Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 454/2011

z dnia 5 maja 2011 r.

w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" transeuropejskiego systemu kolei

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 123 z 12.5.2011, str. 11)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 665/2012 z dnia 20 lipca 2012 r.	L 194	1	21.7.2012

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 454/2011

z dnia 5 maja 2011 r.

w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" transeuropejskiego systemu kolei

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 2 lit. e) dyrektywy 2008/57/WE system kolei jest podzielony na podsystemy strukturalne i funkcjonalne. Każdy z tych podsystemów powinien zostać objęty techniczną specyfikacją interoperacyjności („TSI").

(2) Decyzją C(2006) 124 wersja ostateczna z dnia 9 lutego 2007 r. Komisja udzieliła Europejskiej Agencji Kolejowej (zwanej dalej „Agencją") mandatu do opracowania technicznych specyfikacji interoperacyjności na podstawie dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ([2]). Zgodnie z warunkami wspomnianego mandatu Agencja została wezwana do sporządzenia projektu TSI w odniesieniu do aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich. Agencja przedłożyła zalecenie w dniu 31 maja 2010 r. Zalecenie to powinno zostać uzupełnione opracowanym na podstawie udzielonego przez Komisję mandatu dodatkowym zaleceniem, obejmującym kwestie związane z taryfami, sprzedażą biletów i dokonywaniem rezerwacji w ruchu krajowym. Przy opracowywaniu takiego zalecenia Agencja powinna uwzględnić postęp techniczny i rozwiązania krajowe w dziedzinie nowatorskich systemów sprzedaży biletów oraz w dziedzinie intermodalności.

(3) Techniczne specyfikacje interoperacyjności to specyfikacje przyjęte zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE. TSI zawarta w załączniku obejmuje podsystem odnoszący się do aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich w celu spełnienia wymagań zasadniczych i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.

(4) Skuteczne wzajemne połączenie systemów teleinformatycznych poszczególnych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych uznaje się za istotne, w szczególności w zakresie udzielania aktualnych informacji oraz usług sprzedaży biletów pasażerom.

(5) Celem niniejszej TSI jest określenie procedur i interfejsów pomiędzy wszystkimi typami podmiotów w zakresie udzielania informacji oraz wystawiania biletów pasażerom za pośrednictwem powszechnie dostępnych technologii. Powinna ona obejmować wymianę informacji w zakresie następujących aspektów:

([1]) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.
([2]) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

▼B

systemy udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem, wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, w pociągach, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych, zarządzanie połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu.

(6) Informacje udzielane pasażerom powinny być dostępne zgodnie z wymogami decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ([1]).

(7) Przepisy niniejszej TSI nie powinny przesądzać o decyzjach podejmowanych przez państwa członkowskie na mocy art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]).

(8) W celu zapewnienia możliwości stosowania niniejszego rozporządzenia niezbędne są szczegółowe specyfikacje. Specyfikacje te określają system wymiany danych oparty na wspólnych komponentach oraz na wzajemnym połączeniu systemów teleinformatycznych odpowiednich podmiotów. Ponadto niezbędny jest także opis zarządzania w odniesieniu do opracowania, wdrożenia i eksploatacji tego systemu, jak również plan generalny dotyczący opracowania i wdrożenia tego systemu. Materiały te zostaną opracowane w początkowej fazie wdrożenia. W związku z powyższym należy na późniejszym etapie wprowadzić zmiany w TSI w celu uwzględnienia wspomnianych materiałów (szczegółowych specyfikacji, zarządzania i planu generalnego).

(9) Zgodnie z art. 5 ust. 8 dyrektywy 2008/57/WE opublikowane przez Agencję dokumenty techniczne, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, należy traktować jak załączniki do TSI i powinny one stać się obligatoryjne z chwilą, gdy TSI będzie mieć zastosowanie.

(10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Techniczna specyfikacja interoperacyjności (dalej zwana „TSI") odnosząca się do elementu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" podsystemu „Aplikacje telematyczne" transeuropejskiego systemu kolei, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, jest zamieszczona w załączniku I.

2. TSI stosuje się do elementu „Aplikacje dla przewozów pasażerskich" podsystemu „Aplikacje telematyczne" określonego w sekcji 2.5 załącznika II do dyrektywy 2008/57/WE.

3. W odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych z lub do państw trzecich spełnienie wymagań niniejszej TSI jest uzależnione od dostępności informacji ze strony podmiotów spoza UE, o ile wymiana informacji zgodna z niniejszą TSI nie jest przewidziana w umowach dwustronnych.

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

▼B

Artykuł 2

Niniejszą TSI należy wdrożyć w trzech fazach:

— pierwsza faza, w której określone zostaną szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny (faza pierwsza),

— druga faza, dotycząca opracowania systemu wymiany danych (faza druga), oraz

— ostatnia faza, dotycząca wdrożenia systemu wymiany danych (faza trzecia).

Artykuł 3

1. Europejska Agencja Kolejowa publikuje na swojej stronie internetowej dokumenty techniczne wymienione w załączniku III i dokonuje ich aktualizacji. Agencja wdraża proces zarządzania zmianami w odniesieniu do dokumentów technicznych wymienionych w sekcji 7.5.2 załącznika I. Przedstawia ona Komisji sprawozdania z postępów w opracowywaniu tych dokumentów. Komisja informuje państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

2. Europejska Agencja Kolejowa publikuje na swojej stronie internetowej pliki referencyjne, o których mowa w sekcji 4.2.19 załącznika I, i dokonuje ich aktualizacji. Agencja wdraża proces zarządzania zmianami w odniesieniu do tego rodzaju plików. Przedstawia ona Komisji sprawozdania z postępów w opracowywaniu wspomnianych dokumentów. Komisja informuje państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

3. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada swoje zalecenie w sprawie punktów otwartych wymienionych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 marca 2012 r.

Artykuł 4

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów oraz Agencja wspierają prace prowadzone w fazie pierwszej, wymienionych w sekcji 7.2 załącznika I, poprzez zapewnianie informacji funkcjonalnych i technicznych oraz wiedzy specjalistycznej.

Artykuł 5

Organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), wraz z przedstawicielem sprzedawców biletów oraz przedstawicielem pasażerów europejskich, opracowują szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny wymienione w sekcji 7 załącznika I i przedkładają je Komisji nie później niż w ciągu jednego roku po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 6

Państwa członkowskie dopilnowują, aby przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji i sprzedawcy biletów zostali poinformowani o niniejszym rozporządzeniu.

([1]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

▼B

Artykuł 7

W niniejszym rozporządzeniu wprowadza się zmiany uwzględniające wyniki realizacji fazy pierwszej, określonej w sekcji 7.2 załącznika I.

Artykuł 8

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

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

1. WPROWADZENIE

1.1. **Zakres techniczny**

Niniejsza techniczna specyfikacja interoperacyjności (dalej zwana „TSI") odnosi się do elementu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" podsystemu „Aplikacje telematyczne" transeuropejskiego systemu kolei i jest określona w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE. Jest on wymieniony w wykazie podsystemów eksploatacyjnych (funkcjonalnych) zamieszczonym w załączniku II do dyrektywy 2008/57/WE.

1.2. **Zakres geograficzny**

Zakres geograficzny niniejszej TSI obejmuje transeuropejski system kolei określony w art. 2 lit. a) dyrektywy 2008/57/WE.

1.3. **Zawartość niniejszej TSI**

Zawartość niniejszej TSI jest zgodna z art. 5 dyrektywy 2008/57/WE.

W rozdziale 4 niniejszej TSI zawarto ponadto zasady dotyczące eksploatacji i utrzymania, właściwe dla zakresu technicznego i geograficznego.

2. DEFINICJA PODSYSTEMU/ZAKRESU

2.1. **Podsystem**

Niniejsza TSI obejmuje:

a) podsystem funkcjonalny „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich";

b) część podsystemu „Utrzymanie" związaną z aplikacjami telematycznymi dla przewozów pasażerskich (tj. metody użytkowania, aktualizacji i utrzymania baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych itp. oraz zarządzania nimi).

Zawiera ona informacje dotyczące następujących aspektów:

a) systemy udzielania pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania;

b) systemy rezerwacji i płatności;

c) zarządzanie bagażem;

d) wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych, a także w pociągach;

e) zarządzanie połączeniami (skomunikowaniami) między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu.

2.1.1. *Udzielanie pasażerom informacji przed podróżą i w czasie jej trwania*

W załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym wymieniono minimalny zakres informacji udzielanych pasażerom przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów.

2.1.2. *Systemy rezerwacji i płatności*

Pomiędzy systemami rezerwacji i sprzedaży biletów oraz systemami płatności poszczególnych sprzedawców biletów i przedsiębiorstw kolejowych będzie miała miejsce wymiana informacji, co ma na celu umożliwienie pasażerom dokonania opłaty za wspomniane bilety, rezerwacje i usługi dodatkowe w odniesieniu do podróży i usług wybranych przez pasażerów.

▼B

2.1.3. *Zarządzanie bagażem*

Pasażerom udzielane będą informacje dotyczące procedur składania skarg w przypadku zagubienia przesyłki bagażowej w czasie podróży. Ponadto pasażerom będą udzielane informacje w sprawie nadawania lub odbioru przesyłek bagażowych.

2.1.4. *Wystawianie biletów w kasach biletowych, w automatach biletowych, za pośrednictwem telefonu, Internetu lub innych powszechnie dostępnych technologii informatycznych*

Pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i sprzedawcami biletów będzie miała miejsce wymiana informacji, co ma na celu umożliwienie sprzedawcom biletów wystawiania biletów, biletów bezpośrednich oraz biletów uzupełniających, a także dokonywania rezerwacji, pod warunkiem ich dostępności.

2.1.5. *Zarządzanie połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi środkami transportu*

Proponowana jest norma w zakresie przekazywania informacji innym środkom transportu oraz wymiany informacji z ich udziałem.

3. WYMAGANIA ZASADNICZE

3.1. **Zgodność z wymaganiami zasadniczymi**

Zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE transeuropejski system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności muszą spełniać wymagania zasadnicze określone ogólnie w załączniku III do tej dyrektywy.

W zakresie niniejszej TSI spełnienie odnośnych wymagań zasadniczych podanych w rozdziale 3 niniejszej TSI będzie zapewnione w odniesieniu do podsystemu poprzez zastosowanie się do specyfikacji określonych w rozdziale 4 „Charakterystyka podsystemu”.

3.2. **Aspekty związane z wymaganiami ogólnymi**

Właściwość wymagań ogólnych względem podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” jest określona w sposób następujący:

3.2.1. *Bezpieczeństwo*

Do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” mają zastosowanie następujące wymagania zasadnicze związane z bezpieczeństwem: wymagania zasadnicze 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 i 1.1.5 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE. Wymienione wymagania zasadnicze nie odnoszą się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

3.2.2. *Niezawodność i dostępność*

Wymaganie zasadnicze 1.2 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione przez następujące rozdziały:

— rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,

— rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

3.2.3. *Zdrowie*

Wymagania zasadnicze 1.3.1 i 1.3.2 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE nie odnoszą się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

3.2.4. *Ochrona środowiska*

Wymagania zasadnicze 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 i 1.4.5 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE nie odnoszą się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

3.2.5. *Zgodność techniczna*

Wymaganie zasadnicze 1.5 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE nie odnosi się do podsystemu „Aplikacje telematyczne”.

▼B

3.3. **Aspekty dotyczące w szczególności podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”**

Ważność wymagań ogólnych dla podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” jest określona w sposób następujący:

3.3.1. *Zgodność techniczna*

Wymaganie zasadnicze 2.7.1 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione w szczególności przez następujące rozdziały:

— rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,

— rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

3.3.2. *Niezawodność i dostępność*

Wymaganie zasadnicze 2.7.2 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione w szczególności przez następujące rozdziały:

— rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,

— rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

Wspomniane wymaganie zasadnicze, zwłaszcza metoda użytkowania w celu zagwarantowania efektywności omawianych aplikacji telematycznych oraz jakości usług, stanowi jednak podstawę dla całej TSI i nie ogranicza się jedynie do wymienionych powyżej rozdziałów.

3.3.3. *Zdrowie*

W odniesieniu do wymagania zasadniczego 2.7.3 określonego w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE niniejsza TSI nie wyszczególnia żadnych wymagań, które miałyby uzupełnić obowiązujące przepisy krajowe i europejskie dotyczące minimalnych zasad ergonomii i ochrony zdrowia w odniesieniu do interfejsu między tymi aplikacjami telematycznymi i użytkownikami.

3.3.4. *Bezpieczeństwo*

Wymaganie zasadnicze 2.7.4 określone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE jest spełnione przez następujące rozdziały:

— rozdział 4.2.19: Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych,

— rozdział 4.2.21: Łączność sieciowa i komunikacja.

4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU

4.1. **Wprowadzenie**

Przy uwzględnieniu wszystkich mających zastosowanie wymagań zasadniczych podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” charakteryzują następujące podstawowe parametry, opisane w poniższych sekcjach.

4.2. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemu**

4.2.1. *Wymiana danych dotyczących rozkładu jazdy*

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

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia udostępnienie rozkładów jazdy zawierających określone poniżej elementy danych innemu przedsiębiorstwu kolejowemu, stronom trzecim oraz organom publicznym. Niniejszy parametr podstawowy zapewnia ponadto dostarczanie przez każde przedsiębiorstwo kolejowe dokładnych i aktualnych danych dotyczących rozkładu jazdy.

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

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

▼B

4.2.1.1. Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia swoje własne dane dotyczące rozkładu jazdy innym przedsiębiorstwom kolejowym oraz stronom trzecim

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia wszystkie swoje dane dotyczące rozkładu jazdy, za które jest odpowiedzialne jako przewoźnik wyłączny lub współuczestniczący i które dotyczą usług przewozowych dostępnych w publicznej sprzedaży, poprzez zagwarantowanie dostępu wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, stronom trzecim oraz organom publicznym. Przedsiębiorstwo kolejowe dopilnowuje, aby dane dotyczące rozkładu jazdy były ścisłe i aktualne. Dane dotyczące rozkładu jazdy udostępnia się przez okres co najmniej dwunastu miesięcy po utracie ważności przez takie dane.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonuje usługę przewozową jako jeden z przewoźników współuczestniczących, dopilnowuje ono, wraz ze wszystkimi pozostałymi przewoźnikami współuczestniczącymi, aby jego część rozkładu jazdy była ścisła i aktualna.

Dane dotyczące rozkładu jazdy zawierają przede wszystkim:

— podstawowe zasady dotyczące wariantów pociągów,

— przedstawienie pociągu,

— różne możliwe sposoby przedstawienia dni eksploatacji,

— kategorię pociągu/formę usługi,

— powiązania usługi przewozowej,

— grupy wagonów osobowych dołączone do pociągów,

— łączenie, oddzielanie,

— połączenia bezpośrednie (połączenie z),

— połączenia bezpośrednie (zmiana numeru usługi),

— dane szczegółowe dotyczące usług przewozowych,

— przystanki, na których występują ograniczenia ruchu,

— pociągi kursujące w nocy,

— przekraczanie stref czasowych,

— dane szczegółowe dotyczące systemu ustalania cen i rezerwacji,

— podmiot udzielający informacji,

— podmiot dokonujący rezerwacji,

— infrastruktura usługowa,

— dostępność pociągu (w tym ustalona w harmonogramie obecność miejsc siedzących dla osób uprzywilejowanych, miejsca na wózki inwalidzkie, uniwersalne przedziały sypialne – zob. TSI PRM 4.2.4) – zob. sekcja 4.2.6.1,

— pozycje dodatkowe ujęte w usłudze,

— skomunikowanie – koordynacja czasu pomiędzy usługami przewozowymi,

— wykaz stacji.

W przypadku usług przewozowych, nad którymi dane przedsiębiorstwo kolejowe sprawuje wyłączną kontrolę, należy udostępnić roczny rozkład jazdy co najmniej dwa miesiące przed jego wejściem w życie. W przypadku pozostałych usług przewozowych przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia rozkład jazdy w możliwie najszybszym terminie.

▼B

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia ewentualne zmiany w rozkładzie jazdy za pomocą aktualizacji publikowanych co najmniej siedem dni przed rozpoczęciem obowiązywania tych zmian. Obowiązek ten ma zastosowanie jedynie w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wie o zmianie co najmniej siedem dni przed rozpoczęciem jej obowiązywania.

Przedstawiony powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z dokumentem technicznym:

— B.4 (zob. załącznik III).

4.2.2. *Wymiana danych dotyczących taryf*

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

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność danych dotyczących taryf w formacie określonym poniżej dla innych przedsiębiorstw kolejowych lub dla stron trzecich upoważnionych do prowadzenia sprzedaży.

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

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

4.2.2.1. Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia swoje własne taryfy innym przedsiębiorstwom kolejowym, upoważnionym organom publicznym oraz stronom trzecim upoważnionym do prowadzenia sprzedaży

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia wszystkie swoje taryfy (w tym tabele opłat) poprzez zagwarantowanie dostępu przedsiębiorstwom kolejowym oraz stronom trzecim, którym wydaje zezwolenie na prowadzenie sprzedaży zgodnie z porozumieniami o dystrybucji, a także upoważnionym organom publicznym. Przedsiębiorstwo kolejowe dopilnowuje, aby dane dotyczące taryf były ścisłe i aktualne.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonuje usługę przewozową jako jeden z przewoźników współuczestniczących, dopilnowuje ono, wraz ze wszystkimi pozostałymi przewoźnikami współuczestniczącymi, aby dane dotyczące taryf były ścisłe i aktualne.

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

Dane dotyczące taryf, przeznaczone do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej, należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym i stronom trzecim upoważnionym do prowadzenia sprzedaży zgodnie z porozumieniami o dystrybucji, a także upoważnionym organom publicznym, z wyprzedzeniem co najmniej tak dużym, jak określono w załączniku IV.

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

— B.1 (zob. załącznik III),

— B.2 (zob. załącznik III),

— B.3 (zob. załącznik III).

Dane dotyczące taryf przeznaczone do celów sprzedaży krajowej należy udostępnić przedsiębiorstwom kolejowym oraz stronom trzecim upoważnionym do prowadzenia sprzedaży, a także upoważnionym organom publicznym, z wyprzedzeniem co najmniej tak dużym jak w przypadku danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej.

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

▼B

4.2.3. *Obsługa informacji dotyczących danych teleadresowych przedsiębiorstwa kolejowego*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe powinno dostarczać informacje dotyczące swojej oficjalnej strony internetowej, na której klienci mogą uzyskać dokładne informacje.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

4.2.3.1. Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia zbiór danych zawierających jego dane teleadresowe

Przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia innym przedsiębiorstwom kolejowym, Agencji, stronom trzecim oraz organom publicznym zbiór danych, który zawiera nazwę jego przewoźnika, kod przewoźnika oraz adres jego oficjalnej strony internetowej. Oficjalna strona internetowa, określona w niniejszym podstawowym parametrze, musi być dostosowana do odczytu maszynowego oraz zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi wspólną jednostkę organizacyjną z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi, udostępnia pozostałym przedsiębiorstwom kolejowym nazwę wspólnej jednostki organizacyjnej, kody przewoźnika oraz adres oficjalnej strony internetowej.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia informacje dotyczące swojego rozkładu jazdy innym przedsiębiorstwom kolejowym zgodnie z rozdziałem 4.2.1.1, dopilnowuje ono, aby nazwa przewoźnika w dostarczonym rozkładzie jazdy odpowiadała nazwie przewoźnika we wspomnianym zbiorze danych. W razie wystąpienia zmian przedsiębiorstwo kolejowe aktualizuje zawartość zbioru danych w możliwie najszybszym terminie.

4.2.4. *Obsługa informacji dotyczących warunków przewozu*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe powinno obsługiwać informacje dotyczące warunków przewozu.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność warunków przewozu na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego.

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

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

4.2.4.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje informacje dotyczące warunków przewozu

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje następujące informacje:

— ogólne warunki przewozu osób kolejami (GCC-CIV/PRR),

— własne warunki przewozu,

— odsyłacz do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,

— akceptowane sposoby płatności,

— warunki sprzedaży i warunki posprzedażowe, zwłaszcza w odniesieniu do wymiany biletów i zwrotu pieniędzy za bilety,

— procedury wnoszenia skarg,

przynajmniej na swojej oficjalnej stronie internetowej. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

W przypadku pierwszej publikacji proces ten przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed ich wejściem

▼B

w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. W każdym tego rodzaju przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje wcześniejszą wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

4.2.5. *Obsługa informacji dotyczących przewozu przesyłek bagażowych*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostarczanie informacji dotyczących przewozu przesyłek bagażowych, jeżeli usługa ta jest przez nie oferowana. Jeżeli usługa ta nie jest oferowana, przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje informację, że usługa nie jest oferowana.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność informacji w sprawie obsługi przesyłek bagażowych dla pasażerów.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujący proces:

4.2.5.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje warunki obsługi przesyłek bagażowych

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje, w celu poinformowania pasażerów, warunki obsługi przesyłek bagażowych, w przypadku gdy oferuje ono tego rodzaju obsługę. W przypadku gdy usługa ta nie jest oferowana, przedsiębiorstwo kolejowe publikuje informację tej treści. Informacje te publikuje się przynajmniej na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

W przypadku pierwszej publikacji proces ten przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed wejściem danej zmiany w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. Przedsiębiorstwo kolejowe w każdym tego rodzaju przypadku zachowuje poprzednią wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

4.2.6. *Obsługa informacji dotyczących przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pomocy dla nich*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub zarządca stacji muszą zapewnić dostarczanie informacji w sprawie przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pomocy dla nich.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia pasażerom dostępność informacji w sprawie przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pomocy dla nich. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, system, do którego kierowane jest zapytanie lub wniosek, musi być przynajmniej zdolny do obsługiwania komunikatów zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III). Ponadto system musi wystawić numer potwierdzenia w odniesieniu do rezerwacji pomocy, co ma zasadnicze znaczenie dla udzielenia klientowi/pasażerowi gwarancji i zapewnienia go, że pomoc zostanie udzielona, jak również dla ustalenia odpowiedzialności za udzielenie pomocy. Wspomniane komunikaty zawierają wszystkie informacje niezbędne, aby przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub zarządca stacji mogli wystawić osobie o ograniczonej sprawności ruchowej numer potwierdzenia rezerwacji pomocy (w odniesieniu do każdego odjazdu i przyjazdu w ramach każdej podróży).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się w następujący sposób: obsługa informacji dotyczących przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej ma zastosowanie w odniesieniu do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich. Przepisy niniejszego podstawowego parametru, dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną, stosuje się w razie istnienia porozumienia między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem.

▼B

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.6.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje informacje w sprawie dostępności usług kolejowych oraz w sprawie warunków dostępu do taboru kolejowego

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje następujące informacje:

— typy pociągów lub ich numery, lub numer linii (jeżeli numer pociągu nie jest podany do wiadomości publicznej), w przypadku których dostępne są udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej,

— rodzaje i minimalne ilości udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej we wspomnianych pociągach (np. miejsce dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim, miejsce leżące dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, toaleta dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, lokalizacja miejsc siedzących dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej) w normalnych warunkach eksploatacji,

— sposoby składania wniosków o pomoc przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego (w tym okres wyprzedzenia, z jakim należy zwracać się z wnioskiem o pomoc dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, adres, e-mail, godziny pracy oraz numer telefonu biura lub biur zajmujących się pomocą dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej) zgodnie z art. 24 rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów,

— maksymalny dopuszczalny rozmiar i masa wózka inwalidzkiego (w tym masa ciała osoby o ograniczonej sprawności ruchowej),

— warunki przewozu w odniesieniu do osób lub zwierząt towarzyszących,

— warunki dostępu do budynku stacji i peronów, w tym informacje, czy stacja jest zaklasyfikowana jako dostępna dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz czy obecny jest tam personel udzielający wsparcia takim osobom,

przynajmniej na swojej oficjalnej stronie internetowej. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

W przypadku pierwszej publikacji proces ten przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Wszelkie zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed wejściem danej zmiany w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. W każdym tego rodzaju przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje na swojej oficjalnej stronie internetowej poprzednią wersję tych informacji.

4.2.6.2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej do odpowiednich systemów

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

Możliwość dokonania rezerwacji pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej będzie uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w odniesieniu do od określonego typu pomocy w danym pociągu.

Podstawowe typy zapytań i wniosków są następujące:

— zapytanie o dostępność,

— wniosek o rezerwację,

— wniosek o częściową rezygnację,

— wniosek o całkowitą rezygnację.

▼B

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

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

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy, do których kierowane jest zapytanie lub wniosek, muszą być zdolne do jego zrozumienia oraz do udzielenia odpowiedzi,

— lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system, do którego kierowane jest zapytanie lub wniosek, musi być zdolny do jego zrozumienia oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy istnieje szczególne porozumienie z systemem, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.6.3. System, do którego skierowano zapytanie lub wniosek, wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania odpowiedzi w sprawie dostępności lub rezerwacji pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, musi ono przestrzegać zasad i warunków tego procesu.

Jeżeli wniosek o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej został sformułowany we właściwy sposób, zgodnie z opisanym powyżej procesem, system, do którego skierowano wniosek, wysyła do systemu, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji danego typu pomocy, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

— odpowiedź o dostępności,

— potwierdzenie wniosku o rezerwację,

— potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,

— potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,

— odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek odebrany przez system, do którego jest on wysyłany zgodnie z opisanym powyżej procesem.

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

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.10 (zob. załącznik III),

— lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system, z którego pochodzi wniosek.

4.2.7. *Obsługa informacji dotyczących przewozu rowerów*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostarczanie informacji dotyczących przewozu rowerów.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność informacji w sprawie przewozu rowerów dla pasażerów. System przypisujący musi być zdolny do obsługiwania komunikatów przynajmniej zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się w następujący sposób: obsługa informacji dotyczących przewozu rowerów ma zastosowanie w odniesieniu do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich, jeżeli oferuje ono przewóz rowerów. Przepisy niniejszego podstawowego parametru dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną stosuje się, o ile między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem istnieje porozumienie w sprawie świadczenia usług, zgodnie z którym przewóz tego typu można zarezerwować lub podlega on obowiązkowej rezerwacji.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

▼B

4.2.7.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje warunki obsługi przewozu rowerów

Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje, w celu poinformowania pasażerów, warunki przewozu rowerów, w przypadku gdy oferuje ono tego rodzaju przewóz. Informacje publikuje się przynajmniej na oficjalnej stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku. Wspomniane warunki muszą zawierać przynajmniej:

— typy pociągów lub ich numery, lub numer linii (jeżeli numer pociągu nie jest podany do wiadomości publicznej), w przypadku których dostępny jest przewóz rowerów,

— określony czas lub okresy, w których przewóz rowerów jest dozwolony,

— opłaty za przewóz rowerów,

— informację, czy jest dostępna lub wymagana specjalna rezerwacja miejsca na przechowanie roweru w pociągu (w tym okres wyprzedzenia, z jakim należy rezerwować przewóz roweru, godziny pracy, e-mail lub telefon).

Wspomniane warunki publikuje się po raz pierwszy nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed ich wejściem w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie w stosunku do poprzedniej wersji. W każdym przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje poprzednią wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

4.2.7.2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację w odniesieniu do rowerów do przypisującego systemu rezerwacji

Możliwość dokonania rezerwacji jest uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację w odniesieniu do przewozu rowerów, takie metody komunikacji muszą być zgodne z wymaganiami niniejszego procesu.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu przypisującego zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do od określonego przewozu rowerów.

Podstawowe typy zapytań i wniosków o rezerwację są następujące:

— zapytanie o dostępność,

— wniosek o rezerwację,

— wniosek o częściową rezygnację,

— wniosek o całkowitą rezygnację.

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

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

— z definicjami w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy przypisujące muszą być zdolne do zrozumienia zapytania lub wniosku i do udzielenia odpowiedzi,

▼B

— lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system przypisujący musi być zdolny do zrozumienia zapytania lub wniosku oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy zawarte zostało szczególne porozumienie z systemem dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.7.3. Przypisujący system rezerwacji wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do rowerów

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania odpowiedzi w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do przewozu rowerów, musi ono postępować zgodnie ze stosownymi wytycznymi określonymi w niniejszym procesie.

Jeżeli wniosek o rezerwację miejsca na rower został sformułowany we właściwy sposób zgodnie z opisanym powyżej procesem, system przypisujący wysyła do systemu dystrybucji, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do pociągu, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

— odpowiedź o dostępności,

— potwierdzenie wniosku o rezerwację,

— potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,

— potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,

— odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek docierający do systemu przypisującego zgodnie z opisanym powyżej procesem.

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

— z informacjami zamieszczonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III),

— lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system przypisujący, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.8. *Obsługa informacji dotyczących przewozu samochodów*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostarczanie informacji w sprawie przewozu samochodów lub motocykli (w dalszej części termin „samochody” obejmuje także motocykle), jeżeli usługa taka jest przez nie oferowana.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia dostępność informacji w sprawie przewozu samochodów dla pasażerów. System przypisujący musi być przynajmniej zdolny do obsługiwania komunikatów zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się w następujący sposób: obsługa informacji dotyczących przewozu samochodów ma zastosowanie w odniesieniu do wykonywanych przez przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich, jeżeli oferuje ono przewóz samochodów. Przepisy niniejszego podstawowego parametru dotyczące zapytania, wniosku lub potwierdzenia przekazywanego drogą elektroniczną stosuje się, o ile między stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem istnieje porozumienie w sprawie usług, zgodnie z którym przewóz tego typu można zarezerwować lub podlega on obowiązkowej rezerwacji.

Niniejszy parametr podstawowy stosuje się w następujący sposób:

4.2.8.1. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje warunki obsługi przewozu samochodów

Przedsiębiorstwo kolejowe podaje do wiadomości pasażerów warunki przewozu samochodów w przypadku gdy usługa ta jest przez nie oferowana. Informacje te publikuje się przynajmniej na oficjalnej

▼B

stronie internetowej przedsiębiorstwa kolejowego. Wspomniana strona internetowa musi być zgodna z wytycznymi dotyczącymi dostępności treści internetowych, które uwzględniają potrzeby osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

Wspomniane warunki muszą zawierać przynajmniej:

— typy lub numery pociągów, w których dostępny jest przewóz samochodów,

— określony czas lub okresy, w których przewóz samochodów jest dostępny,

— standardowe opłaty za przewóz samochodów (w tym opłaty za udostępnienie pasażerom miejsc w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe oferuje takie miejsca),

— określony adres i czas załadunku samochodów do pociągu,

— określony adres i czas przyjazdu pociągu na stację przeznaczenia,

— rozmiar, masę i inne ograniczenia w odniesieniu do przewozu samochodów.

Wspomniane warunki publikuje się po raz pierwszy nie później niż sześć miesięcy po wejściu niniejszej TSI w życie. Zmiany tych informacji publikuje się co najmniej sześć dni przed ich wejściem w życie. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które uległy zmianie. W każdym przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zachowuje poprzednią wersję tych informacji na swojej oficjalnej stronie internetowej.

4.2.8.2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację w odniesieniu do samochodów do systemu rezerwacji

Możliwość dokonania rezerwacji jest uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania zapytania o dostępność lub wniosku o rezerwację w odniesieniu do przewozu samochodów, takie metody komunikacji muszą być zgodne z przepisami regulującymi niniejszy proces.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu przypisującego zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do od określonego przewozu samochodów.

Podstawowe typy zapytań i wniosków o rezerwację są następujące:

— zapytanie o dostępność,

— wniosek o rezerwację,

— wniosek o częściową rezygnację,

— wniosek o całkowitą rezygnację.

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

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

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy przypisujące muszą być zdolne do zrozumienia zapytania lub wniosku i do udzielenia odpowiedzi,

▼B

— lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system przypisujący musi być zdolny do zrozumienia zapytania lub wniosku oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy istnieje szczególne porozumienie z systemem dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.8.3. Przypisujący system rezerwacji wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do samochodów

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykorzystuje rozwiązania teleinformatyczne do celów wysyłania odpowiedzi w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do przewozu samochodów, musi ono przestrzegać przepisów określonych w sprawie omawianego procesu.

Jeżeli wniosek o rezerwację przewozu samochodów został sformułowany we właściwy sposób zgodnie z opisanym powyżej procesem, system przypisujący wysyła do systemu dystrybucji, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do pociągu, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

— odpowiedź o dostępności,

— potwierdzenie wniosku o rezerwację,

— potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,

— potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,

— odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek docierający do systemu przypisującego zgodnie z opisanym powyżej procesem.

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

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III),

— lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.9. *Obsługa dostępności i rezerwacji*

Niniejszy parametr podstawowy określa sposób, w jaki przedsiębiorstwo kolejowe obsługuje rezerwacje miejsc dla pasażerów. Wszystkie rodzaje miejsc (takie jak: miejsca siedzące, miejsca do leżenia, miejsca sypialne, miejsca siedzące dla osób uprzywilejowanych, miejsca na wózki inwalidzkie, uniwersalne przedziały sypialne (zob. sekcja 4.2.4 TSI PRM)) będą w dalszej części określane jako „miejsca”, chyba że konieczne będzie ich doprecyzowanie. Rezerwacje w przypadku przewozu rowerów i samochodów oraz pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostały opisane w odrębnych podstawowych parametrach w innych rozdziałach.

Rezerwacja miejsc może po prostu dotyczyć zamawiania miejsc, jako uzupełnienie umowy przewozu, lub może być częścią połączonej transakcji obejmującej zarówno udostępnienie miejsca, jak i umowę przewozu.

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia wymianę odpowiednich informacji dotyczących dostępności i rezerwacji pomiędzy wystawiającymi i przypisującymi przedsiębiorstwami kolejowymi. System przypisujący musi być przynajmniej zdolny do obsługiwania komunikatów zgodnie z protokołem określonym w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III).

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się, o ile pomiędzy stroną występującą z zapytaniem lub wnioskiem a ich adresatem istnieje porozumienie w sprawie usług, które mogą być zarezerwowane lub podlegają obowiązkowej rezerwacji.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

▼B

4.2.9.1. Przedsiębiorstwo kolejowe lub sprzedawca biletów wysyła zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację do przypisującego systemu rezerwacji

Możliwość dokonania rezerwacji jest uzależniona od istnienia porozumienia handlowego pomiędzy zaangażowanymi przewoźnikami i dystrybutorami. Porozumienia tego rodzaju mogą obejmować opłaty, normy techniczne i normy dotyczące bezpieczeństwa, szczególne ograniczenia dotyczące pociągów, miejsca wyjazdu/przeznaczenia, taryfy, kanały sprzedaży itp.

O ile istnieje porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, system dystrybucji występujący z zapytaniem lub wnioskiem wysyła do systemu przypisującego zapytania o dostępność lub wnioski o rezerwację w danym pociągu w odniesieniu do od określonego typu udostępniania miejsc.

Podstawowe typy zapytań i wniosków o rezerwację są następujące:

— zapytanie o dostępność,

— wniosek o rezerwację,

— wniosek o częściową rezygnację,

— wniosek o całkowitą rezygnację.

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

Elementy danych oraz informacje zamieszczone w komunikacie użytym w celu wypełnienia obowiązków muszą być zgodne:

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III), w którym to przypadku wszystkie systemy przypisujące muszą być zdolne do zrozumienia zapytania lub wniosku i do udzielenia odpowiedzi,

— lub z normami określonymi w inny sposób, w którym to przypadku system przypisujący musi być zdolny do zrozumienia zapytania lub wniosku oraz do udzielenia odpowiedzi tylko wówczas, gdy istnieje szczególne porozumienie z systemem dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

4.2.9.2. Przypisujący system rezerwacji wysyła odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji

Jeżeli wniosek o rezerwację miejsc został prawidłowo sformułowany zgodnie z opisanym powyżej procesem, system przypisujący wysyła do systemu dystrybucji, z którego taki wniosek pochodzi, odpowiedź w sprawie dostępności lub rezerwacji w odniesieniu do pociągu, którego dotyczył wniosek.

Podstawowe typy odpowiedzi na zapytania i wnioski o rezerwację są następujące:

— odpowiedź o dostępności,

— potwierdzenie wniosku o rezerwację,

— potwierdzenie wniosku o częściową rezygnację,

— potwierdzenie wniosku o całkowitą rezygnację,

— propozycja zamiany,

— odpowiedź negatywna.

Proces ten przeprowadza się w odpowiedzi na przychodzący wniosek docierający do systemu przypisującego zgodnie z opisanym powyżej procesem.

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

— z elementami określonymi w dokumencie technicznym B.5 (zob. załącznik III),

— lub z normami określonymi w inny sposób,

zgodnie z protokołem używanym przez system dystrybucji, z którego pochodzi zapytanie lub wniosek.

▼B

4.2.10. *Obsługa elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu*

Niniejszy parametr podstawowy opisuje sposób, w jaki przypisujące przedsiębiorstwo kolejowe tworzy elementy zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji swoich produktów.

Niniejszy parametr podstawowy musi zapewnić uzyskanie w odpowiednim czasie przez przedsiębiorstwa kolejowe oraz pasażerów informacji dotyczących zabezpieczeń oraz odniesień niezbędnych w przypadku różnych typów biletów od przypisującego przedsiębiorstwa kolejowego.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.10.1. Na potrzeby dostawy realizowanej drogą elektroniczną system przypisujący tworzy element zabezpieczający.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wystawia bilet lub rezerwację zgodne z CIV, personel kolejowej kasy biletowej, agencja, detalista lub system dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego generuje informacje dotyczące zabezpieczeń, które należy włączyć do biletu lub rezerwacji.

Proces ten przeprowadza się niezwłocznie po udanym wysłaniu statusu zamawiania oraz danych dotyczących transakcji sprzedaży do systemu dystrybucji przedsiębiorstw kolejowych, z którymi zawarto porozumienie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z:

— opracowywaną obecnie normą dotyczącą obsługi elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

4.2.10.2. Na potrzeby dostawy drogą elektroniczną system przypisujący generuje numer referencyjny dla przedsiębiorstwa kolejowego

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wystawia bilet lub rezerwację zgodne z CIV, personel kolejowej kasy biletowej, agencja, detalista lub system dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego generuje numer referencyjny w celu umożliwienia pobrania biletu lub rezerwacji, a także wprowadza wszystkie informacje dotyczące biletu do własnego system dystrybucji.

Proces ten przeprowadza się niezwłocznie po udanym wysłaniu statusu zamówienia oraz danych dotyczących transakcji sprzedaży do systemu dystrybucji przedsiębiorstw kolejowych, z którymi zawarto porozumienie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z:

— opracowywaną obecnie normą dotyczącą obsługi elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

4.2.10.3. System przypisujący generuje numer referencyjny dla pasażera na potrzeby dostarczenia drogą elektroniczną

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wystawia bilet lub rezerwację zgodne z CIV, personel kolejowej kasy biletowej, agencja, detalista lub system dystrybucji przedsiębiorstwa kolejowego generuje numer referencyjny i zamieszcza go na bilecie lub w rezerwacji.

Proces ten przeprowadza się niezwłocznie po udanym wysłaniu statusu zamawiania oraz danych dotyczących transakcji sprzedaży do systemu dystrybucji przedsiębiorstw kolejowych, z którymi zawarto porozumienie.

▼B

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z:

— opracowywaną obecnie normą dotyczącą obsługi elementów zabezpieczenia w przypadku dystrybucji produktu. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

4.2.11. *Dostarczenie klientowi produktu po jego zakupie (realizacja)*

Niniejszy parametr podstawowy określa wszystkie możliwe bezpośrednie i pośrednie metody realizacji, które są powiązane z biletem lub rezerwacją oraz z rodzajem nośnika (np. papier).

Niniejszy parametr podstawowy zapewnia wystawianie biletów przez wystawcę lub sprzedawcę biletów zgodnie z normami zapewniającymi interoperacyjność między przedsiębiorstwami kolejowymi. Na potrzeby wystawiania biletów w ramach sprzedaży międzynarodowej i zagranicznej przedsiębiorstwa kolejowe stosują co najmniej jedną z metod realizacji wymienionych w rozdziale 4.2.11.1 „Realizacja bezpośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna" oraz w rozdziale 4.2.11.2 „Realizacja pośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna".

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się przynajmniej w odniesieniu do taryf stosowanych do celów sprzedaży międzynarodowej i zagranicznej.

4.2.11.1. Realizacja bezpośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna

Niniejszy proces stanowi alternatywę w stosunku do procesu 4.2.11.2 Realizacja pośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna.

Przedsiębiorstwo kolejowe uznaje co najmniej bilety zgodne z definicją zawartą w dokumencie technicznym B.6 (zob. załącznik III), z wyjątkiem przypadków, gdy bilet nie jest właściwy w odniesieniu do podejmowanej podróży, gdy przedsiębiorstwo kolejowe ma uzasadnione powody, aby podejrzewać oszustwo, i gdy bilet nie jest używany zgodnie z warunkami przewozu stosownie do rozdziału 4.2.4.

Podstawowe typy wystawianych biletów wyszczególniono w dokumencie technicznym B.6 wymienionym w załączniku III.

— bilet z rezerwacją,

— tylko bilet,

— tylko rezerwacja,

— bilety uzupełniające,

— zamiana klasy na wyższą,

— zmiana trasy podróży,

— karta pokładowa,

— opłaty specjalne związane z krajowymi kartami uprawniającymi do zniżek,

— bilet grupowy,

— różnego rodzaju międzynarodowe wieloprzejazdowe bilety kolejowe (typu „*Pass*"),

— kupon na pojazd towarzyszący,

— voucher turystyczny w ramach wyrównania.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z dokumentem technicznym:

— B.6 (zob. załącznik III).

▼B

4.2.11.2. Realizacja pośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna

Niniejszy proces stanowi alternatywę w stosunku do procesu 4.2.11.1 Realizacja bezpośrednia – sprzedaż międzynarodowa i zagraniczna.

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe dokonuje sprzedaży przy użyciu jednej z poniższych metod realizacji pośredniej, musi stosować następujące normy:

— dostarczanie drogą elektroniczną zgodnie z CIV (bilet do odbioru przed odjazdem),

— zgłoszenie się na podstawie wykazu zgodnie z CIV,

— zgodny z CIV bilet w formacie A4, dostarczony za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Podstawowe typy przedstawionych powyżej wystawianych biletów są następujące:

— bilet otwarty (tylko podróż),

— bilet otwarty + rezerwacja (podróż i rezerwacja),

— bilet otwarty + usługa dodatkowa (podróż i usługa dodatkowa),

— bilet otwarty + rezerwacja + usługa dodatkowa (podróż, rezerwacja i usługa dodatkowa),

— bilet w cenie globalnej (podróż i rezerwacja).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne z następującymi dokumentami technicznymi:

— B.6 (zob. załącznik III),

— B.7 (zob. załącznik III),

— norma dotycząca europejskiego „biletu do odbioru przed odjazdem” oraz europejskiego „zgłoszenia się na podstawie wykazu” jest obecnie opracowywana. W związku z tym jest to punkt otwarty, który został wymieniony w załączniku II.

4.2.11.3. Realizacja bezpośrednia – sprzedaż krajowa

Punkt otwarty (zob. załącznik II).

4.2.11.4. Realizacja pośrednia – sprzedaż krajowa

Punkt otwarty (zob. załącznik II).

4.2.12. *Obsługa udzielania informacji na terenie stacji*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób zarządca stacji udziela na jej terenie klientom informacji o kursowaniu pociągów.

Przepisy te stosuje się tylko wówczas, gdy miała miejsce odnowa, istotna modernizacja lub montaż nowego systemu zapowiedzi słownych lub wyświetlaczy.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się przynajmniej w odniesieniu do stacji, na których zatrzymują się pociągi w ramach świadczenia usługi międzynarodowej.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.12.1. Zarządca stacji udziela klientom informacji na terenie stacji

Zarządcy stacji udzielają klientom na stacjach następujących informacji dotyczących odjazdów pociągów:

— typ lub numer pociągu,

— stacja lub stacje przeznaczenia,

▼B

— przystanki pośrednie (w stosownych przypadkach),

— peron lub tor,

— planowa godzina odjazdu.

W razie odstępstw od wymienionych informacji dotyczących odjeżdżających pociągów zarządcy stacji udzielają na stacjach przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów:

— typ lub numer pociągu,

— stacja lub stacje przeznaczenia,

— planowa godzina odjazdu,

— odstępstwo od planu.

Co się tyczy informacji dotyczących pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów:

— stacja lub stacje rozpoczynania biegu,

— godzina przyjazdu na stację, na której pociąg kończy bieg,

— typ lub numer pociągu,

— peron lub tor, na który wjeżdża pociąg.

W razie odstępstwa w przypadku pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących tego rodzaju pociągów:

— typ lub numer pociągu,

— stacja lub stacje rozpoczynania biegu,

— planowa godzina przyjazdu,

— odstępstwo od planu.

Do odstępstw od planu zalicza się:

— istotne opóźnienia,

— zmianę toru lub peronu,

— pełne lub częściowe odwołanie pociągu,

— zmianę trasy pociągu.

Stosownie do zawartych z przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury porozumień zarządca stacji podejmuje decyzje w sprawie:

— typu systemu przekazywania informacji (wyświetlacze lub zapowiedzi słowne),

— terminu udzielania informacji,

— lokalizacji w obrębie stacji, gdzie zostanie zamontowany system przekazywania informacji.

Zgodnie z porozumieniem umownym przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury przekazują zarządcy stacji w odpowiednim czasie informacje na temat odstępstw.

4.2.13. *Obsługa udzielania informacji w obrębie pojazdu*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe udziela w obrębie pojazdu informacji o kursowaniu pociągów.

Przepisy te stosuje się do nowego, odnowionego lub zmodernizowanego taboru kolejowego, jeżeli systemy przekazywania informacji (zapowiedzi głosowe lub wyświetlacze) zostały odnowione lub zamontowane.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się przynajmniej w odniesieniu do wszystkich pociągów wykonujących przewozy międzynarodowe.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

▼B

4.2.13.1. Przedsiębiorstwo kolejowe udziela pasażerom informacji w pociągu

Przedsiębiorstwo kolejowe udziela pasażerom następujących informacji w pociągu:

— Na stacji odjazdu oraz na ważniejszych przystankach pośrednich:

— typ lub numer pociągu,

— końcowe miejsce lub miejsca przeznaczenia,

— przystanki pośrednie (w stosownych przypadkach),

— istotne opóźnienie,

— przyczyny opóźnienia (o ile są znane).

Przed przyjazdem na wszystkie przystanki pośrednie:

— następny przystanek (nazwa stacji).

Przed przyjazdem na ważniejsze przystanki pośrednie i na stację przeznaczenia:

— następny przystanek (nazwa stacji),

— planowana godzina przyjazdu,

— szacowana godzina przyjazdu lub inne informacje o opóźnieniu,

— następne podstawowe możliwości przesiadek (według uznania przedsiębiorstwa kolejowego).

Przedsiębiorstwo kolejowe podejmuje decyzje w sprawie:

— typu systemu przekazywania informacji (wyświetlacze lub zapowiedzi słowne),

— czasu, w którym informacje zostaną udzielone,

— lokalizacji w obrębie pociągu, gdzie zostaną zamontowane urządzenia do przekazywania informacji.

4.2.14. *Przygotowanie pociągu*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób przedsiębiorstwo kolejowe informuje zarządcę infrastruktury, że pociąg jest gotowy na otrzymanie dostępu do sieci, w przypadku gdy zadania związane z odjazdem pociągu określone w rozdziale 4.2.3.3 TSI OPE zostały wykonane lub gdy numer pociągu uległ zmianie.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.14.1. Komunikat „Pociąg gotowy” w odniesieniu do wszystkich pociągów

Przedsiębiorstwo kolejowe wysyła do zarządcy infrastruktury komunikat „Pociąg gotowy” za każdym razem, gdy pociąg jest gotowy na otrzymanie dostępu do sieci po raz pierwszy, chyba że zgodnie z przepisami krajowymi zarządca infrastruktury uznaje rozkład jazdy za komunikat „Pociąg gotowy”. W tym drugim przypadku przedsiębiorstwo kolejowe niezwłocznie informuje zarządcę infrastruktury oraz – w stosownych przypadkach – zarządcę stacji, jeżeli pociąg nie jest gotowy.

Komunikaty muszą zawierać przynajmniej:

— numer pociągu lub trasy,

— wskazanie gotowości pociągu, które określa, że pociąg został przygotowany i jest gotowy do jazdy.

W tym samym komunikacie mogą zostać przekazane inne informacje, takie jak:

— punkt odjazdu na trasie wraz z czasem, w odniesieniu do którego złożono wniosek o przydzielenie trasy,

▼B

— punkt przeznaczenia na trasie wraz z czasem, w którym proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „Pociąg gotowy” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile zaangażowane strony zawarły szczególne porozumienie umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.15. *Informacje o jeździe pociągu i prognoza jazdy pociągu*

Niniejszy parametr podstawowy określa informacje o jeździe pociągu i prognozę jazdy pociągu. Musi on określać, w jaki sposób ma być prowadzony dialog pomiędzy zarządcą infrastruktury i przedsiębiorstwem kolejowym, a także pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą stacji, aby zapewnić wymianę informacji o jeździe pociągu i prognoz jazdy pociągu.

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób zarządca infrastruktury musi w odpowiednim czasie wysłać informacje o jeździe pociągu do przedsiębiorstwa kolejowego oraz do następnego sąsiedniego zarządcy infrastruktury zaangażowanego w jazdę pociągu.

Celem informacji o jeździe pociągu jest przekazywanie szczegółowych danych dotyczących bieżącego statusu pociągu w wynikających z umowy punktach raportowania.

Prognoza jazdy pociągu jest wykorzystywana do udzielania informacji na temat szacowanego czasu w wynikających z umowy punktach prognozy. Komunikat ten musi zostać wysłany przez zarządcę infrastruktury do przedsiębiorstwa kolejowego oraz sąsiedniego zarządcy infrastruktury zaangażowanego w jazdę. Informacje na temat prognozy jazdy pociągu muszą zostać w odpowiednim czasie dostarczone zarządcy stacji przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury zgodnie z porozumieniem umownym.

Umowa w sprawie trasy określa punkty raportowania w odniesieniu do jazdy pociągu.

Niniejszy parametr podstawowy określa zawartość komunikatu, natomiast nie określa procesu opracowywania prognozy jazdy pociągu.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.15.1. Informacje o jeździe pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów

Zarządca infrastruktury wysyła do przedsiębiorstwa kolejowego komunikat „Informacje o jeździe pociągu”. Proces ten przeprowadza się z chwilą, gdy pociąg dotrze do wynikających z umowy punktów raportowania, w których należy przekazać informacje o jeździe pociągu. Uzgodnionym punktem raportowania może być między innymi punkt przekazania, stacja lub końcowe miejsce przeznaczenia pociągu.

Komunikat musi zawierać przynajmniej następujące elementy:

— numer pociągu lub trasy (identyfikator pociągu),

— czas planowy i czas faktyczny w uzgodnionym punkcie raportowania,

— dane identyfikacyjne punktu raportowania,

▼B

— status pociągu w punkcie raportowania (przyjazd, odjazd, przejazd, odjazd ze stacji początkowej, przyjazd do końcowego miejsca przeznaczenia).

W tym samym komunikacie mogą zostać przekazane inne elementy, takie jak:

— odchylenie delta od zamawianego czasu planowego (w minutach),

— przyczyna opóźnienia (w przypadkach, w których jest to możliwe).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „TrainRunningInformationMessage" określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.15.2. Prognoza jazdy pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów

Zarządca infrastruktury wysyła do przedsiębiorstwa kolejowego komunikat „Prognoza jazdy pociągu".

Proces ten przeprowadza się z chwilą, gdy pociąg dotrze do wynikających z umowy punktów raportowania w celu dostarczenia prognozy. Uzgodnionym punktem prognozy może być między innymi punkt przekazania lub stacja. Prognozę jazdy pociągu można także wysłać zanim pociąg rozpocznie jazdę. W odniesieniu do dodatkowych opóźnień mających miejsce pomiędzy dwoma punktami raportowania w ramach umowy pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury należy określić próg, do którego należy wysłać początkową lub nową prognozę. Jeżeli opóźnienie nie jest znane, zarządca infrastruktury musi wysłać „Komunikat o zakłóceniu usługi" (zob. rozdział 4.2.16. „Informacje o zakłóceniu usługi").

W komunikacie „Prognoza jazdy pociągu" podaje się prognozowany czas w odniesieniu do uzgodnionych punktów prognozy.

Informacje na temat prognozy jazdy pociągu muszą zostać w odpowiednim czasie dostarczone zarządcy stacji przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury zgodnie z porozumieniem umownym.

Zarządca infrastruktury wysyła wspomniany komunikat do następnego sąsiedniego zarządcy infrastruktury zaangażowanego w jazdę pociągu.

Komunikat musi zawierać przynajmniej:

— numer pociągu lub trasy (identyfikator pociągu),

— W odniesieniu do każdego uzgodnionego punktu prognozy

  — czas planowy i czas prognozowany,

  — dane identyfikacyjne uzgodnionego punktu prognozy,

  — status pociągu w uzgodnionym punkcie prognozy (przyjazd, odjazd, przejazd, przyjazd do końcowego miejsca przeznaczenia).

W tym samym komunikacie mogą zostać przekazane inne elementy, takie jak:

— szacowane odchylenie delta od zamawianego planowego czasu (w minutach),

— przekazanie przyczyny opóźnienia, w przypadkach, gdzie jest to możliwe.

▼B

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z przynajmniej z komunikatem „TrainRunningForecastMessage” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile podpisano szczególne porozumienie tej treści pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.16. *Informacje o zakłóceniu usługi*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób informacje o zakłóceniu usługi są obsługiwane pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru mają zastosowanie do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.

Mając na względzie obsługę skarg pasażerów, dane dotyczące zakłócenia usługi muszą być dostępne dla przedsiębiorstw kolejowych, sprzedawców biletów lub upoważnionych organów publicznych przez co najmniej dwanaście miesięcy od daty wygaśnięcia takich danych.

Niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.16.1. Uwagi ogólne

Przedsiębiorstwo kolejowe informuje zarządcę infrastruktury o statusie operacyjnym pociągów zgodnie z definicją zamieszczoną w rozdziale 4.2.3.3.2 TSI OPE.

Jeżeli dochodzi do wstrzymania jazdy pociągu, zarządca infrastruktury wysyła komunikat „Wstrzymana jazda pociągu”, jak określono poniżej.

4.2.16.2. Komunikat „Wstrzymana jazda pociągu” w odniesieniu do wszystkich pociągów

Jeżeli dochodzi do wstrzymania jazdy pociągu, zarządca infrastruktury nadaje wspomniany komunikat do sąsiedniego zarządcy infrastruktury oraz do przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw kolejowych.

Jeżeli wielkość opóźnienia jest znana, zarządca infrastruktury musi wysłać komunikat „Prognoza jazdy pociągu” (zob. rozdział 4.2.15.2. „Prognoza jazdy pociągu”).

Najważniejsze elementy danych w tym komunikacie są następujące:

— numer trasy lub pociągu (identyfikator pociągu),

— dane identyfikacyjne lokalizacji w oparciu o następną lokalizację z pliku referencyjnego dotyczącego lokalizacji,

— czas, w którym doszło do wstrzymania jazdy,

— planowa data i godzina odjazdu w tej lokalizacji,

— kod wskazujący przyczynę lub opis wstrzymania.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „TrainRunningInterruptionMessage” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile zaangażowane strony zawarły szczególne porozumienie umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

▼B

4.2.17. *Obsługa danych dotyczących rozkładu jazdy pociągów ad-hoc*

Niniejszy parametr podstawowy określa, w jaki sposób wnioski o przydzielenie trasy ad-hoc powinny być obsługiwane pomiędzy podmiotem ubiegającym się o przydzielenie trasy i zarządcą infrastruktury. Wymagania te zachowują ważność w odniesieniu do wszystkich wniosków o przydzielenie trasy ad-hoc.

Niniejszy parametr podstawowy nie uwzględnia kwestii związanych z zarządzaniem ruchem. Rozgraniczenie czasowe pomiędzy przydzieleniem trasy ad-hoc a zmianami trasy w związku z zarządzaniem ruchem jest przedmiotem porozumień miejscowych. Musi istnieć możliwość wystąpienia o przydzielenie trasy ad-hoc w przypadku doraźnych potrzeb przewozowych (np. pociąg specjalny, dodatkowy pociąg). W tym celu podmiot występujący o przydzielenie trasy ad-hoc musi przekazać zarządcy infrastruktury wszystkie niezbędne informacje, wskazujące czas i miejsce, których dotyczy wniosek o jazdę pociągu, jak również związane z tym dane.

Na poziomie europejskim nie określono minimalnych ram czasowych. Minimalne ramy czasowe mogą zostać określone w regulaminie sieci.

Każdy zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za odpowiedniość trasy w ramach swojej infrastruktury, natomiast przedsiębiorstwo kolejowe ma obowiązek porównać parametry techniczne pociągu z wartościami podanymi w szczegółowych danych dotyczących jego uzgodnionej trasy.

Poniżej przedstawiono różne możliwe scenariusze:

— Scenariusz A: Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy kontaktuje się ze wszystkimi zaangażowanymi zarządcami infrastruktury – bezpośrednio (przypadek A) lub za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi (przypadek B) – w celu zorganizowania tras na całą podróż. W takim przypadku podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy musi także prowadzić pociąg w ciągu całej podróży.

— Scenariusz B: Każdy podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy zaangażowany w proces przewozu kontaktuje się z miejscowymi zarządcami infrastruktury, bezpośrednio lub za pośrednictwem punktu kompleksowej usługi, aby złożyć wniosek o przydzielenie trasy w odniesieniu do odcinka przejazdu, na którym prowadzi on pociąg.

W obu scenariuszach procedura przydzielania trasy w ramach wniosku o jej przydzielenie na zasadzie ad-hoc przybiera formę dialogu pomiędzy podmiotem ubiegającym się o przydzielenie trasy i zarządcą infrastruktury, i obejmuje następujące komunikaty:

— komunikat „Wniosek o przydzielenie trasy”,

— komunikat „Szczegółowe dane o trasie”,

— komunikat „Trasa niedostępna”,

— komunikat „Trasa potwierdzona”,

— komunikat „Odmowa szczegółowych danych o trasie”,

— komunikat „Trasa odwołana”,

— komunikat „Zamówiona trasa już niedostępna”,

— komunikat „Potwierdzenie odbioru”.

W przypadku ruchu pociągów, w odniesieniu do których wystąpiono już o przydzielenie trasy i została ona przydzielona, nie jest konieczne ponowne występowanie o przydzielenie trasy, chyba że opóźnienia przekraczają wartość wynikającą z umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym i zarządcą infrastruktury lub skład pociągu zostaje zmieniony w taki sposób, że unieważnia to istniejący wniosek o przydzielenie trasy.

Przepisy niniejszego podstawowego parametru stosuje się do obsługi tras w odniesieniu do wszystkich pociągów przedsiębiorstwa kolejowego, ale tylko wówczas, gdy zaangażowane strony korzystają z aplikacji telematycznych w rozumieniu załącznika II do dyrektywy 2001/14 w zakresie wniosków o przydzielenie trasy ad-hoc.

▼B

W takim przypadku niniejszy parametr podstawowy obejmuje następujące procesy:

4.2.17.1. Komunikat „Wniosek o przydzielenie trasy”

Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy wysyła do zarządcy infrastruktury niniejszy komunikat, który zawiera:

— wskazanie podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy,

— punkt odjazdu na trasie: punkt początkowy trasy,

— czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,

— punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,

— czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, kiedy proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia,

— odcinek podróży, którego dotyczy wniosek,

— przystanki pośrednie lub wszelkie inne wyznaczone punkty na proponowanej trasie, wraz ze wskazaniem czasu przyjazdu oraz czasu odjazdu z przystanku pośredniego. Brak wypełnienia tego pola oznacza, że pociąg nie zatrzymuje się w tym punkcie,

— uzgodnione i niezbędne wyposażenie pociągu/dane dotyczące odcinka podróży,

— dozwolona prędkość maksymalna pociągu,

— prędkość maksymalna zgodnie z określonymi systemami sterowania pociągiem (krajowymi i międzynarodowymi, np. LZB, ETCS),

— w odniesieniu do każdej jednostki trakcyjnej: klasa trakcji, wariant techniczny,

— popychająca jednostka trakcyjna (klasa trakcji, wariant techniczny),

— prowadzenie z wagonu sterowniczego (DVT) na czole pociągu,

— długość całkowita,

— masa całkowita,

— maksymalny nacisk na oś,

— masa brutto na metr bieżący,

— skuteczność hamowania (opisująca efektywną siłę hamowania na poziomie hamulców),

— typ hamulców (wskazanie, czy używane są hamulce elektromagnetyczne),

— określone systemy sterowania pociągiem (krajowe i międzynarodowe),

— ominięcie ręcznego hamulca bezpieczeństwa,

— system radiowy (np. GSM-R),

— przesyłki specjalne,

— skrajnia ładunkowa,

— wszelkie inne wymagane warunki techniczne, które różnią się od wymiarów standardowych (np. wyjątkowa skrajnia ładunkowa),

— kategoria pociągu,

— wszelkie inne szczególne dane wymagane na poziomie lokalnym lub krajowym do przetworzenia wniosku o przydzielenie trasy,

▼B

— określenie działań, które będą wykonywane w danym punkcie pośrednim na trasie,

— kod przedsiębiorstwa kolejowego odpowiedzialnego za ruch pociągu na bieżącym odcinku jazdy,

— kod zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za pociąg na danym odcinku podróży,

— kod przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury w odniesieniu do następnego odcinka podróży (w stosownym przypadku).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathRequestMessage" określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.17.2. Komunikat „Szczegółowe dane o trasie"

W odpowiedzi na wniosek o przydzielenie trasy zarządca infrastruktury wysyła do podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy niniejszy komunikat, zawierający następujące podstawowe elementy:

— wskazanie podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy,

— punkt odjazdu na trasie: punkt początkowy trasy,

— czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,

— punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,

— czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, kiedy proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia,

— odcinek podróży, o który się występuje,

— przystanki pośrednie lub wszelkie inne wyznaczone punkty na proponowanej trasie, wraz ze wskazaniem czasu przyjazdu oraz czasu odjazdu z przystanku pośredniego. Brak wypełnienia tego pola oznacza, że pociąg nie zatrzymuje się w tym punkcie,

— uzgodnione i niezbędne wyposażenie pociągu/dane dotyczące odcinka podróży,

— dozwolona prędkość maksymalna pociągu,

— prędkość maksymalna zgodnie z określonymi systemami sterowania pociągiem (krajowymi i międzynarodowymi, np. LZB, ETCS),

— w odniesieniu do każdej jednostki trakcyjnej: klasa trakcji, wariant techniczny,

— popychająca jednostka trakcyjna (klasa trakcji, wariant techniczny),

— prowadzenie z wagonu silnikowego (DVT),

— długość całkowita,

— masa całkowita,

— maksymalny nacisk na oś,

— masa brutto na metr bieżący,

— skuteczność hamowania (opisująca efektywną siłę hamowania na poziomie hamulców),

— typ hamulców (wskazanie, czy używane są hamulce elektromagnetyczne),

▼B

— określone systemy sterowania pociągiem (krajowe i międzynarodowe),

— ominięcie ręcznego hamulca bezpieczeństwa,

— system radiowy (np. GSM-R),

— przesyłki specjalne,

— skrajnia ładunkowa,

— wszelkie inne wymagane warunki techniczne, które różnią się od ogólnie przyjętych wymiarów (np. wyjątkowa skrajnia ładunkowa),

— kategoria pociągu,

— wszelkie inne szczególne dane wymagane na poziomie lokalnym lub krajowym do przetworzenia wniosku o przydzielenie trasy,

— określenie działań, które będą wykonywane w danym punkcie pośrednim na trasie,

— kod przedsiębiorstwa kolejowego odpowiedzialnego za ruch pociągu na bieżącym odcinku podróży,

— kod zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za pociąg na danym odcinku podróży,

— kod przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury w odniesieniu do następnego odcinka podróży (w stosownym przypadku).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathDetailsMessage” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile zaangażowane strony zawarły szczególne porozumienie umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.17.3. Komunikat „Trasa niedostępna”

Zarządca infrastruktury wysyła niniejszy komunikat do podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy w odpowiedzi na wniosek tego podmiotu o przydzielenie trasy w przypadku gdy nie jest dostępna żadna trasa:

— punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,

— punkt przeznaczenia na trasie,

— czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,

— wskazanie, że trasa jest niedostępna,

— przyczyna, dla której trasa jest niedostępna.

Jednocześnie z niniejszym komunikatem lub w możliwie najkrótszym terminie zarządca infrastruktury musi wysłać propozycję alternatywną, nie wymagając żadnego dalszego wniosku ze strony przedsiębiorstwa kolejowego (komunikat „Szczegółowe dane o trasie”).

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathNotAvailableMessage” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

▼B

4.2.17.4. Komunikat „Trasa potwierdzona”

Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy wykorzystuje niniejszy komunikat do zamówienia lub potwierdzenia trasy proponowanej przez zarządcę infrastruktury:

— numer trasy do celów jej identyfikacji,

— punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,

— punkt przeznaczenia na trasie,

— czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,

— punkt końcowy na trasie: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,

— czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia,

— wskazanie, że podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy akceptuje zaproponowaną trasę.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być przynajmniej zgodne z komunikatem „PathConfirmedMessage” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.17.5. Komunikat „Odmowa szczegółowych danych o trasie”

Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy wykorzystuje niniejszy komunikat do odrzucenia szczegółowych danych o trasie proponowanej przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury:

— numer trasy do celów jej identyfikacji,

— wskazanie, że szczegółowe dane o trasie są odrzucane,

— przyczyna odmowy trasy lub przyczyna zmiany, o którą wystąpił dany podmiot,

— punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,

— punkt przeznaczenia na trasie,

— czas odjazdu z punktu początkowego trasy: czas, na kiedy występuje się o przydzielenie trasy,

— punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą się występuje,

— czas przyjazdu do punktu końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg ma przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „PathDetailsRefusedMessage” określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można także wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.17.6. Komunikat „Trasa odwołana”

Niniejszy komunikat jest wykorzystywany przez podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy do rezygnacji z zamówionej trasy:

— numer trasy do celów jej identyfikacji,

▼B

— odcinek podróży, który zostanie odwołany,

— wskazanie, że trasa jest odwoływana,

— pierwotne miejsce odjazdu na trasie: miejsce odjazdu pociągu na trasie,

— miejsce przeznaczenia na trasie,

— czas odjazdu z pierwotnego miejsca początkowego trasy: czas, na kiedy wystąpiono o przydzielenie trasy,

— pierwotne miejsce końcowe trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą wystąpiono,

— czas przyjazdu do pierwotnego miejsca końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg miał przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „PathCancelledMessage" określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.17.7. Komunikat „Potwierdzenie odbioru"

Niniejszy komunikat jest wymieniany pomiędzy zarządcami infrastruktury i podmiotami ubiegającymi się o przydzielenie trasy w przypadku gdy wymagana odpowiedź na którykolwiek z powyższych komunikatów nie może być udostępniona w ciągu 5 minut:

— komunikat „Potwierdzenie odbioru": wskazuje, że wysyłający go podmiot otrzymał komunikat i będzie działał na jego podstawie w niezbędnym zakresie.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „ReceiptConfirmationMessage" określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.17.8. Komunikat „Zamówiona trasa już niedostępna"

Zarządca infrastruktury wykorzystuje niniejszy komunikat do powiadomienia podmiotu ubiegającego się o przydzielenie trasy, że trasa, która została zamówiona, nie jest już dostępna. Trasa przestała być dostępna z ważnej przyczyny, takiej jak istotne zakłócenie. Zawartość komunikatu:

— numer trasy,

— numer planowego pociągu, dla którego trasa nie jest już dostępna (o ile jest już znany zarządcy infrastruktury),

— pierwotny punkt odjazdu na trasie: punkt odjazdu pociągu na trasie,

— punkt przeznaczenia na trasie,

— czas odjazdu z pierwotnego punktu początkowego trasy: czas, na kiedy wnioskowano o przydzielenie trasy,

— pierwotny punkt końcowy trasy: miejsce przeznaczenia pociągu na trasie, o którą wystąpiono,

▼B

— czas przyjazdu do pierwotnego punktu końcowego trasy: czas, w którym proponowany pociąg miał przyjechać do swojego miejsca przeznaczenia.

— wskazanie przyczyny.

Opisany powyżej proces oraz wykorzystywane w związku z nim informacje muszą być zgodne przynajmniej z komunikatem „PathNotAvailableMessage" określonym w dokumencie technicznym:

— B.30 (zob. załącznik III).

W tym samym celu można ponadto wykorzystać inne obowiązujące normy, o ile istnieje szczególne porozumienie pomiędzy zaangażowanymi stronami, umożliwiające wykorzystywanie takich norm.

4.2.18. *Jakość danych i informacji związanych z niniejszą TSI*

4.2.18.1. W y m a g a n i a

Mając na względzie spełnienie wymagań niniejszej TSI, w całej TSI stosuje się następujące zasady dotyczące jakości danych i informacji.

Wszyscy, do których skierowana jest niniejsza TSI, są odpowiedzialni za udostępnianie aktualnych, spójnych, ścisłych i kompletnych danych, w odpowiednim czasie i w odpowiednim formacie, innym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury, lub dowolnej stronie trzeciej. Każdy podmiot, do którego skierowana jest niniejsza TSI, jest odpowiedzialny za publikowanie aktualnych, spójnych, ścisłych i kompletnych danych, w odpowiednim czasie i przy zapewnieniu odpowiedniej zawartości, w celu powiadomienia klientów (pasażerów), innych przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub dowolnej strony trzeciej.

W przypadku gdy dane lub informacje są wykorzystywane w celu jednoczesnego spełnienia wymagań kilku podstawowych parametrów niniejszej TSI, podmioty, do których niniejsza TSI jest skierowana, dopilnowują, aby wspólne dane lub informacje zawarte w tych podstawowych parametrach były wykorzystywane w spójny sposób (np. należy zapewnić spójność (i) pomiędzy informacjami dotyczącymi rozkładu jazdy i taryf lub (ii) pomiędzy informacjami dotyczącymi taryf i rezerwacji).

W przypadku gdy informacje lub dane są przekazywane przez kilka podmiotów, do których skierowana jest niniejsza TSI, podmioty te dopilnowują wspólnie, aby części wspólnych przekazywanych danych lub informacji były aktualne, spójne, ścisłe i kompatybilne (na przykład informacje dotyczące rozkładu jazdy, dostarczone przez przedsiębiorstwa kolejowe A i B, muszą być spójne w celu zapewnienia ich zgodności na granicy itp.).

W przypadku gdy w celu spełnienia wymagań niniejszej TSI wykorzystywane są dane referencyjne lub informacje referencyjne, podmioty, do których skierowana jest niniejsza TSI, gwarantują spójność pomiędzy danymi referencyjnymi lub informacjami referencyjnymi i danymi lub informacjami wykorzystanymi w podstawowych parametrach niniejszej TSI (na przykład należy zapewnić spójność (i) pomiędzy kodami referencyjnymi lokalizacji i informacjami o jeździe pociągu lub (ii) pomiędzy kodami referencyjnymi przedsiębiorstwa kolejowego i realizacją itp.).

Jakość danych lub informacji przekazywanych przez podmioty do celów określonych w niniejszej TSI musi zostać zapewniona na poziomie umożliwiającym podmiotom, do których skierowana jest niniejsza TSI, wystawianie biletów, jak określono w art. 10 rozporządzenia dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Jakość danych lub informacji przekazywanych przez podmioty do celów określonych w niniejszej TSI musi osiągnąć poziom, który umożliwia podmiotom, do których skierowana jest niniejsza TSI, przekazywanie informacji, jak określono w art. 10 do rozporządzenia dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz w załączniku II do tego rozporządzenia.

▼B

4.2.19. *Różnorodne pliki referencyjne i bazy danych*

4.2.19.1. Pliki referencyjne

W przypadku eksploatacji pociągów pasażerskich w sieci europejskiej, określone poniżej pliki referencyjne muszą być dostępne i osiągalne dla wszystkich dostawców usług (zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, upoważnionych stron trzecich i zarządców stacji). Dane te muszą stale przedstawiać rzeczywisty stan rzeczy.

Europejska Agencja Kolejowa będzie centralnie przechowywać i utrzymywać niepowtarzalne kody w odniesieniu do następujących danych referencyjnych:

— plik referencyjny kodowania w odniesieniu do wszystkich zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców stacji, przedsiębiorstw będących dostawcami usług,

— plik referencyjny kodowania lokalizacji,

— plik referencyjny wszystkich istniejących systemów sterowania pociągiem,

— plik referencyjny wszystkich poszczególnych typów lokomotyw,

— plik referencyjny wszystkich europejskich warsztatów naprawczych,

— plik referencyjny europejskich systemów rezerwacji,

— plik referencyjny kodów do celów wymiany rozkładów jazdy,

— plik referencyjny kodów do celów wymiany taryf,

— katalog komunikatów-zbiorów danych,

— zestawienie wykazów kodów,

— wszelkie inne pliki i wykazy kodów, które są niezbędne do wykorzystywania dokumentów technicznych wymienionych w załącznikach (zostaną one określone w czasie fazy pierwszej).

W przypadku gdy plik referencyjny jest użytkowany wspólnie z TSI TAF, jego rozwój i użytkowanie muszą być możliwie jak najbardziej zbliżone do wdrożonej TSI TAF, tak by osiągnąć optymalny poziom współdziałania.

4.2.19.2. Dodatkowe wymagania dotyczące baz danych

Poniżej wymieniono dodatkowe wymagania, które muszą być spełniane przez różnorodne bazy danych. Są to:

1. Uwierzytelnienie

   Baza danych musi obsługiwać funkcję uwierzytelnienia użytkowników systemów, zanim będą oni mogli uzyskać dostęp do niej.

2. Zabezpieczenie

   Baza danych musi obsługiwać aspekty dotyczące zabezpieczenia w sensie kontrolowania dostępu do niej. Ewentualne szyfrowanie samej zawartości bazy danych nie jest wymagane.

3. ACID

   Wybrana baza danych musi spełniać zasadę ACID (niepodzielność, spójność, izolacja, trwałość).

4. Kontrola dostępu

   Baza danych musi umożliwiać dostęp do danych użytkownikom lub systemom, którym udzielono zezwolenia. Kontrola dostępu powinna być obsługiwana aż do pojedynczego atrybutu zapisu danych. Baza danych musi obsługiwać konfigurowalną, opartą na rolach kontrolę dostępu w zakresie wstawiania, aktualizowania lub usuwania zapisów danych.

▼B

5. Śledzenie

Baza danych musi obsługiwać rejestrację wszystkich dokonywanych w niej działań, tak by umożliwić śledzenie szczegółów dotyczących wpisu danych (kto, co, kiedy zmienił w zawartości?).

6. Strategia blokowania

Baza danych musi posiadać wdrożoną strategię blokowania, która umożliwia dostęp do danych nawet wtedy, gdy inni użytkownicy uczestniczą w edycji zapisów.

7. Wielokrotny dostęp

Baza danych musi zapewniać możliwość równoczesnego dostępu do danych większej liczbie użytkowników i systemów.

8. Niezawodność

Niezawodność bazy danych musi umożliwiać utrzymanie wymaganej dostępności.

9. Dostępność

Baza danych musi zapewniać niezbędny poziom dostępności w odniesieniu do charakteru danych oraz opartych na nich uzasadnień biznesowych.

10. Łatwość utrzymania

Łatwość utrzymania bazy danych musi umożliwiać zapewnienie wymaganej dostępności.

11. Bezpieczeństwo

Bazy danych same w sobie nie są związane z bezpieczeństwem. W związku z tym nie dotyczą ich aspekty bezpieczeństwa. Nie należy mylić tego z faktem, że dane, np. niepoprawne lub nieaktualne, mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji pociągu.

12. Kompatybilność

Baza danych musi obsługiwać powszechnie uznany język manipulacji danymi, na przykład SQL lub XQL.

13. Funkcja importu

Baza danych musi udostępniać funkcję, która umożliwia import sformatowanych danych i która może być użyta do wypełnienia bazy danych zamiast ręcznego wprowadzenia.

14. Funkcja eksportu

Baza danych musi udostępniać funkcję, która umożliwia eksport zawartości kompletnej bazy danych lub jej części w postaci sformatowanych danych.

15. Pola obowiązkowe

Baza danych musi obsługiwać pola obowiązkowe, które należy wypełnić zanim dany zapis zostanie zaakceptowany jako nowe dane.

16. Sprawdzenia wiarygodności

Baza danych musi obsługiwać konfigurowalne sprawdzenia wiarygodności przed zaakceptowaniem wstawienia, aktualizacji lub usunięcia zapisów danych.

17. Czasy odpowiedzi

Czasy odpowiedzi bazy danych muszą umożliwiać użytkownikom wstawianie, aktualizowanie lub usuwanie zapisów danych bez zbędnych opóźnień.

▼B

18. Aspekty związane z wydajnością

Pliki referencyjne i bazy danych muszą obsługiwać w sposób ekonomicznie efektywny zapytania niezbędne do umożliwienia efektywnego prowadzenia wszystkich stosownych przejazdów pociągów, które są objęte przepisami niniejszej TSI.

19. Aspekty związane z pojemnością

Baza danych musi umożliwiać przechowywanie stosownych danych w odniesieniu do wszystkich wagonów pasażerskich lub sieci. Musi istnieć możliwość rozszerzenia pojemności przy użyciu prostych sposobów (np. przez dodanie pojemności pamięci i większej ilości komputerów). Rozszerzenie pojemności nie może wymagać wymiany podsystemu.

20. Dane historyczne

Baza danych musi umożliwiać zarządzanie danymi historycznymi poprzez udostępnianie danych, które zostały już przeniesione do archiwum.

21. Strategia tworzenia kopii zapasowych

Należy wdrożyć strategię tworzenia kopii zapasowych, tak by zapewnić odtworzenie kompletnej zawartości bazy danych za okres do 24 godzin.

22. Aspekty handlowe

Zastosowany system bazy danych musi być ogólnodostępny w handlu jako produkt gotowy (tzw. COTS) lub musi być on dostępny jako oprogramowanie ogólnodostępne bez opłat (otwarte oprogramowanie).

23. Aspekty dotyczące ochrony prywatności

Baza danych musi spełniać wymagania polityki ochrony prywatności państwa członkowskiego, w którym swoją siedzibę ma przedsiębiorstwo świadczące usługę.

4.2.20. *Przesyłanie dokumentów drogą elektroniczną*

Opis zamieszczony w rozdziale 4.2.21 „Łączność sieciowa i komunikacja” przedstawia sieć komunikacyjną służącą do wymiany danych. Sieć ta, jak również opisana obsługa zabezpieczenia, umożliwiają dowolny typ transmisji sieciowej takiej jak poczta elektroniczna, transfer plików (FTP, HTTP) itp. Strony uczestniczące w wymianie informacji mogą następnie zadecydować, jaki typ zostanie wybrany, zapewniając tym samym przesyłanie dokumentów drogą elektroniczną, na przykład za pośrednictwem protokołu FTP.

4.2.21. *Łączność sieciowa i komunikacja*

4.2.21.1. Architektura ogólna

W omawianym podsystemie rozwinie się z czasem duża i złożona społeczność związana z interoperacyjnością kolei na poziomie telematyki, w której będzie miała miejsce interakcja pomiędzy tysiącami uczestniczących podmiotów (przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, strony trzecie, np. detaliści i organy publiczne itp.), które będą konkurować lub współpracować przy zaspokajaniu potrzeb rynku.

Infrastruktura sieci i komunikacji, wspierająca taką społeczność interoperacyjności kolei, będzie oparta na wspólnej „architekturze wymiany informacji”, znanej i uznanej przez wszystkie uczestniczące w niej podmioty.

Proponowana „architektura wymiany informacji”:

— jest przeznaczona do godzenia heterogenicznych modeli informacyjnych poprzez semantyczne przekształcanie danych wymienianych pomiędzy systemami oraz poprzez godzenie różnic w zakresie procesów biznesowych i protokołów na poziomie aplikacji,

▼B

— ma minimalny wpływ na istniejące architektury informatyczne wdrożone przez każdy podmiot,

— chroni poczynione już inwestycje informatyczne.

Architektura wymiany informacji sprzyja przeważnie interakcji typu *peer-to-peer* („równy z równym”) pomiędzy wszystkimi podmiotami, przy czym gwarantuje ona ogólną integralność i spójność społeczności interoperacyjności kolei, zapewniając jej zestaw scentralizowanych usług.

Model interakcji *peer-to-peer* umożliwia najlepszy podział kosztów pomiędzy różne podmioty w oparciu o faktyczne użytkowanie i na ogół stwarza mniej problemów związanych ze skalowalnością.

4.2.21.2. Sieć

Sieć musi zapewnić niezbędny poziom zabezpieczenia, redundancji, kontroli ruchu, narzędzi statystycznych, rozwoju szerokości pasma, dostępności dla użytkowników oraz efektywnego zarządzania.

„Sieć” w tym kontekście oznacza metodę i filozofię komunikacji, nie odnosi się natomiast do sieci fizycznej.

Interoperacyjność kolei oparta jest na wspólnej „architekturze wymiany informacji”, znanej i uznanej przez wszystkich uczestników, co stanowi zachętę dla nowych graczy na rynku, zwłaszcza klientów, i obniża stojące przed nimi bariery.

W pierwszej kolejności następuje zwrócenie się do centralnego repozytorium w celu uzyskania metainformacji, takich jak tożsamość partnera (podmiotu), którego dotyczą przechowywane informacje, bądź w celu zweryfikowania uwierzytelnień zabezpieczenia. Następnie realizowana jest komunikacja *peer-to-peer* pomiędzy zaangażowanymi podmiotami.

4.2.21.3. Protokoły

Na potrzeby opracowywanych systemów stosować można jedynie protokoły należące do zestawu protokołów internetowych (powszechnie znanych jako TCP/IP, UDP/IP itp.).

4.2.21.4. Zabezpieczenie

Oprócz poziomu zabezpieczenia gwarantowanego na poziomie sieci (zob. rozdział 4.2.21.2. „Sieć”) istnieje możliwość osiągnięcia dodatkowego poziomu zabezpieczenia w odniesieniu do danych szczególnie chronionych poprzez łączne zastosowanie szyfrowania, systemu certyfikacji i technologii VPN.

4.2.21.5. Szyfrowanie

Do celów transmisji i przechowywania danych można zastosować szyfrowanie asymetryczne lub symetryczne, w zależności od wymagań biznesowych. W tym celu należy wdrożyć infrastrukturę klucza publicznego (PKI).

4.2.21.6. Centralne repozytorium

Centralne repozytorium musi być zdolne do obsługiwania:

— metadanych – uporządkowanych danych opisujących zawartość komunikatów,

— wykazu adresów elektronicznych, pod którymi podmioty, do których skierowana jest niniejsza TSI, umożliwiają innym podmiotom uzyskiwanie informacji lub danych zgodnie z przepisami niniejszej TSI,

— szyfrowania,

— uwierzytelnienia,

— katalogu (książki telefonicznej), który zawiera wszystkie niezbędne informacje o uczestnikach wymiany komunikatów i danych.

▼B

W przypadku gdy centralne repozytorium jest użytkowane w połączeniu z TSI TAF, jego rozwój i zmiany przeprowadza się w sposób możliwie jak najbardziej zbliżony do wdrożonej TSI TAF, tak by osiągnąć optymalny poziom współdziałania.

4.2.21.7. Wspólny interfejs w odniesieniu do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury

Wspólny interfejs jest obowiązkowy dla każdego podmiotu, aby mógł on przystąpić do wspólnoty interoperacyjności kolei.

Wspólny interfejs musi być w stanie obsługiwać:

— formatowanie wychodzących komunikatów zgodnie z metadanymi,

— podpisywanie i szyfrowanie komunikatów wychodzących,

— adresowanie komunikatów wychodzących,

— weryfikację autentyczności komunikatów przychodzących,

— rozszyfrowywanie komunikatów przychodzących,

— kontrolę zgodności komunikatów przychodzących według metadanych,

— pojedynczy powszechny dostęp do różnorodnych baz danych.

Każde wystąpienie wspólnego interfejsu umożliwi dostęp do wszystkich danych wymaganych zgodnie z TSI w ramach każdego przedsiębiorstwa kolejowego, zarządcy infrastruktury itp., bez względu na to, czy odnośne bazy danych są centralne, czy własne. W oparciu o wyniki weryfikacji autentyczności komunikatów przychodzących istnieje możliwość wdrożenia minimalnego poziomu potwierdzenia komunikatów:

(i) pozytywny: wyślij ACK;

(ii) negatywny: wyślij NACK.

Aby zarządzać powyższymi zadaniami, wspólny interfejs korzysta z informacji zawartych w centralnym repozytorium.

Jeżeli podmiot wdraża miejscową replikę (lokalną kopię) centralnego repozytorium, musi on przy użyciu swoich własnych środków dopilnować, aby lokalna replika stanowiła dokładną i aktualną kopię centralnego repozytorium.

W przypadku gdy wspólny interfejs jest użytkowany wspólnie z TSI TAF, rozwój i zmiany przeprowadza się w sposób możliwie jak najbardziej zbliżony do wdrożonej TSI TAF, tak by osiągnąć optymalny poziom współdziałania.

4.2.22. *Zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu*

Aby zarządzać połączeniami z innymi środkami transportu, należy stosować następujące normy do celów udzielania informacji oraz wymiany informacji z innymi środkami transportu:

— w przypadku wymiany informacji dotyczących rozkładu jazdy pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi środkami transportu: normy EN 12896 („Transmodel”) oraz EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identyfikacja obiektów stałych w transporcie publicznym”);

— w przypadku wymiany szczególnych danych dotyczących rozkładu jazdy: normy techniczne XML i protokoły oparte na Transmodelu, w szczególności norma EN 15531 („SIRI”) do celów wymiany rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym, a także norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) do celów wymiany danych „przystanek/stacja”;

— w przypadku wymiany danych dotyczących taryf: norma ta stanowi w dalszym ciągu punkt otwarty (zob. załącznik II – Wykaz punktów otwartych).

▼B

4.3. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów**

Z punktu widzenia zgodności technicznej interfejsy podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” z innymi podsystemami są zgodne z opisem zamieszczonym w poniższych punktach:

4.3.1. *Interfejsy z podsystemem „Tabor kolejowy”*

Tabela 1

Interfejsy z podsystemem „Tabor kolejowy”

Interfejs	Punkt TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”	Punkt TSI „Tabor kolejowy”
Pokładowe urządzenie wyświetlające	4.2.13 Obsługa udzielania informacji w obrębie pojazdu	4.2.5 Informacje dla pasażerów (osoby o ograniczonej sprawności ruchowej)
Automatyczne zapowiedzi słowne	4.2.13 Obsługa udzielania informacji w obrębie pojazdu	4.2.5 Informacje dla pasażerów (osoby o ograniczonej sprawności ruchowej)
		4.2.5.2 Głośnikowy system powiadamiania

4.3.2. *Interfejsy z podsystemem „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych”*

Tabela 2

Interfejsy z podsystemem „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych”

Interfejs	Punkt TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”	Punkt TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” systemu kolei konwencjonalnych
Pociąg gotowy	4.2.14.1 Komunikat „Pociąg gotowy” w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.3.5 Komunikat „Pociąg gotowy”
Prognoza jazdy pociągu	4.2.15.2 Prognoza jazdy pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.4.2 Komunikat „Prognoza jazdy pociągu”
Informacje o jeździe pociągu	4.2.15.1 Informacje o jeździe pociągu w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.4.3 Informacje o jeździe pociągu
Wstrzymana jazda pociągu do przedsiębiorstwa kolejowego	4.2.16.2 Komunikat „Wstrzymana jazda pociągu” w odniesieniu do wszystkich pociągów	4.2.5.2 Zakłócona jazda pociągu
Obsługa danych dotyczących rozkładu jazdy pociągów ad-hoc	4.2.17 Obsługa danych dotyczących rozkładu jazdy pociągów ad-hoc	4.2.2 Żądanie trasy
Wspólny interfejs	4.2.21.7 Wspólny interfejs w odniesieniu do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury	4.2.14.7 Powszechny interfejs w odniesieniu do komunikacji przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury
Centralne repozytorium	4.2.21.6 Centralne repozytorium	4.2.14.6 Centralne repozytorium
Pliki referencyjne	4.2.19.1 Pliki referencyjne	4.2.12.1 Źródłowe pliki

4.4. **Zasady eksploatacji**

W świetle wymagań zasadniczych określonych w rozdziale 3, szczególne zasady eksploatacji odnoszące się do podsystemu, którego dotyczy niniejsza TSI, są następujące:

▼B

4.4.1. *Jakość danych*

Na potrzeby zapewnienia jakości danych nadawca każdego komunikatu TSI będzie odpowiedzialny za poprawność danych zawartych w komunikacie w momencie jego wysyłania. W przypadku gdy dane źródłowe do celów zapewnienia jakości danych są dostępne w bazach danych związanych z TSI, do zapewnienia jakości danych muszą zostać użyte dane zawarte w tychże bazach danych.

W przypadku gdy dane źródłowe do celów zapewnienia jakości danych nie są dostępne w bazach danych związanych z niniejszą TSI, nadawca komunikatu musi dokonać weryfikacji w ramach zapewnienia jakości danych we własnym zakresie.

Zapewnienie jakości danych obejmie ich porównanie z danymi w bazach danych związanych z niniejszą TSI, jak opisano powyżej, a także – w stosownych przypadkach – weryfikację logiczną w celu zapewnienia terminowości i ciągłości danych i komunikatów.

Dane są wysokiej jakości, jeżeli są odpowiednie do zamierzonych zastosowań, co oznacza, że

— są pozbawione błędów: dostępne, ścisłe, punktualne, kompletne, spójne z innymi źródłami itp.,

— posiadają pożądane cechy: są istotne, wyczerpujące, o odpowiednim poziomie szczegółowości, łatwe do odczytania, łatwe do interpretacji itp.

Jakość danych charakteryzują przede wszystkim:

— ścisłość,

— kompletność,

— spójność,

— terminowość.

Ścisłość

Wymagane informacje (dane) należy pozyskiwać w sposób możliwie jak najbardziej ekonomiczny. Jest to wykonalne tylko wówczas, gdy zapisywane są jedynie dane pierwotne, w miarę możliwości tylko jednokrotnie. Z tego względu dane pierwotne powinny być wprowadzane do systemu możliwie jak najbliżej ich źródła, tak by mogły zostać w pełni zintegrowane z każdą późniejszą operacją przetwarzania.

Kompletność

Przed wysłaniem komunikatów należy sprawdzić kompletność i składnię przy użyciu metadanych. Pozwala to również uniknąć niepotrzebnego ruchu informacji w sieci.

Przy użyciu metadanych należy także sprawdzić wszystkie komunikaty przychodzące pod względem kompletności.

Spójność

W celu zagwarantowania spójności należy wdrożyć reguły biznesowe. Należy unikać dublowania wpisów, a właściciel danych powinien być wyraźnie zidentyfikowany.

Sposób wdrożenia wspomnianych reguł biznesowych zależy od ich złożoności. W przypadku prostych reguł wystarczą ograniczenia i procedury wyzwalane baz danych. W przypadku reguł bardziej złożonych, które wymagają danych z różnych tabel, należy wdrożyć procedury sprawdzania poprawności, w ramach których sprawdza się spójność wersji danych przed wygenerowaniem danych dotyczących interfejsów i udostępnieniem nowej wersji danych. Należy dopilnować, aby przekazywane dane były sprawdzane pod kątem poprawności w oparciu o określone zasady biznesowe.

▼B

Terminowość

Istotne jest, aby informacje były udzielane we właściwym czasie. O ile zdarzenie uruchamiające rejestrację danych lub wysłanie komunikatu jest kierowane bezpośrednio z systemu informatycznego, terminowość nie stanowi problemu, pod warunkiem że system jest zaprojektowany w sposób prawidłowy i zgodnie z potrzebami procesów biznesowych. W większości przypadków jednak wysłanie komunikatu inicjowane jest przez operatora lub przynajmniej wiąże się z jego dodatkowym działaniem. Aby spełnić wymagania dotyczące terminowości należy możliwie jak najwcześniej dokonywać aktualizacji danych – także w celu zagwarantowania, by dane zawarte w komunikatach były zawsze aktualne w czasie, gdy są rozsyłane automatycznie przez system.

Czas odpowiedzi na zapytania musi być uwzględniony w ramach szczegółowych specyfikacji informatycznych w odniesieniu do różnych aplikacji i typów użytkowników. Wszystkie aktualizacje i wymiany danych muszą być dokonywane możliwie jak najwcześniej.

Wskaźniki jakości danych

W szczegółowych specyfikacjach informatycznych należy określić odpowiednie wartości procentowe w odniesieniu do:

— kompletności danych (odsetek pól danych, do których wpisano wartości) oraz ich spójności (odsetek odpowiadających sobie wartości w obrębie tabel/plików/zapisów);

— terminowości danych (odsetek danych dostępnych w określonych progowych ramach czasowych);

— wymaganej ścisłości (odsetek przechowywanych wartości, które są poprawne w porównaniu do faktycznej wartości).

4.4.2. *Eksploatacja centralnego repozytorium*

Funkcje centralnego repozytorium zostały określone w rozdziale 4.2.21.6 „Centralne repozytorium”. Na potrzeby zapewnienia jakości danych podmiot obsługujący centralne repozytorium jest odpowiedzialny za aktualizację oraz jakość metadanych i katalogu, a także za administrowanie kontrolą dostępu. Jakość metadanych w kategoriach kompletności, spójności, terminowości i ścisłości powinna umożliwić odpowiednie funkcjonowanie do celów niniejszej TSI.

4.5. **Zasady utrzymania**

W świetle wymagań zasadniczych określonych w rozdziale 3, szczególne zasady utrzymania odnoszące się do podsystemu, którego dotyczy niniejsza TSI, są następujące:

Jakość usługi przewozowej musi być zagwarantowana, nawet gdyby dane były uszkodzone lub gdyby sprzęt do przetwarzania danych miał ulec całkowitej lub częściowej awarii. W związku z tym celowe jest zainstalowanie systemów dupleksowych lub komputerów o szczególnie wysokim stopniu niezawodności, w przypadku których zapewnione jest nieprzerwane funkcjonowanie także podczas utrzymania.

Aspekty dotyczące utrzymania różnorodnych baz danych zostały wymienione w rozdziale 4.2.19.2 „Dodatkowe wymagania dotyczące baz danych”, punkty 10 i 21.

4.6. **Kwalifikacje zawodowe**

Kwalifikacje zawodowe personelu niezbędne do obsługi i utrzymania podsystemu oraz do wdrażania TSI są następujące:

Wdrażanie niniejszej TSI nie wymaga całkowicie nowego systemu z uwzględnieniem sprzętu i oprogramowania oraz nowego personelu. Realizacja wymagań określonych w TSI prowadzi tylko do zmian, modernizacji lub rozszerzeń funkcjonalnych, które są już wykonywane przez obecny personel. W związku z tym nie ma dodatkowych wymagań oprócz obowiązujących krajowych i europejskich przepisów dotyczących kwalifikacji zawodowych.

▼B

Gdyby wystąpiła konieczność przeprowadzenia dodatkowych szkoleń dla personelu, nie powinny one polegać jedynie na zademonstrowaniu, jak należy obsługiwać sprzęt. Personel musi znać i rozumieć swoją szczególną rolę, jaką ma do odegrania w całym procesie przewozu. Personel musi w szczególności być świadomy wymogu utrzymywania wysokiego poziomu sprawności roboczej, gdyż jest to czynnikiem decydującym o rzetelności informacji, które będą przetwarzane na późniejszym etapie.

Kwalifikacje zawodowe niezbędne do zestawiania i prowadzenia pociągów są określone w TSI „Ruch kolejowy".

4.7. **Warunki BHP**

Warunki BHP wymagane w odniesieniu do personelu w zakresie obsługi i utrzymania przedmiotowego podsystemu oraz wdrażania TSI są następujące:

Nie ma dodatkowych wymagań oprócz obowiązujących krajowych i unijnych przepisów BHP.

4.8. **Rejestry dopuszczonych typów pojazdów i infrastruktury**

Zgodnie z art. 34 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE „Agencja tworzy i prowadzi rejestr typów pojazdów szynowych dopuszczonych przez państwa członkowskie do eksploatacji na sieci kolejowej Wspólnoty". Zgodnie z art. 35 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE „każde państwo członkowskie zapewnia publikację i aktualizację rejestru infrastruktury".

Z uwagi na ich coroczną aktualizację i publikację, rejestry te nie mogą być wykorzystane w odniesieniu do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich". W związku z tym niniejsza TSI nie ma nic wspólnego z tymi rejestrami.

5. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

5.1. **Definicja**

Zgodnie z art. 2 lit. f) dyrektywy 2008/57/WE „składniki interoperacyjności" oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy system kolei. Pojęcie „składnik" obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie.

5.2. **Wykaz składników**

Składniki interoperacyjności objęte są stosownymi przepisami dyrektywy 2008/57/WE.

Jeżeli chodzi o podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich", nie określono składników interoperacyjności.

Do spełnienia wymagań niniejszej TSI potrzebny jest jedynie standardowy sprzęt informatyczny bez szczególnych aspektów dotyczących interoperacyjności w środowisku kolejowym. Dotyczy to zarówno składników sprzętowych, jak i zastosowanego standardowego oprogramowania, takiego jak system operacyjny i bazy danych. Oprogramowanie użytkowe stanowi indywidualny wybór każdego użytkownika i może być dostosowywane i udoskonalane stosownie do jego faktycznych funkcji i potrzeb. Proponowana „architektura integracji aplikacji" zakłada, że aplikacje mogą nie być oparte na tym samym wewnętrznym modelu informacyjnym. Integrację aplikacji zdefiniowano jako proces powodujący, że systemy niezależnie zaprojektowanych aplikacji współpracują ze sobą.

▼B

5.3. **Charakterystyki wydajnościowe i specyfikacje składników**

Zob. rozdział 5.2, nie dotyczy TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”.

6. OCENA ZGODNOŚCI SKŁADNIKÓW LUB ICH PRZYDATNOŚCI DO STOSOWANIA ORAZ WERYFIKACJA PODSYSTEMU

6.1. **Składniki interoperacyjności**

6.1.1. *Procedury oceny*

Nie dotyczy TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”.

6.1.2. *Moduł*

Nie dotyczy TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”.

6.2. **Podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”**

Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2008/57/WE podsystemy są podzielone na dziedziny strukturalne i eksploatacyjne (funkcjonalne). Ocena zgodności jest obowiązkowa dla TSI w dziedzinie strukturalnej. Podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” należy do dziedziny funkcjonalnej, w związku z czym niniejsza TSI nie określa żadnych modułów w zakresie oceny zgodności.

7. WDROŻENIE

7.1. **Wprowadzenie**

Niniejsza TSI dotyczy podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”. Zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2008/57/WE jest to podsystem funkcjonalny. W związku z tym stosowanie niniejszej TSI nie jest zależne od pojęcia nowego, odnowionego lub zmodernizowanego podsystemu, jak jest to przyjęte w przypadku TSI związanych z podsystemami strukturalnymi, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to określone w TSI.

TSI będzie wdrażana w fazach:

— faza pierwsza: szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny;

— faza druga: opracowanie;

— faza trzecia: wdrożenie.

7.2. **Faza pierwsza – szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie i plan generalny**

Faza pierwsza ma trzy cele:

1. Określenie systemu wymiany danych (dalej zwanego „systemem”), obejmującego wspólne składniki oraz wzajemne połączenia systemów teleinformatycznych zainteresowanych podmiotów, które są zdolne do spełnienia wymagań niniejszego rozporządzenia.

2. Zatwierdzenie takiego systemu z punktu widzenia wykonalności technicznej i ekonomicznej.

3. Opracowanie harmonogramu działań uznanych za niezbędne do wdrożenia systemu, w tym odpowiednich punktów etapowych do celów monitorowania postępów przy jego realizacji przez Komisję, Europejską Agencję Kolejową, państwa członkowskie i zaangażowane zainteresowane podmioty.

7.2.1. *Zarządzanie projektem w fazie pierwszej*

Komisja powołuje komitet sterujący nie później niż w terminie jednego miesiąca od publikacji niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W skład komitetu wchodzą:

— organy przedstawicielskie sektora kolejowego działające na poziomie europejskim, określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia 881/2004/WE („organy przedstawicielskie sektora kolei”),

▼B

— przedstawiciel sprzedawców biletów,

— przedstawiciel pasażerów europejskich,

— Europejska Agencja Kolejowa, oraz

— Komisja.

Wspomnianemu komitetowi sterującemu przewodniczą wspólnie: a) Komisja oraz b) osoba wyznaczona przez organy przedstawicielskie sektora kolei. Komisja, przy wsparciu członków komitetu sterującego, opracowuje regulamin wewnętrzny przedmiotowego komitetu sterującego, na który komitet sterujący musi wyrazić zgodę. Podejmowane decyzje muszą być przejrzyste i musi im towarzyszyć należyte uzasadnienie techniczne oraz ekonomiczne.

Członkowie komitetu sterującego mogą proponować komitetowi włączenie innych organizacji w charakterze obserwatorów, o ile istnieją ku temu należyte przyczyny techniczne i organizacyjne.

7.2.2. *Role i obowiązki*

7.2.2.1. Zainteresowane podmioty

1. Utworzony przez organy przedstawicielskie sektora kolei zespół projektowy, w skład którego wchodzi przedstawiciel sprzedawców biletów, opracowuje szczegółowe specyfikacje informatyczne, zarządzanie oraz plan generalny w oparciu o program prac wymagający zatwierdzenia przez komitet sterujący.

2. Zespół projektowy tworzy niezbędne grupy robocze, wprowadzające wiedzę specjalistyczną ze strony Europejskiej Agencji Kolejowej, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, zarządców stacji, przedstawicieli sprzedawców biletów oraz przedstawicieli pasażerów.

3. Zespół projektowy realizuje cały projekt w sposób przejrzysty, przy czym wszystkie protokoły, dokumenty i rezultaty prac zespołu projektowego i jego grup roboczych muszą być przez cały czas i w pełni dostępne dla Komisji i Europejskiej Agencji Kolejowej.

4. Zespół projektowy wysyła comiesięczne sprawozdania z postępów do komitetu sterującego i w pełni stosuje się do jego decyzji. Struktura i zawartość sprawozdania z postępów wymaga zatwierdzenia przez komitet sterujący na spotkaniu inauguracyjnym.

5. Zespół projektowy przekazuje informacje przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom infrastruktury, zarządcom stacji, przedstawicielom sprzedawców biletów i przedstawicielom pasażerów, a także zasięga ich opinii. Zwraca on szczególną uwagę na niewielkie przedsiębiorstwa kolejowe oraz przedsiębiorstwa kolejowe niebędące członkami organów przedstawicielskich sektora kolei, informuje je na bieżąco oraz zasięga ich opinii.

6. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, zarządcy stacji, przedstawiciele sprzedawców biletów i przedstawiciele pasażerów wspierają projekt, dostarczając informacji i zapewniając funkcjonalną i techniczną wiedzę specjalistyczną w zakresie i w czasie wymaganym przez zespół projektowy.

7.2.2.2. Europejska Agencja Kolejowa

1. Europejska Agencja Kolejowa monitoruje i ocenia opracowanie szczegółowych specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego, mając na względzie ustalenie, czy osiągnięto wyznaczone cele.

2. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada Komisji zalecenie w sprawie szczegółowych specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego.

▼B

7.2.2.3. K o m i s j a

1. Komisja przekazuje zespołowi projektowemu wykaz podmiotów, które będą zaangażowane w realizację projektu.

2. Z chwilą otrzymania szczegółowych specyfikacji informatycznych, zarządzania i planu generalnego Komisja ocenia je w oparciu o zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej oraz – w świetle tej oceny – podejmuje niezbędne działania w celu zmiany obecnej TSI.

3. Komisja będzie na bieżąco informować państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu powołanego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE.

7.2.3. *Rezultaty prac*

Szczegółowe specyfikacje informatyczne muszą zawierać opis systemu oraz wskazywać precyzyjnie i jednoznacznie, w jaki sposób system spełnia wymagania TSI TAP. Opracowanie takich specyfikacji wymaga systematycznej analizy odpowiednich kwestii technicznych, operacyjnych, ekonomicznych i instytucjonalnych, stanowiących podstawę procesu wdrażania TSI TAP. W związku z tym rezultaty prac muszą zawierać między innymi następujące elementy:

1. Specyfikacje funkcjonalne, techniczne i wydajnościowe, powiązane dane, wymagania dotyczące interfejsów oraz wymagania dotyczące zabezpieczenia i jakości.

2. Zarys globalnej architektury systemu. Należy w nim opisać, w jaki sposób nieodzowne składniki współpracują ze sobą i są do siebie dopasowane. Dokonuje się tego w oparciu o analizę konfiguracji systemu, które są zdolne do zintegrowania instalacji informatycznych starszej generacji, zapewniając jednocześnie wymagane funkcje i wymaganą wydajność.

Plan generalny musi obejmować:

1. Określenie działań niezbędnych do zapewnienia wdrożenia systemu.

2. Plan migracji obejmujący szereg etapów, który prowadzi do pośrednich i możliwych do zweryfikowania konkretnych wyników, począwszy od bieżących ram systemów teleinformatycznych zainteresowanych podmiotów aż do samego systemu.

3. Szczegółowy plan punktów etapowych.

4. Ocenę ryzyka w odniesieniu do krytycznych faz planu generalnego.

5. Oszacowanie całkowitych kosztów w cyklu życia (LCC) związanych z wdrożeniem i eksploatacją systemu, wraz z późniejszym planem inwestycyjnym oraz odpowiednią analizą kosztów i korzyści.

Zarządzanie musi obejmować określenie odpowiednich struktur, metod i procedur zarządzania, wspierających opracowanie i zatwierdzenie systemu, a następnie jego wdrożenie oraz jego eksploatację i zarządzanie nim w całym okresie użytkowania (w tym rozstrzyganie sporów pomiędzy zaangażowanymi stronami zgodnie z przepisami niniejszej TSI).

7.2.4. *Punkty etapowe*

1. Nie później niż w terminie dwóch miesięcy po opublikowaniu niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przeprowadza się spotkanie inauguracyjne z udziałem zespołu projektowego i komitetu sterującego.

   a. W czasie spotkania inauguracyjnego zespół projektowy przedstawia opis projektu oraz program prac w ramach jego realizacji, wraz z harmonogramem. Opis projektu zawierać musi

▼B

objaśnienie zadań, organizacji projektu, ról i obowiązków oraz metod realizacji projektu, w tym procesu zasięgania opinii u wszystkich zaangażowanych podmiotów oraz udzielania im informacji.

b. W czasie spotkania inauguracyjnego zespół projektowy i komitet sterujący omawiają i uzgadniają zawartość i poziom szczegółowości sprawozdania cząstkowego oraz miesięcznego sprawozdania z postępów, o którym mowa w sekcji 7.2.2.1.

2. Zespół projektowy przedkłada komitetowi sterującemu sprawozdanie cząstkowe nie później niż w terminie pięciu miesięcy od spotkania inauguracyjnego.

3. Rezultaty prac należy przedłożyć Komisji oraz Europejskiej Agencji Kolejowej nie później niż w terminie 10 miesięcy od spotkania inauguracyjnego.

4. Europejska Agencja Kolejowa przedkłada zalecenie w sprawie rezultatów przedłożonych Komisji nie później niż w terminie dwóch miesięcy od ich otrzymania.

7.3. **Faza 2 – Opracowanie**

Wszystkie zaangażowane podmioty opracowują system w następstwie zmiany obecnej TSI.

7.4. **Faza 3 – Wdrożenie**

Wszystkie zaangażowane podmioty wdrażają system w następstwie zmiany obecnej TSI.

7.5. **Zarządzanie zmianami**

7.5.1. *Proces zarządzania zmianami*

Należy opracować procedury zarządzania zmianami w celu dopilnowania, aby związane ze zmianą koszty i korzyści były prawidłowo analizowane i, aby zmiany były wdrażane w sposób kontrolowany. Wspomniane procedury zostaną określone i wprowadzone oraz będą wspierane i zarządzane przez Europejską Agencję Kolejową, i muszą zawierać:

— określenie ograniczeń technicznych leżących u podstaw zmiany;

— oświadczenie podmiotu przyjmującego odpowiedzialność za procedury wdrażania zmian;

— procedurę potwierdzenia (walidacji) zmian, które mają być wdrażane;

— politykę w zakresie zarządzania zmianami, ich wprowadzania, migracji i masowego wdrożenia.

— określenie odpowiedzialności za zarządzanie szczegółowymi specyfikacjami oraz za zapewnienie jakości i zarządzanie konfiguracją.

W skład Komisji Zarządzania Zmianami (CCB) będą wchodzić Europejska Agencja Kolejowa, organy przedstawicielskie sektora kolei, organ przedstawicielski sprzedawców biletów, organ przedstawicielski pasażerów oraz państwa członkowskie. Taka przynależność stron zapewni perspektywiczne spojrzenie na zmiany, które mają zostać wprowadzone, a także na ogólną ocenę ich następstw. CCB przejdzie ostatecznie pod egidę Europejskiej Agencji Kolejowej.

7.5.2. *Szczególny proces zarządzania zmianami w odniesieniu do dokumentów technicznych publikowanych przez Europejską Agencję Kolejową*

Dokumenty techniczne, o których jest mowa w rozdziale 4 niniejszej TSI (z wyjątkiem norm, które są powiązane z punktami otwartymi) i które są wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, to dokumenty techniczne publikowane przez Europejską Agencję Kolejową na mocy art. 5 ust. 8 dyrektywy 2008/57/WE.

▼B

Europejska Agencja Kolejowa ustanawia zarządzanie zmianami w odniesieniu do tych dokumentów technicznych zgodnie z następującymi kryteriami:

1. Wnioski w sprawie zmiany wywierające wpływ na dokumenty techniczne przedkłada się za pośrednictwem krajowych organów ds. bezpieczeństwa lub za pośrednictwem organów przedstawicielskich sektora kolejowego działających na poziomie europejskim, określonych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, lub za pośrednictwem przedstawiciela sprzedawców biletów lub organu, który pierwotnie opracował specyfikacje stanowiące podstawę obecnych dokumentów technicznych.

2. Europejska Agencja Kolejowa gromadzi i przechowuje wnioski w sprawie zmiany.

3. Europejska Agencja Kolejowa przedstawia wnioski w sprawie zmiany specjalnie wyznaczonej do tego celu grupie roboczej Europejskiej Agencji Kolejowej, która oceni je i opracuje propozycję wraz z towarzyszącą jej oceną ekonomiczną, w stosownych przypadkach.

4. Następnie Europejska Agencja Kolejowa przedstawia wniosek w sprawie zmiany oraz powiązaną propozycję Komisji Zarządzania Zmianami, która potwierdzi lub odrzuci wniosek w sprawie zmiany bądź go odroczy.

5. Jeżeli wniosek w sprawie zmiany nie zostanie potwierdzony, Europejska Agencja Kolejowa przekazuje wnioskodawcy przyczynę odrzucenia lub żądanie dodatkowych informacji dotyczących projektu wniosku w sprawie zmiany.

6. Jeżeli wniosek w sprawie zmiany zostanie potwierdzony, w dokumencie technicznym wprowadza się zmiany.

7. Przed opublikowaniem zmienionego dokumentu technicznego jest on przekazywany Komisji wraz z wnioskiem w sprawie zmiany oraz jego oceną ekonomiczną.

8. Komisja będzie na bieżąco informować państwa członkowskie za pośrednictwem komitetu utworzonego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE.

9. Nową wersję dokumentu technicznego oraz potwierdzony wniosek w sprawie zmiany udostępnia się na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.

W przypadku gdy zarządzanie zmianami wywiera wpływ na elementy, które są użytkowane wspólnie z TSI TAF, zmian dokonuje się w taki sposób, aby pozostały możliwie jak najbliżej wdrożonej TSI TAF, co ma na celu osiągnięcie optymalnego poziomu współdziałania.

7.6. **Przypadki szczególne**

7.6.1. *Wprowadzenie*

Następujące szczególne przepisy są dopuszczalne w szczególnych przypadkach wymienionych poniżej:

a) przypadki „P”: przypadki stałe;

b) przypadki „T”: przypadki tymczasowe, w odniesieniu do których zaleca się, aby system docelowy został osiągnięty do 2020 r. (cel wyznaczony w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmienionej decyzją nr 884/2004/WE).

7.6.2. *Wykaz przypadków szczególnych*

W odniesieniu do niniejszej TSI nie wskazano szczególnych przypadków.

8. GLOSARIUSZ

Definicje podane w niniejszym glosariuszu dotyczą terminów używanych w niniejszej TSI.

▼B

Termin	Opis
Podmiot ubiegający się o przydzielenie trasy	Oznacza licencjonowane przedsiębiorstwo kolejowe lub, w zakresie dozwolonym przez każde państwo członkowskie, inny podmiot, który ubiega się o uzyskanie trasy pociągu w ramach obowiązującego rozkładu jazdy w celu świadczenia przewozów kolejowych na terytorium tego państwa z zamiarem realizacji planów handlowych lub świadczenia usług publicznych. Do dozwolonych podmiotów zaliczać się mogą organy publiczne lub każda inna strona posiadająca umowę o dostępie lub międzynarodową grupę takich podmiotów, znaną także jako grupa wnioskodawców lub grupa podmiotów ubiegających się o przydzielenie trasy
ACID	Akronim angielskich słów *Atomicity* (niepodzielność), *Consistency* (spójność), *Isolation* (izolacja), *Durability* (trwałość). Są to cztery najważniejsze atrybuty wspólne dla każdej transakcji: Niepodzielność: W transakcji, w której występują dwie lub większa ilość odrębnych informacji, zatwierdzone zostają albo wszystkie informacje, albo żadna z nich nie zostaje zatwierdzona. Spójność: Wynikiem transakcji jest nowy, poprawny stan danych lub, w razie wystąpienia awarii, następuje przywrócenie wszystkich danych do stanu sprzed rozpoczęcia transakcji. Izolacja: Transakcja będąca w toku i jeszcze niezatwierdzona musi pozostać odizolowana od każdej innej transakcji. Trwałość: Zatwierdzone dane zostają zapisane przez system w taki sposób, aby w razie awarii i ponownego uruchomienia systemu były dostępne w swoim prawidłowym stanie. Koncepcja ACID została opisana w normie ISO/IEC 10026-1:1992, sekcja 4. Każdy z tych atrybutów można porównać ze wzorcem. Ogólnie jednak do realizacji koncepcji ACID wyznaczony jest zarządca transakcji lub monitor transakcji. W systemie rozproszonym jednym ze sposobów na osiągnięcie ACID jest wykorzystanie zatwierdzania dwufazowego (2PC), które zapewnia, że do zakończenia transakcji muszą zobowiązać się wszystkie uczestniczące lokalizacje lub że nie zobowiązuje się żadna z nich, a wówczas transakcja zostaje wycofana.
Data i godzina przyjazdu, faktyczne	Oznacza faktyczną datę (oraz godzinę) przyjazdu środka transportu.
Data i godzina przyjazdu, szacowane	Oznacza datę (oraz godzinę) przyjazdu środka transportu, określone na podstawie bieżącej prognozy.
Data i godzina przyjazdu, planowane	Oznacza datę (oraz godzinę) przyjazdu środka transportu, określone w rozkładzie jazdy.
Opóźnienie przyjazdu, spodziewane	Oznacza różnicę między szacowaną datą i godziną przyjazdu a planowaną datą i godziną przyjazdu.
Opóźnienie przyjazdu, faktyczne	Oznacza różnicę między faktyczną datą i godziną przyjazdu a planowaną datą i godziną przyjazdu.
Według uznania	Oznacza, że przedsiębiorstwo kolejowe może podejmować decyzje w oparciu o swoje doświadczenie i stosownie do swoich potrzeb.
System przypisujący	Oznacza system elektroniczny oferujący katalog usług transportowych, w odniesieniu do których dostawca usług przewozowych upoważnia dystrybutorów do wystawiania dokumentów podróży.
Podmiot przypisujący	Oznacza przedsiębiorstwo zarządzające systemem przypisującym. Może to być przewoźnik.
Upoważniony organ publiczny	Oznacza organ publiczny, który ma ustawowy obowiązek lub prawo do dostarczania obywatelom informacji dotyczących podróży. Odnosi się także do organu publicznego, który jest odpowiedzialny za egzekwowanie rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 na mocy art. 30 ust. 1 rozporządzenia

▼B

Termin	Opis
Dostępność	Oznacza informacje dotyczące usług (usługa przewozowa, typ oferty, taryfa, inna usługa), które pasażer może faktycznie uzyskać w danym momencie w odniesieniu do określonego pociągu. Nie należy mylić z ofertą, która wskazuje, że (usługa przewozowa, typ oferty, taryfa, inna usługa) jest oferowana w ramach wstępnego planowania, ale mogła zostać wyprzedana, w związku z tym pasażer nie może jej uzyskać w danym momencie w odniesieniu do określonego pociągu.
Parametr podstawowy	Oznacza każdy warunek prawny, techniczny lub eksploatacyjny o kluczowym znaczeniu dla interoperacyjności, w przypadku którego wymagana jest decyzja zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2 przed każdym opracowaniem projektów TSI przez wspólny organ przedstawicielski.
Zamawianie (sprzedaż)	Oznacza sprzedaż biletu z rezerwacją lub bez.
Przewoźnik	Oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu, lub szereg kolejnych przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tego rodzaju umowy.
Przewoźnik, współuczestniczący	Oznacza przewoźnika związanego porozumieniem o współpracy z jednym lub większą liczbą innych przewoźników w zakresie wykonania usługi przewozowej.
Przewoźnik, wyłączny	Oznacza przewoźnika wykonującego usługę przewozową niezależnie od innych przewoźników
Kanał	Oznacza metodę (np. drukarka biletowa, media dostępne w pociągu, publiczne usługi sieciowe, telesprzedaż, zakup biletu za pośrednictwem telefonu komórkowego), przy użyciu której przedsiębiorstwo kolejowe świadczy pasażerowi usługę (informacje, sprzedaż biletu, zwrot pieniędzy za bilet, odpowiedzi na skargi i zażalenia itp.).
Identyfikator wagonu osobowego	Oznacza niepowtarzalny numer identyfikacyjny wagonu osobowego.
Komisja	Oznacza Komisję Europejską
Produkt COTS	Oznacza produkt ogólnodostępny „z półki” (ang. *Commercial-Off-The-Shelf*), w odróżnieniu od produktu wytworzonego na zamówienie.
Klient	Oznacza osobę, która zamierza kupić, kupuje lub kupiła produkt kolejowy dla siebie lub dla innych osób. W związku z tym może to być osoba inna niż pasażer (zob. Pasażer).
Rozszyfrowanie	Oznacza przekształcanie zaszyfrowanych danych do pierwotnej postaci.
Opóźnienie	Oznacza różnicę między czasem, w którym pasażer miał planowo przyjechać zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy, a czasem jego faktycznego lub spodziewanego przyjazdu.
Odchylenie delta	Oznacza operacyjne „spóźnienie lub przedwczesność” w odniesieniu do zamawianego planowego czasu.
Data i godzina odjazdu, faktyczne	Oznacza faktyczną datę (oraz godzinę) odjazdu środka transportu.
Data i godzina odjazdu, szacowane	Oznacza datę (oraz godzinę) odjazdu środka transportu określone na podstawie bieżącej prognozy.
Data i godzina odjazdu, planowane	Oznacza datę (oraz godzinę) odjazdu środka transportu określone w rozkładzie jazdy.
Dyrektywa 2008/57	Oznacza dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.
Opóźnienie odjazdu, faktyczne	Oznacza różnicę między faktyczną datą i godziną odjazdu a planowaną datą i godziną odjazdu.

▼B

Termin	Opis
Opóźnienie odjazdu, spodziewane	Oznacza różnicę między datą i godziną odjazdu a spodziewaną datą i godziną odjazdu.
Wyświetlacz	Oznacza każde urządzenie do dynamicznej prezentacji wizualnych informacji dla pasażerów, umieszczone na stacjach lub wewnątrz/na zewnątrz pociągów.
Dystrybutor	Oznacza przedsiębiorstwo zapewniające wystawcom prawne i techniczne możliwości sprzedaży produktów kolejowych lub udostępniania klientom usług działających w trybie *on-line*, umożliwiających im kupno produktów kolejowych. Ponadto dystrybutor może oferować wystawcom usługi poprzez zespolenie tras od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników w kompletne podróże zgodnie z wymaganiami podróżnego. Dystrybutor może być przewoźnikiem.
Podróż krajowa	Oznacza pasażerską podróż koleją, podczas której pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego
Krajowa kolejowa usługa przewozu pasażerskiego	Oznacza kolejową usługę przewozu pasażerskiego, w ramach której pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego.
Szyfrowanie	Oznacza kodowanie danych.
ERA	zob. Europejska Agencja Kolejowa
Wymagania zasadnicze	Oznaczają wszystkie warunki przedstawione w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE, które muszą być spełnione przez transeuropejski system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy.
ETA	Akronim angielskich słów *Estimated Time of Arrival* Oznacza szacowany czas przyjazdu (pociągu na stację).
ETH	Akronim angielskich słów *Estimated Time of Handover* Oznacza szacowany czas przekazania (pociągu przez jednego zarządcę infrastruktury innemu zarządcy infrastruktury).
ETI	Akronim angielskich słów *Estimated Time of Interchange* Oznacza szacowany czas wymiany (pociągu przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe na rzecz innego przedsiębiorstwa kolejowego).
Europejska Agencja Kolejowa (Agencja)	Oznacza agencję ustanowioną na mocy rozporządzenia nr 881/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową.
Opłata	Oznacza należność, jaką należy uiścić za przewóz lub usługę.
Prognoza	Oznacza możliwie najdokładniejsze oszacowanie wydarzenia (np. godziny przyjazdu, odjazdu lub przejazdu pociągu).
Punkt prognozy	Oznacza punkt docelowy, w odniesieniu do którego wyznacza się prognozę. Może on dotyczyć przyjazdu, odjazdu, przejazdu lub przekazania.
Zagraniczna kolejowa usługa przewozu pasażerskiego	Oznacza kolejową usługę przewozu pasażerskiego, która została zakupiona przez pasażera w danym kraju, ale jest wykonywana w kraju innym niż kraj zakupu.
Sprzedaż zagraniczna	Oznacza sprzedaż biletu kolejowego przez wystawcę niebędącego jednym z przewoźników eksploatujących pociąg, w którym bilet będzie wykorzystywany. Wystawca ma siedzibę w kraju innym niż kraj przewoźnika lub przewoźników.
FTP	Oznacza protokół transferu plików (ang. *File Transfer Protocol*). Protokół służący do transferu plików pomiędzy systemami komputerowymi w sieci TCP/IP.
Realizacja	Oznacza proces, w ramach którego produkt jest po zakupie dostarczany klientowi.
Ogólne warunki przewozu	Oznaczają warunki określone przez przewoźnika w postaci ogólnych warunków lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które dzięki zawarciu umowy przewozu stają się jej integralną częścią.

▼B

Termin	Opis
Pociąg, w którym obowiązują bilety w cenie globalnej	Oznacza pociąg, do którego pasażer może wsiąść dopiero po zakupieniu biletu w cenie globalnej.
Punkt przekazania	Oznacza punkt, w którym odpowiedzialność przechodzi z jednego zarządcy infrastruktury na innego.
HTTP	Oznacza protokół przesyłania dokumentów hipertekstowych (ang. *Hypertext Transfer Protocol*). Protokół klient-serwer służący do łączenia się z serwerami w Internecie.
IM (ang. *Infrastructure Manager*)	Oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za utworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury w korytarzu lub części korytarza mogą być przydzielone innym organom lub przedsiębiorstwom.
Zarządca infrastruktury	Zob. IM
IRT (ang. *Integrated Reservation Ticket*)	Bilet zawierający obowiązkową rezerwację miejsca. Oznacza rodzaj biletu kolejowego, który można wykorzystać jedynie w określonym pociągu w określonym dniu/czasie. Sprzedaż biletu IRT może być dokonana jedynie za pośrednictwem transakcji w trybie *on-line* pomiędzy terminalem sprzedaży a systemem przypisującym, w którym oferowany jest odpowiedni pociąg.
Wymiana pomiędzy przewoźnikami	Oznacza przeniesienie kontroli z jednego przedsiębiorstwa kolejowego na inne z praktycznych względów operacyjnych oraz względów związanych z bezpieczeństwem i odpowiedzialnością. Do przykładów można zaliczyć: — kolejne przedsiębiorstwa kolejowe, — pociągi z przewoźnikami podwykonawcami, — przekazywanie informacji pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami kolejowymi.
Punkt wymiany	Oznacza miejsce, w którym następuje przeniesienie kontroli nad pociągiem z jednego przedsiębiorstwa kolejowego na inne. Jeżeli chodzi o jadący pociąg, zostaje on przejęty od danego przedsiębiorstwa kolejowego przez inne będące obecnie właścicielem trasy na następny odcinek podróży.
Punkt pośredni	Oznacza miejsce, które wyznacza punkt początkowy lub końcowy odcinka podróży. Może to być np. punkt wymiany, przekazania lub obsługi.
Międzynarodowa kolejowa usługa przewozu pasażerskiego	Oznacza kolejową usługę przewozu pasażerskiego, w ramach której dochodzi do przekroczenia granicy co najmniej jednego państwa członkowskiego.
Podróż międzynarodowa	Oznacza pasażerską podróż koleją, podczas której dochodzi do przekroczenia granicy co najmniej jednego państwa członkowskiego.
Sprzedaż międzynarodowa	Oznacza sprzedaż biletu kolejowego na podróż międzynarodową.
Składnik interoperacyjności	Oznacza każdą zasadniczą część, grupę części, podzespół lub kompletny zespół wyposażenia włączony lub przeznaczony do włączenia do podsystemu, od którego bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei. Pojęcie składnika obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i obiekty niematerialne, takie jak oprogramowanie.
IP	Oznacza protokół internetowy.
Wystawca	Oznacza przedsiębiorstwo, które sprzedaje bilet i pobiera opłatę. Może to być przewoźnik lub dystrybutor. Wystawcą jest przedsiębiorstwo określone na bilecie wraz z jego kodem oraz – ewentualnie – graficznym znakiem towarowym.

▼B

Termin	Opis
Podróż	Oznacza przemieszczanie się pasażera (lub większej liczby pasażerów podróżujących razem) z miejsca A do miejsca B.
Wyszukiwarka połączeń	Oznacza system informatyczny, który jest zdolny do proponowania rozwiązań dotyczących trasy podróży. Rozwiązanie dotyczące trasy podróży jest to zestaw jednej lub większej liczby komercyjnych usług przewozowych, który odpowiada przynajmniej na pytanie „Jak mogę dojechać z miejsca A do miejsca B w danym dniu i czasie odjazdu/przyjazdu?”. Pytanie może zawierać więcej złożonych dodatkowych kryteriów, na przykład „najszybciej”, „najtaniej”, „bez przesiadek” itp. Pasażer może samemu tworzyć rozwiązania dotyczące trasy podróży, sprawdzając w różnych źródłach informacji, może też skorzystać z rozwiązania wygenerowanego przez wyszukiwarkę połączeń.
Posiadacz	Oznacza osobę, która będąc właścicielem pojazdu lub posiadając prawo do dysponowania nim, wykorzystuje ten pojazd w celach gospodarczych w sposób stały jako środek transportu i jest zarejestrowana jako taka w rejestrze taboru kolejowego.
Identyfikator loco	Oznacza niepowtarzalny numer identyfikacyjny jednostki trakcyjnej.
Udostępnienie	Oznacza publikowanie informacji lub danych w przypadku gdy można zastosować kontrolę dostępu.
Zgłoszenie się na podstawie wykazu	Oznacza metodę realizacji, w ramach której klient dokonuje swojego zakupu z wyprzedzeniem (np. w domu) i otrzymuje jedynie potwierdzenie, zazwyczaj z kodem referencyjnym. Przedsiębiorstwo prowadzące tego rodzaju sprzedaż przekazuje TCO wykaz wszystkich pasażerów (wraz z kodami referencyjnymi), którzy mają prawo skorzystać z określonego pociągu. Pasażer po prostu zgłasza TCO przed odjazdem lub po odjeździe swoje życzenie, aby mieć prawo wsiąść do pociągu. TCO sprawdza, czy pasażer ma prawo wsiąść do pociągu lub w nim pozostać.
Cena rynkowa	Zob. Cena globalna
Metadane	W uproszczeniu termin ten oznacza dane o danych. Opisują one dane, usługi oprogramowania oraz inne składniki zawarte w systemach informacyjnych przedsiębiorstwa. Przykładowe typy metadanych to m.in. definicje danych standardowych, informacje o lokalizacji i routingu oraz zarządzanie synchronizacją w zakresie dystrybucji współdzielonych danych.
Jednostki notyfikowane	Oznacza jednostki odpowiedzialne za ocenę zgodności składników interoperacyjności lub ich przydatności do stosowania, bądź za ocenę procedur WE dotyczących weryfikacji podsystemów.
Pociąg, w którym obowiązują bilety NRT	Oznacza pociąg, do którego pasażer może wsiąść po zakupieniu biletu NRT w przypadku sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej.
NRT	Akronim angielskich słów *Non integrated Reservation Tickets* Bilety bez rezerwacji miejsca. Jest to sposób sprzedaży biletów kolejowych opracowany z myślą o sprzedaży międzynarodowej lub zagranicznej, w ramach którego wystawca może wystawić bilet na miejscu bez przeprowadzania transakcji w trybie *on-line* z udziałem systemu przypisującego. Bilety NRT są zawsze biletami otwartymi, tzn. umowa przewozu jest ważna w każdym pociągu, w którym obowiązują bilety NRT, obsługującym trasę określoną w bilecie, w ramach określonego okresu ważności. Aby wystawić bilet NRT, wystawca potrzebuje wykazu tras od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia („seria”) oraz co najmniej jednej tabeli cen odpowiadających zakresom odległości. Rezerwacje można (w niektórych przypadkach trzeba) nabyć wraz z biletem.
Oferta	Zob. Dostępność.
Oficjalna strona internetowa	Oznacza ogólnie dostępną stronę internetową przedsiębiorstwa, na której udostępnia się klientom informacje handlowe. Strona internetowa musi być dostosowana do odczytu maszynowego dzięki przestrzeganiu wytycznych dotyczących dostępności treści internetowych.

▼B

Termin	Opis
Punkt kompleksowej obsługi	Międzynarodowe partnerstwo zarządców infrastruktury kolejowej udostępniające klientom z branży kolejowej pojedynczy punkt kompleksowej obsługi do celów: zamawiania określonych tras pociągów w międzynarodowym ruchu towarowym, monitorowania ruchu całego pociągu, zazwyczaj także fakturowania należności za dostęp do torów w imieniu zarządców infrastruktury.
Pasażer	Oznacza osobę, która zamierza odbyć, odbywa lub odbyła podróż korzystając z usług przewozowych oraz innych usług świadczonych przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych. Może to być osoba inna niż klient (zob. Klient).
Trasa	Oznacza zdolność przepustową infrastruktury niezbędną do zapewnienia jazdy pociągu pomiędzy dwoma miejscami w danym okresie czasu (droga określona w czasie i przestrzeni).
Numer trasy	Oznacza numer określonej trasy pociągu.
Płatność	Oznacza przekazanie środków pieniężnych przez jedną stronę (np. klienta) drugiej stronie (np. dystrybutorowi). Płatność dokonywana jest zazwyczaj w zamian za zapewnienie przewozu lub wyświadczenie usługi.
„Równy z równym” (ang. *Peer-to-Peer*)	Oznacza klasę systemów i aplikacji, które wykorzystują zasoby rozproszone do wykonywania krytycznej funkcji w sposób zdecentralizowany.
Osoba o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM)	Oznacza każdą osobę, której zdolność do poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiejkolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej lub osłabienia intelektualnego, każdej innej przyczyny niepełnosprawności lub w związku z wiekiem, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby.
Peron	Oznacza cześć stacji służącą do wysiadania z pociągu i wsiadania do niego.
Dane pierwotne	Oznacza dane podstawowe jako referencyjne dane wejściowe w przypadku komunikatów lub jako podstawa dla realizacji funkcji i obliczania danych pochodnych.
PRM	Zob. Osoba o ograniczonej sprawności ruchowej.
Produkt	Oznacza typ pociągu, w którym zapewniono określone typy usług (np. duża prędkość, miejsca do przewozu rowerów, udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wagony z miejscami do leżenia lub sypialne, wagony restauracyjne, możliwość zakupienia potraw na wynos itp.), z którymi wiążą się stosowne ceny i mogą się wiązać szczególne warunki.
Publikowanie	Oznacza publikowanie informacji lub danych bez zastosowania kontroli dostępu.
System kolei	Oznacza (jak np. w zwrocie „transeuropejski system kolei”), zgodnie z opisem zawartym w załączniku I (dyrektywa 2008/57/WE), strukturę transeuropejskiej sieci transportowej złożoną z linii oraz instalacji nieruchomych, zbudowaną lub zmodernizowaną na potrzeby konwencjonalnego transportu kolejowego lub kombinowanego transportu kolejowego, wraz z taborem przeznaczonym do podróżowania na bazie tej infrastruktury.
Przedsiębiorstwo kolejowe	Oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo, którego główna działalność polega na świadczeniu usług w zakresie przewozu towarów lub osób koleją, przy czym obowiązuje wymóg, że przedsiębiorstwo to musi zapewnić pojazdy trakcyjne; obejmuje to również przedsiębiorstwa, które udostępniają wyłącznie pojazdy trakcyjne.
Procesy regularne a procesy krótkoterminowe	Określenie „regularny” odnosi się do procesu, który jest realizowany w okresie co najmniej siedmiu dni. Określenie „krótkoterminowy” oznacza proces, który jest realizowany w okresie nieprzekraczającym siedmiu dni.

▼B

Termin	Opis
Punkt raportowania	Oznacza punkty przejścia wykorzystywane przez zarządcę infrastruktury (tylko) do przekazywania informacji o przejeździe pociągu lub punkty, w których sporządzane są prognozy.
Repozytorium	Oznacza miejsce przechowywania danych podobne do bazy danych i słownika danych, obejmujące jednak zwykle kompleksowe środowisko systemów zarządzania informacjami. Musi zawierać nie tylko opisy struktur danych (tj. encji i elementów), lecz również interesujące dla przedsiębiorstwa metadane, ekrany danych, raporty, programy i systemy.
Rezerwacja	Oznacza upoważnienie, w postaci papierowej lub elektronicznej, uprawniające do usługi (przewozu lub pomocy) na warunkach wcześniej potwierdzonego uzgodnienia przewozowego w odniesieniu do danej osoby.
System rezerwacji	Oznacza komputerowy system wykorzystywany do przechowywania i pobierania informacji oraz do przeprowadzania transakcji związanych z podróżą. System rezerwacji jest zdolny do aktualizowania bazy danych w czasie rzeczywistym, a dostęp do niego mają pośrednicy/detaliści na całym świecie.
Detalista	Oznacza osobę lub przedsiębiorstwo, sprzedające klientowi bilet bez rezerwacji lub z rezerwacją w odniesieniu do danej usługi kolejowej. Detalistą może być przedsiębiorstwo kolejowe (pośrednik) lub akredytowane biuro podróży.
Droga	Oznacza linię geograficzną, która ma być przebyta od punktu początkowego do punktu przeznaczenia.
Odcinek drogi	Oznacza część drogi.
RU (ang. *Railway Undertaking*)	Zob. Przedsiębiorstwo kolejowe.
Sprzedaż	Zob. Zamawianie.
Usługa	Zob. Usługa przewozowa.
Dostawca usług	Oznacza odpowiedzialny podmiot świadczący wszelkiego rodzaju usługi związane z przewozem osób.
„Musi”, „powinien”, „należy” lub tryb oznajmujący czasownika	Oznacza, że dane określenie stanowi bezwzględny wymóg specyfikacji.
Procesy krótkoterminowe	Zob. Procesy regularne a procesy krótkoterminowe.
Wniosek o przydzielenie trasy ad-hoc	Oznacza indywidualny wniosek o przydzielenie trasy zgodnie z art. 23 dyrektywy 2001/14/WE w związku z dodatkowym zapotrzebowaniem na przewóz lub potrzebami operacyjnymi.
SQL	Oznacza strukturalny język zapytań (ang. *Structured Query Language*). Stworzony przez IBM, a następnie znormalizowany przez ANSI i ISO język, który służy do tworzenia danych, zarządzania nimi i ich wyszukiwania w relacyjnych bazach danych.
Zainteresowane podmioty	Oznaczają każdą osobę lub organ wykazujący uzasadnione zainteresowanie świadczeniem usług kolejowych, np.: — przedsiębiorstwo kolejowe, — dostawca lokomotyw, — dostawca wagonów, — dostawca maszynistów/personelu pociągu, — zarządca infrastruktury, — zarządca floty pojazdów, — operator promu, — pracownik, — sprzedawca biletów, — pasażer.

▼B

Termin	Opis
Stacja	Oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym pociąg pasażerski może ruszyć, zatrzymać się lub zakończyć bieg.
Zarządca stacji	Oznacza podmiot organizacyjny w państwie członkowskim, który jest odpowiedzialny za zarządzanie stacją kolejową i może być zarządcą infrastruktury.
Przewoźnik podwykonawca	Oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, które nie zawarło umowy przewozu z pasażerem, któremu jednak przedsiębiorstwo kolejowe będące stroną umowy powierzyło wykonanie, w całości lub części, przewozu koleją.
Taryfa	Oznacza szczególny zbiór opłat dostępny w danym pociągu, w danym dniu w odniesieniu do danego etapu podróży od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia. Taryfy mogą być sklasyfikowane w różnych kategoriach (np. opłaty publiczne, opłaty grupowe itp.).
TCO	Oznacza organ kontroli biletów (ang. *Ticket Controlling Organisation*). Jest to organ upoważniony do przeprowadzania kontroli biletów pasażerskich. W większości przypadków jest to przewoźnik. W razie konieczności TCO dostarcza dystrybutorom certyfikaty bezpieczeństwa w odniesieniu do międzynarodowego biletu kolejowego do samodzielnego wydrukowania (IRTHP, ang. *International Rail Ticket for Home Printing*).
Dokument techniczny	Oznacza każdy dokument techniczny opublikowany przez Europejską Agencję Kolejową na mocy art. 5 ust. 8 dyrektywy 2008/57.
Techniczna specyfikacja interoperacyjności	Oznacza specyfikację przyjętą zgodnie z dyrektywą 2008/57, w której ujęto każdy podsystem lub część podsystemu w celu spełnienia wymagań zasadniczych i zapewnienia interoperacyjności systemu kolei.
TETA	Zob. Szacowany czas przyjazdu pociągu (ang. *Train Estimated Time of Arrival*).
Strona trzecia	Oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, niebędące przedsiębiorstwem kolejowym ani zarządcą infrastruktury, które świadczy usługi dodatkowe towarzyszące usługom, w tym przewozowym, lub usługi z nimi związane.
Bilet bezpośredni	Oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy przewozu dotyczącej następujących po sobie usług kolejowych wykonywanych przez co najmniej jedno przedsiębiorstwo kolejowe.
Bilet	Oznacza materialną lub niematerialną rejestrację upoważniającą pasażera do zgodnego z umową korzystania z jednej lub większej ilości handlowych usług przewozowych oferowanych przez co najmniej jedno przedsiębiorstwo kolejowe.
Bilet do odbioru przed odjazdem	Oznacza metodę realizacji, w przypadku której klient dokonuje zakupu z wyprzedzeniem (np. w domu) i odbiera bilet na stacji odjazdu, w kasie biletowej lub w automacie biletowym.
Sprzedawca biletów	Oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług przewozowych, zawierającego umowy przewozu i sprzedającego bilety w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na swój własny rachunek.
Rozkład jazdy	Oznacza wykaz handlowych usług przewozowych oferowanych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym przedziale czasowym.
TOD	Zob. Bilet do odbioru przed odjazdem.
Organizator wyjazdów grupowych (ang. *Tour Operator*)	Oznacza organizatora lub detalistę niebędącego przedsiębiorstwem kolejowym, w rozumieniu art. 2 ust. 2 i 3 dyrektywy 90/314/EWG.
Szacowany czas przyjazdu pociągu	Oznacza szacowany czas przyjazdu pociągu w określonym punkcie, np. w punkcie przekazania, punkcie wymiany, miejscu przeznaczenia pociągu.
Trasa pociągu	Oznacza drogę pociągu określoną w czasie i przestrzeni.

▼B

Termin	Opis
Wstrzymana jazda pociągu	Oznacza, że dalszy bieg pociągu jest nieznany w oparciu o miejscowe okoliczności w danej chwili i w opinii zainteresowanych stron. Jeżeli opóźnienie jest znane, zarządca infrastruktury wysyła komunikat „Prognoza jazdy pociągu”.
Transeuropejska sieć kolejowa	Oznacza sieć kolejową opisaną w załączniku 1 do dyrektywy 2008/57/WE.
Umowa przewozu	Oznacza umowę przewozu, odpłatną lub nieodpłatną, pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów i pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozowej.
Forma przewozu	Oznacza ogólny typ pojazdu dostosowanego do przewozu osób (pociąg, samolot, autobus itp.).
Usługa przewozowa	Oznacza handlową usługę przewozową lub usługę przewozową w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, łączącą co najmniej dwa miejsca, oferowaną przez przedsiębiorstwo kolejowe zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy. Usługa przewozowa jest zazwyczaj wykonywana przy wykorzystaniu określonej formy przewozu.
Dostawca usług przewozowych	Oznacza każde przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne, upoważnione do przewozu osób w krajowym lub międzynarodowym ruchu pasażerskim. „Dostawca usług przewozowych” uznaje dokumenty podróży wystawione przez akredytowane punkty sprzedaży jego dystrybutorów. Odgrywa on rolę umownego przewoźnika, z którym pasażer zawarł umowę przewozu. Wykonanie usługi przewozowej może być powierzone, w części lub w całości, przewoźnikowi podwykonawcy.
TSI	Zob. Techniczna specyfikacja interoperacyjności.
XML	Oznacza rozszerzalny język znaczników (ang. *Extended Mark-up Language*).
XQL	Oznacza rozszerzony strukturalny język zapytań (ang. *Extended Structured Query Language*).

▼B

ZAŁĄCZNIK II

WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH

Zgodnie z art. 5 ust. 6 dyrektywy 2008/57/WE określono następujące punkty otwarte:

Sekcja	Punkty otwarte
4.2.2.1	Dokument techniczny w sprawie procesu oraz informacji wykorzystanych w związku z nim w zakresie danych dotyczących taryf przeznaczonych do celów sprzedaży krajowej
4.2.10	Norma dotycząca obsługi elementów zabezpieczenia w odniesieniu do dystrybucji produktu
4.2.11.2	Norma dotycząca europejskiego „Biletu do odbioru przed odjazdem” oraz europejskiego „Zgłoszenia się na podstawie wykazu”
4.2.11.3	Dokument techniczny lub norma dotyczące metod realizacji bezpośredniej związanych z biletem lub rezerwacją oraz z rodzajem nośnika na potrzeby sprzedaży krajowej
4.2.11.4	Dokument techniczny lub norma dotyczące metod realizacji pośredniej związanych z biletem lub rezerwacją oraz z rodzajem nośnika na potrzeby sprzedaży krajowej
4.2.22	Norma dotycząca wymiany informacji o opłatach w kontekście połączenia z innymi formami przewozu

▼**M1**

ZAŁĄCZNIK III

Wykaz dokumentów technicznych wymienionych w niniejszej TSI

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

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

WYKAZ TARYF PRZEZNACZONYCH DO CELÓW SPRZEDAŻY MIĘDZYNARODOWEJ LUB ZAGRANICZNEJ

C.1. **Taryfy NRT**

Dane dotyczące taryf NRT muszą przede wszystkim zawierać:

— serię,

— produkty,

— usługi,

— kody przewoźników,

— tabele opłat,

— wykaz stacji.

Taryfy NRT należy udostępnić z wyprzedzeniem co najmniej trzech miesięcy przed ich wejściem w życie.

C.2. **Taryfy IRT**

Dane dotyczące taryf IRT muszą przede wszystkim zawierać:

— taryfy,

— zakresy taryf,

— karty używane w przypadku cen rynkowych,

— typy wykluczenia,

— warunki sprzedaży,

— warunki posprzedażowe,

— tabele opłat,

— wykaz stacji/stref.

Taryfy IRT należy udostępnić z wyprzedzeniem zgodnie z ich warunkami sprzedaży.

C.3. **Taryfy specjalne**

Dane dotyczące taryf specjalnych muszą przede wszystkim zawierać:

— ofertę i dotyczące jej warunki,

— opłaty,

— usługi dodatkowe,

— upoważnienia,

— liczbę pasażerów lub towarzyszących pasażerów oraz ich kategorie,

— typy obniżek,

— typy wykluczenia,

— warunki sprzedaży,

— warunki posprzedażowe,

— opłaty za rezerwację,

— serię,

— pociągi, w tym ich kategorie oraz wyposażenie.

Taryfy specjalne należy udostępnić z wyprzedzeniem zgodnie ze swoimi warunkami sprzedaży.