bekezdésével összhangban azonosított nyitott kérdések a következők:

Szakasz	Nyitott kérdések
4.2.2.1.	Az eljárásra vonatkozó műszaki dokumentáció és a belföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatokat illetően felhasznált információk
4.2.10.	A termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabvány
4.2.11.2.	A „Menetjegykiadás induláskor” és az „Utaslistára való elektronikus feljelentkezés” európai szabványa
4.2.11.3.	A menetjegyhez és/vagy foglaláshoz kapcsolódó közvetlen teljesítési módszerekre és a belföldi értékesítés megjelenési formáira vonatkozó műszaki dokumentáció vagy szabvány
4.2.11.4.	A menetjegyhez és/vagy foglaláshoz kapcsolódó közvetett teljesítési módszerekre és a belföldi értékesítés megjelenési formáira vonatkozó műszaki dokumentáció vagy szabvány
4.2.22.	A menetdíjjal kapcsolatos információk cseréjére vonatkozó szabvány, más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelésével összefüggésben

▼M1

III. MELLÉKLET

Az ebben az ÁME-ben említett műszaki dokumentációk felsorolása

Hivatkozás	Címke
B.1. (V1.1.1)	A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatok számítógépes előállítása és cseréje – nem integrált foglalási jegyek
B.2. (V1.1)	A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatok számítógépes előállítása és cseréje – integrált foglalási jegyek
B.3. (V1.1)	A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatok számítógépes előállítása és cseréje – különleges ajánlatok
B.4. (V1.1.1)	A menetrendi adatok cseréjével foglalkozó EDIFACT-üzenetek végrehajtási útmutatója
B.5. (V1.1)	Ülő-, illetve fekhelyek elektronikus foglalása, valamint úti okmányok elektronikus kiállítása – üzenetváltás
B.6. (V1.1)	Ülő-, illetve fekhelyek elektronikus foglalása, valamint szállítási okmányok elektronikus kiállítása (RCT2-szabványok)
B.7. (V1.1.1)	Otthon kinyomtatott nemzetközi vasúti jegy
B.8. (V1.1)	A vasúttársaságokra, a pályahálózat-működtetőkre és a vasúti szállítási láncolatban részt vevő egyéb társaságokra vonatkozó szabványos számkódolás
B.9. (V1.1)	A helyek szabványos számkódolása
B.10 (V1.1)	A mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítség elektronikus lefoglalása – Üzenetváltás
B.30. (V1.1)	Séma – a vasúttársaságnak és a pályahálózat-működtetőnek a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-vel kapcsolatos kommunikációjához szükséges, üzeneteket, illetve adatállományokat tartalmazó katalógus.

▼B

IV. MELLÉKLET

A NEMZETKÖZI VAGY KÜLFÖLDI ÉRTÉKESÍTÉS SORÁN ALKALMAZOTT DÍJSZABÁSI TÉTELEK FELSOROLÁSA

C.1. **A nem integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabás**

A nem integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

— sorozat,

— termékek,

— szolgáltatások,

— fuvarozói kódok,

— menetdíjtáblázatok,

— az állomások listája.

A nem integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabást annak érvénybelépése előtt legalább három hónappal elérhetővé kell tenni.

C.2. **Az integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabás**

Az integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

— díjszabási tételek,

— díjszabási tartományok,

— piaci árak szerint használt kártyák,

— a kizárás típusai,

— értékesítési feltételek,

— értékesítés utáni feltételek,

— menetdíjtáblázatok,

— az állomások/zónák listája.

Az integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabást az értékesítési feltételeiknek megfelelően előre elérhetővé kell tenni.

C.3. **Különleges díjszabás**

A különleges díjszabásra vonatkozó adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

— az ajánlat és feltételei,

— viteldíjak,

— pótjegyek,

— engedélyek,

— utasok/kísérők száma és kategóriái,

— kedvezménytípusok,

— a kizárás típusai,

— értékesítési feltételek,

— értékesítés utáni feltételek,

— helyfoglalási díjak,

— sorozat,

— vonatok a kategóriájuk és a felszereléseik feltüntetésével.

A különleges díjszabást az értékesítési feltételeknek megfelelően előre elérhetővé kell tenni.