Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B**

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 454/2011

z dne 5. maja 2011

o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 123, 12.5.2011, str. 11)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Uredba Komisije (EU) št. 665/2012 z dne 20. julija 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 454/2011

z dne 5. maja 2011

o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ([1]) in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 2(e) Direktive 2008/57/ES je železniški sistem razdeljen na strukturne in funkcionalne podsisteme. Vsak podsistem bi moral biti zajet v tehnični specifikaciji za interoperabilnost (TSI).

(2) Z Odločbo C(2006) 124 konč. z dne 9. februarja 2007 je Komisija pooblastila Evropsko agencijo za železniški promet (Agencija) za pripravo tehničnih specifikacij za interoperabilnost v skladu z Direktivo 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ([2]). V skladu s pogoji navedenega pooblastila je bila Agencija naprošena, naj pripravi osnutek TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet. Priporočilo je predložila 31. maja 2010. To priporočilo bi po podelitvi ustreznega mandata s strani Komisije moralo biti dopolnjeno z dodatnim priporočilom, ki bi se nanašalo na tarife, izdajo vozovnic in rezervacije za domače vožnje. Pri pripravi svojega priporočila bi morala Agencija upoštevati nacionalna in tehnična razvojna dogajanja na področju inovativne izdaje vozovnic in intermodalnosti.

(3) Tehnične specifikacije za interoperabilnost so specifikacije, sprejete v skladu z Direktivo 2008/57/ES. TSI v Prilogi zajemajo podsistem v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet, da se izpolnijo bistvene zahteve in se zagotovi interoperabilnost železniškega sistema.

(4) Učinkovita medsebojna povezanost informacijskih in komunikacijskih sistemov različnih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu se šteje za pomembno, zlasti za posredovanje posodobljenih informacij in prodajo vozovnic potnikom.

(5) Namen te TSI je opredelitev postopkov in vmesnikov med vsemi vrstami udeležencev za zagotavljanje informacij in izdajo vozovnic potnikom prek splošno dostopnih tehnologij. TSI bi morala zajemati izmenjavo informacij za naslednje vidike: sisteme, ki zagotavljajo potnikom informacije pred vožnjo in

([1]) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.
([2]) UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

▼B

med vožnjo, sisteme za rezervacije in plačila, upravljanje s prtljago, izdajo vozovnic na prodajnih mestih, prodajnih avtomatih, na vlakih, po telefonu, prek interneta ali katere koli druge splošno dostopne informacijske tehnologije, upravljanje povezav med vlaki in z drugimi vrstami prevoza.

(6) Informacije, ki se zagotavljajo potnikom, morajo biti dostopne v skladu z zahtevami Odločbe Komisije 2008/164/ES [1] z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z osebami z omejeno mobilnostjo v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti.

(7) Določbe te TSI ne bi smele prejudicirati odločitev, ki jih sprejmejo države članice v skladu s členom 2 Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta [2].

(8) Za zagotovitev uporabe te uredbe so potrebne podrobne specifikacije. Navedene specifikacije opredeljujejo sistem za izmenjavo podatkov, ki temelji na skupnih sestavnih delih in medsebojni povezanosti informacijskih in komunikacijskih sistemov ustreznih udeležencev. Poleg tega je potreben tudi opis upravljanja za razvoj, uvedbo in delovanje tega sistema ter glavni načrt za njegov razvoj in uvedbo. Ti dokumenti bodo izdelani v začetni fazi izvajanja. Za upoštevanje teh dokumentov (podrobne specifikacije, načrt upravljanja in glavni načrt) je treba TSI v poznejši fazi spremeniti.

(9) V skladu s členom 5(8) Direktive 2008/57/ES je treba tehnične dokumente, ki jih je objavila Agencija in so navedeni v tej uredbi, upoštevati kot priloge k TSI in morajo postati obvezni takoj, ko se začne TSI uporabljati.

(10) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so usklajeni z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 29(1) Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) v zvezi z elementom „aplikacije za potniški promet“ podsistema „telematske aplikacije“ vseevropskega železniškega sistema iz člena 6(1) Direktive 2008/57/ES je določena v Prilogi I.

2. Ta TSI se uporablja za element „aplikacije za potniški promet“ podsistema „telematske aplikacije“, kakor je opredeljen v oddelku 2.5 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES.

3. Glede storitev železniškega potniškega prevoza iz tretjih držav ali v tretje države je skladnost z zahtevami te TSI odvisna od razpoložljivosti informacij od udeležencev zunaj EU, razen če dvostranski sporazumi zagotavljajo izmenjavo informacij, združljivo s TSI.

[1] UL L 64, 7.3.2008, str. 72.
[2] UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

▼B

Člen 2

Ta TSI se izvaja v treh fazah:

— prva faza, ki določa podrobne specifikacije IT, upravljanje in glavni načrt (faza ena),

— druga faza, ki zadeva razvoj sistema za izmenjavo podatkov (faza dve), in

— končna faza, ki zadeva uvedbo sistema za izmenjavo podatkov (faza tri).

Člen 3

1. Evropska agencija za železniški promet na svoji spletni strani objavi in posodablja tehnične dokumente, navedene v Prilogi III. Za tehnične dokumente izvaja postopek upravljanja sprememb, kakor določa oddelek 7.5.2 Priloge I. O napredku teh dokumentov poroča Komisiji. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29 Direktive 2008/57/ES.

2. Evropska agencija za železniški promet na svoji spletni strani objavi in posodablja referenčne datoteke, navedene v oddelku 4.2.19 Priloge I. Za te datoteke izvaja postopek upravljanja sprememb. O napredku teh dokumentov poroča Komisiji. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29 Direktive 2008/57/ES.

3. Evropska agencija za železniški promet predloži priporočila za odprte točke, navedene v Prilogi II k tej uredbi, do 31. marca 2012.

Člen 4

Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in Agencija podprejo dela v fazi ena, kakor je določeno v oddelku 7.2 Priloge I, z nudenjem funkcionalnih in tehničnih informacij ter strokovnega znanja.

Člen 5

Predstavniška telesa iz železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kakor je določeno v členu 3(2) Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]), skupaj s predstavnikom prodajalcev vozovnic in predstavnikom evropskih potnikov pripravijo podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt, kakor je opisano v oddelku 7 Priloge I, in jih predložijo Komisiji najpozneje eno leto po objavi te uredbe v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 6

Države članice poskrbijo za obveščanje prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, upravljavcev postaj in prodajalcev vozovnic o tej uredbi.

([1]) UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

▼B

Člen 7

Ta uredba se spremeni ob upoštevanju rezultatov faze ena, kakor je opisana v oddelku 7.2 Priloge I.

Člen 8

Ta uredba začne veljati naslednji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼B

PRILOGA I

1. UVOD

1.1 **Tehnično področje uporabe**

Ta tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) se nanaša na element „aplikacije za potniški promet“ podsistema „telematske aplikacije“ vseevropskega železniškega sistema iz člena 6(1) Direktive 2008/57/ES. Vključena je v področje delovanja iz seznama v Prilogi II k Direktivi 2008/57/ES.

1.2 **Geografsko območje uporabe**

Geografsko območje uporabe te TSI je vseevropski železniški sistem, kakor je opredeljen v členu 2(a) Direktive 2008/57/ES.

1.3 **Vsebina te TSI**

Vsebina te TSI je usklajena s členom 5 Direktive 2008/57/ES.

Ta TSI v poglavju 4 zajema tudi posebna pravila glede obratovanja in vzdrževanja za tehnično področje in geografsko območje uporabe.

2. OPREDELITEV PODSISTEMA/PODROČJA UPORABE

2.1 **Podsistem**

Ta TSI zajema:

(a) funkcionalni podsistem „telematske aplikacije za potniški promet“;

(b) del podsistema vzdrževanja v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet (tj. načine uporabe, upravljanje, posodabljanje in vzdrževanje podatkovnih baz, programske opreme in podatkovnih komunikacijskih protokolov itd.).

Vključuje zagotavljanje informacij o naslednjih vidikih:

(a) sistemih, ki zagotavljajo potnikom informacije pred vožnjo in med vožnjo;

(b) sisteme za rezervacije in plačila;

(c) upravljanje prtljage;

(d) izdajo vozovnic na prodajnih mestih ali prodajnih avtomatih ali po telefonu ali prek interneta ali katere koli druge splošno dostopne informacijske tehnologije ter na vlakih;

(e) upravljanje povezav med vlaki in z drugimi vrstami prevoza.

2.1.1 *Zagotavljanje informacij potnikom pred vožnjo in med vožnjo*

Priloga II k Uredbi (ES) št. 1371/2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu navaja minimalne informacije, ki jih morajo potnikom zagotavljati prevozniki v železniškem prometu in/ali prodajalci vozovnic.

2.1.2 *Sistemi za rezervacije in plačila*

Informacije se bodo izmenjevale med sistemi za rezervacijo in izdajo vozovnic ter sistemi za plačila različnih prodajalcev vozovnic in prevoznikov v železniškem prometu, da potnik lahko plača vozovnice, rezervacije in dodatke za vožnjo ter storitve, ki jih je izbral.

▼B

2.1.3 *Upravljanje prtljage*

Potnikom bodo na voljo informacije v zvezi s pritožbenimi postopki za primer izgube registrirane prtljage med vožnjo. Poleg tega bodo potniki dobili informacije o pošiljanju ali prevzemanju registrirane prtljage.

2.1.4 *Izdaja vozovnic na prodajnih mestih ali avtomatih ali po telefonu ali prek interneta ali katere koli druge splošno dostopne informacijske tehnologije*

Med prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic bodo na voljo informacije, da lahko slednji izdajajo vozovnice, enotne vozovnice in dodatke ter opravljajo rezervacije, kadar so na voljo.

2.1.5 *Upravljanje povezav med vlaki in z drugimi vrstami prevoza*

Za zagotavljanje informacij drugim vrstam prevoza in izmenjavo informacij z njimi je predlagan standard.

3. BISTVENE ZAHTEVE

3.1 **Skladnost z bistvenimi zahtevami**

V skladu s členom 4(1) Direktive 2008/57/ES morajo vseevropski železniški sistem, podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjevati bistvene zahteve, določene v splošnih pogojih Priloge III k navedeni direktivi.

V okviru te TSI bo izpolnjevanje ustreznih bistvenih zahtev iz poglavja 3 te TSI za podsistem zagotovljeno z upoštevanjem specifikacij, opisanih v poglavju 4: Opis značilnosti podsistema.

3.2 **Vidiki v zvezi s splošnimi zahtevami**

Ustreznost splošnih zahtev v zvezi s podsistemom telematskih aplikacij za potniški promet je opredeljena na naslednji način:

3.2.1 *Varnost*

Bistvene zahteve v zvezi z varnostjo, ki veljajo za podsistem telematskih aplikacij za potniški promet, so: bistvene zahteve 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 Priloge III k Direktivi 2008/57/ES. Te bistvene zahteve niso pomembne za podsistem telematskih aplikacij.

3.2.2 *Zanesljivost in razpoložljivost*

Bistveno zahtevo 1.2 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

3.2.3 *Zdravje*

Bistveni zahtevi 1.3.1 in 1.3.2 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES nista pomembni za podsistem telematskih aplikacij.

3.2.4 *Varstvo okolja*

Bistvene zahteve 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 in 1.4.5 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES niso pomembne za podsistem telematskih aplikacij.

3.2.5 *Tehnična združljivost*

Bistvena zahteva 1.5 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES ni pomembna za podsistem telematskih aplikacij.

▼B

3.3 **Vidiki, ki so povezani posebej s podsistemom telematskih aplikacij za potniški promet**

Ustreznost splošnih zahtev v zvezi s podsistemom telematskih aplikacij za potniški promet je opredeljena na naslednji način:

3.3.1 *Tehnična združljivost*

Bistveno zahtevo 2.7.1 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta zlasti naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

3.3.2 *Zanesljivost in razpoložljivost*

Bistveno zahtevo 2.7.2 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta zlasti naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

Vendar je ta bistvena zahteva, zlasti način uporabe za zagotavljanje učinkovitosti teh telematskih aplikacij in kakovosti storitve, podlaga za celotno TSI in ni omejena samo na prej navedena poglavja.

3.3.3 *Zdravje*

V zvezi z bistveno zahtevo 2.7.3 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES ta TSI ne navaja nobenih dodatnih zahtev k obstoječim nacionalnim in evropskim pravilom, ki se nanašajo na minimalna pravila glede ergonomije in varovanja zdravja vmesnika med temi telematskimi aplikacijami in uporabniki.

3.3.4 *Varnost*

Bistveno zahtevo 2.7.4 iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES izpolnjujeta naslednji poglavji:

— Poglavje 4.2.19: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— Poglavje 4.2.21: Mreženje in komuniciranje.

4. OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMA

4.1 **Uvod**

Značilnosti podsistema telematskih aplikacij za potniški promet ob upoštevanju vseh veljavnih bistvenih zahtev opisujejo osnovni parametri, ki so predstavljeni v naslednjih oddelkih.

4.2 **Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem**

4.2.1 *Izmenjava podatkov o voznih redih*

Ta osnovni parameter določa, kako prevozniki v železniškem prometu izvajajo izmenjavo podatkov o voznih redih.

Ta osnovni parameter zagotavlja dostopnost voznih redov s podatkovnimi elementi, opredeljenimi v nadaljevanju, drugemu prevozniku v železniškem prometu, tretjim osebam in javnim organom. Ta osnovni parameter zagotavlja tudi, da vsak prevoznik v železniškem prometu poskrbi za točne in posodobljene podatke v voznem redu.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za potniški promet prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter vključuje naslednji postopek:

▼B

4.2.1.1 Prevoznik v železniškem prometu zagotovi dostop do podatkov iz svojega voznega reda drugim prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi dostop do vseh podatkov v svojem voznem redu, za katere je odgovoren kot samostojni ali skupni prevoznik in so povezani s prevoznimi storitvami, ki so na voljo javnosti za nakup, tako da zagotovi dostop vsem prevoznikom v železniškem prometu, tretjim osebam in javnim organom. Prevoznik v železniškem prometu poskrbi za točnost in posodobljenost podatkov v voznem redu. Podatki iz voznega reda morajo biti na voljo vsaj dvanajst mesecev po prenehanju njihove veljavnosti.

Kadar prevoznik v železniškem prometu opravlja prevozno storitev kot eden od skupnih prevoznikov, mora skupaj z vsemi ostalimi skupnimi prevozniki poskrbeti za točnost in posodobljenost svojega dela voznega reda.

Bistvena vsebina voznega reda je:

— temeljna načela različic vlakov

— predstavitev vlaka,

— različni možni načini za predstavitev dni delovanja,

— kategorija vlaka/vrsta storitve,

— razmerja med prevoznimi storitvami,

— skupine potniških vagonov, ki so priklopljeni vlaku,

— priklapljanje na, razstavljanje iz,

— neposredne zveze (povezave do),

— neposredne zveze (sprememba številke prevoza),

— podrobnosti o prevoznih storitvah,

— postaje z omejitvami prometa,

— nočni vlaki,

— prečkanje časovnih območij,

— način oblikovanja cen in podrobnosti o rezervaciji,

— informator,

— ponudnik rezervacij,

— objekti za izvajanje storitev,

— dostopnost vlaka (skupaj s predvidenimi sedeži, rezerviranimi za invalide, prostori za invalidske vozičke, univerzalnimi spalnimi oddelki – glejte TSI za osebe z omejeno mobilnostjo 4.2.4) – glejte oddelek 4.2.6.1,

— dodatne storitve,

— zveza – čas med prevoznimi storitvami,

— seznam postaj.

Za tiste prevozne storitve, ki jih upravlja izključno posamezni prevoznik v železniškem prometu, je treba zagotoviti letni vozni red najmanj dva meseca pred začetkom njegove veljavnosti. Za ostale prevozne storitve prevoznik v železniškem prometu zagotovi vozni red čim prej.

▼B

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi razpoložljivost vseh sprememb letnega voznega reda z nizom njegovih posodobitev vsaj sedem dni pred začetkom veljavnosti sprememb. Ta obveznost velja samo, če prevoznik v železniškem prometu ve za spremembo sedem ali več dni, preden začne veljati.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati tehničnemu(-nim) dokumentu(-tom).

— B.4 (glejte Prilogo III).

4.2.2 *Izmenjava podatkov o tarifah*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu izvaja izmenjavo podatkov o tarifah.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so podatki o tarifah v obliki, opredeljeni v nadaljevanju, na voljo drugim prevoznikom v železniškem prometu ali tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse tarife za potniški promet prevoznika v železniškem prometu za domačo in mednarodno prodajo ter prodajo v tujini.

Ta osnovni parameter vključuje naslednji postopek:

4.2.2.1 Prevoznik v železniškem prometu zagotovi svoje tarife drugim prevoznikom v železniškem prometu, pooblaščenim javnim organom in tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo.

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi vse svoje tarife (vključno s preglednicami prevoznin) tako, da zagotovi dostop do njih prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam, ki jih pooblasti za prodajo v skladu s sporazumi o distribuciji, ter pooblaščenim javnim organom. Prevoznik v železniškem prometu poskrbi za točnost in posodobljenost podatkov o tarifah.

Kadar prevoznik v železniškem prometu opravlja prevozno storitev kot eden od skupnih prevoznikov, mora skupaj z vsemi ostalimi skupnimi prevozniki poskrbeti za točnost in posodobljenost podatkov o tarifah.

Bistvena vsebina podatkov o tarifah, namenjenih za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, mora ustrezati opredelitvi v Prilogi IV.

Podatki o tarifah, namenjeni za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, morajo biti na voljo prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo v skladu s sporazumi o distribuciji, ter pooblaščenim javnim organom vsaj toliko prej, kolikor je predvideno v Prilogi IV.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo biti usklajene za podatke o tarifah, namenjene za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, s tehničnim(-i) dokumentom(-ti):

— B.1 (glejte Prilogo III),

— B.2 (glejte Prilogo III),

— B.3 (glejte Prilogo III).

Podatki o tarifah za domačo prodajo morajo biti na voljo prevoznikom v železniškem prometu in tretjim osebam, pooblaščenim za prodajo, ter tudi pooblaščenim javnim organom vsaj toliko prej, kolikor velja za podatke o tarifah za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije glede podatkov o tarifah za domačo prodajo morajo biti usklajene s tehničnim(-i) dokumentom(-ti), ki jih bo pripravila Agencija (glejte Prilogo II).

▼B

4.2.3 *Obravnavanje informacij o kontaktnih podatkih prevoznika v železniškem prometu*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o svoji uradni spletni strani, na kateri lahko odjemalci dobijo točne informacije.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse prevoznike v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter vključuje naslednji postopek:

4.2.3.1 Prevoznik v železniškem prometu zagotovi sklop podatkov o svojih kontaktnih podrobnostih

Prevoznik v železniškem prometu zagotovi drugim prevoznikom v železniškem prometu, Agenciji, tretjim osebam in javnim organom sklop podatkov, ki obsegajo naziv prevoznika, oznako prevoznika in njegovo uradno spletno stran. Uradna spletna stran iz tega osnovnega parametra mora biti strojno berljiva in upoštevati smernice za dostopnost spletnih vsebin. Če prevoznik v železniškem prometu deluje v skupni poslovni enoti z drugim(-i) prevoznikom(-ki) v železniškem prometu, je treba drugim prevoznikom v železniškem prometu zagotoviti naziv skupne poslovne enote, oznake prevoznika in uradno spletno stran.

Kadar prevoznik v železniškem prometu zagotovi podatke iz svojega voznega reda drugim prevoznikom v železniškem prometu v skladu s poglavjem 4.2.1.1, mora poskrbeti, da naziv prevoznika v predloženem voznem redu ustreza nazivu prevoznika v tem sklopu podatkov. Če pride do sprememb, mora prevoznik v železniškem prometu vsebino sklopa podatkov čim prej posodobiti.

4.2.4 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevoznimi pogoji*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu obravnava informacije v zvezi s prevoznimi pogoji.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so prevozni pogoji na voljo na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za potniški promet prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednji postopek:

4.2.4.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi informacije v zvezi s prevoznimi pogoji

Prevoznik v železniškem prometu objavi informacije v zvezi s:

— splošnimi prevoznimi pogoji za potnike v železniškem prometu (GCC-CIV/PRR),

— svojimi prevoznimi pogoji,

— povezavo na Uredbo (ES) št. 1371/2007 z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu,

— plačilnimi sredstvi, ki jih sprejema,

— prodajnimi in poprodajnimi pogoji, zlasti za zamenjavo vozovnic in vračilo plačila zanje,

— postopki za vlaganje pritožb

vsaj na svoji uradni spletni strani. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Za prvo objavo se ta postopek opravi najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo

▼B

vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

4.2.5 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom registrirane prtljage*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o prevozu registrirane prtljage, če nudi to storitev. Če prevoznik v železniškem prometu te storitve ne nudi, mora zagotoviti informacijo, da te storitve ne nudi.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o ravnanju z registrirano prtljago.

Ta osnovni parameter nalaga naslednji postopek:

4.2.5.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi pogoje za ravnanje z registrirano prtljago

Prevoznik v železniškem prometu objavi za potnike pogoje za ravnanje z registrirano prtljago, kadar nudi to storitev. Če prevoznik v železniškem prometu te storitve ne nudi, mora objaviti informacijo o tem. To informacijo je treba objaviti vsaj na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Za prvo objavo se ta postopek opravi najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

4.2.6 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom oseb z omejeno mobilnostjo (PRM) in pomočjo takim osebam*

Ta osnovni parameter določa, kako mora prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic in/ali upravljavec postaje poskrbeti za zagotavljanje informacij o prevozu oseb z omejeno mobilnostjo in pomoči zanje.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o prevozu oseb z omejeno mobilnostjo in pomoči zanje. Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju prošnje za razpoložljivost/rezervacijo pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo uporablja komunikacije IT, mora biti sistem, na katerega je zahteva naslovljena, sposoben obravnavati sporočila vsaj v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.10 (glejte Prilogo III). Poleg tega mora sistem izdati številko potrdila za rezervacijo pomoči – to je bistveno za zagotovitev jamstva odjemalcu/potniku, da bo pomoč na voljo, ter za ugotovitev obveznosti in odgovornosti glede nudenja pomoči. Navedena sporočila vsebujejo vse informacije, ki jih prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic in/ali upravljavec postaje potrebuje za izdajo številke potrdila (za vsak odhod in prihod vsake vožnje) za rezervacijo pomoči osebi z omejeno mobilnostjo.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo na naslednji način: obravnavanje informacij v zvezi s prevozom oseb z omejeno mobilnostjo se uporablja za potniški promet prevoznika v železniškem prometu. Določbe tega osnovnega parametra v zvezi z elektronsko prošnjo/potrdilom se uporabljajo, če obstaja sporazum med stranko, ki zahteva storitev, in stranko, na katero je zahteva naslovljena.

▼B

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

4.2.6.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi informacijo o dostopnosti storitev v železniškem prometu in o pogojih dostopa do voznega parka

Prevoznik v železniškem prometu objavi naslednje podatke:

— vrste/številke vlakov in/ali številko proge (če številka vlaka ni javno dostopna), kjer je na voljo oprema za osebe z omejeno mobilnostjo,

— vrste in minimalne količine opreme za osebe z omejeno mobilnostjo v navedenih vlakih (kakor je sedež za invalidski voziček, mesto za osebe z omejeno mobilnostjo, sanitarije za osebe z omejeno mobilnostjo) pri normalnih obratovalnih pogojih,

— načini zahtevanja pomoči pri vstopanju v vlak in izstopanju iz vlaka (vključno z rokom za obvestilo osebe z omejeno mobilnostjo, naslovom, elektronskim naslovom, obratovalnim časom ter telefonsko številko urada(-dov) za pomoč osebam z omejeno mobilnostjo) v skladu s členom 24 uredbe o pravicah potnikov,

— največja dovoljena velikost in masa invalidskega vozička (vključno s telesno težo osebe z omejeno mobilnostjo),

— prevozni pogoji za spremljevalce in/ali živali,

— pogoji dostopa do postajne zgradbe in peronov, skupaj s podatkom, ali je postaja uvrščena med postaje, dostopne osebam z omejeno mobilnostjo, in ali ima osebje za pomoč osebam z omejeno mobilnostjo,

vsaj na svoji uradni spletni strani. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Za prvo objavo se ta postopek opravi najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Vse spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

4.2.6.2 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo sistemu(-mom), na katere je naslovljena

Če prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pri pošiljanju prošnje za razpoložljivost/rezervacijo pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo uporablja komunikacije IT, mora taka prošnja upoštevati ustrezne določbe.

Podlaga za možnost rezervacije pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu prošnje za razpoložljivost/rezervacijo ustreznega vlaka v zvezi z navedeno vrsto pomoči.

Glavne vrste prošenj so:

— prošnja za razpoložljivost,

— prošnja za rezervacijo,

— prošnja za delno odpoved,

— prošnja za popolno odpoved.

▼B

Ta postopek se izvede po prenosu prošnje odjemalca v sistem prevoznika v železniškem prometu ali prodajalca vozovnic.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.10 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi, na katere je zahteva naslovljena, sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo;

— ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem, na katerega je prošnja naslovljena, sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če obstaja posebni sporazum s sistemom, ki storitev zahteva.

4.2.6.3 Sistem, na katerega je prošnja naslovljena, pošlje odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za pomoč osebi z omejeno mobilnostjo

Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju odgovora glede razpoložljivosti/rezervacije pomoči za osebo z omejeno mobilnostjo uporablja komunikacije IT, mora odgovor upoštevati pogoje tega postopka.

Če je bila prošnja za rezervacijo pomoči osebi z omejeno mobilnostjo pravilno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, na katerega je bila naslovljena, pošlje sistemu, ki pomoč zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za zahtevano vrsto pomoči.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

— odgovor glede razpoložljivosti,

— potrditev prošnje za rezervacijo,

— potrditev delne odpovedi prošnje,

— potrditev popolne odpovedi prošnje,

— negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prihajajočo prošnjo, ki jo je prejel sistem, kateremu je bila poslana v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij sporočila, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.10 (glejte Prilogo III),

— ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja sistem, ki zahteva storitev.

4.2.7 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom koles*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije v zvezi s prevozom koles.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o prevozu koles. Sistem za dodelitev storitve mora biti sposoben obravnavati vsaj sporočila v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.5 (glejte prilogo III).

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo na naslednji način: obravnavanje informacij v zvezi s prevozom koles se uporablja za potniški promet prevoznika v železniškem prometu, kadar nudi prevoz koles. Določbe tega osnovnega parametra v zvezi z elektronsko prošnjo/potrdilom se uporabljajo, če med stranko, ki storitev zahteva, in stranko, ki jo dodeljuje, obstaja sporazum o nudenju storitev, po katerem se lahko tak prevoz rezervira ali se mora obvezno rezervirati.

Ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

▼B

4.2.7.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi pogoje za ravnanje s kolesi

Prevoznik v železniškem prometu objavi za potnike pogoje za prevoz koles, kadar nudi tak prevoz. To informacijo je treba objaviti vsaj na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu. Spletna stran mora ustrezati smernicam za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi. Ti pogoji morajo navesti vsaj

— vrste/številke vlakov ali številko proge (če številka vlaka ni javno dostopna), kjer je na voljo prevoz koles,

— posebne čase/obdobja, ko je dovoljen prevoz koles,

— prevoznine za prevoz koles,

— ali je na vlaku na voljo oziroma se zahteva posebna rezervacija prostora za skladiščenje koles (vključno z obdobjem za odpoved kolesa, obratovalnim časom, elektronskim naslovom in/ali telefonom).

Ti pogoji se prvič objavijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili v primerjavi s prejšnjo različico. Prevoznik v železniškem prometu na svoji uradni spletni strani vedno obdrži prejšnjo različico teh informacij.

4.2.7.2 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo za kolesa sistemu za dodeljevanje rezervacij

Podlaga za možnost rezervacije je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Če prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pri pošiljanju prošnje za razpoložljivost/rezervacijo prevoza koles uporablja komunikacije IT, morajo te komunikacije izpolnjevati zahteve tega postopka.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu, ki storitev dodeljuje, prošnje v zvezi z razpoložljivostjo/rezervacijo ustreznega vlaka za prevoz koles.

Glavne vrste prošenj za rezervacijo so:

— poizvedba glede razpoložljivosti,

— prošnja za rezervacijo,

— prošnja za delno odpoved,

— prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po tem, ko odjemalec pošlje prošnjo distribucijskemu sistemu prevoznika v železniškem prometu.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— opredelitve iz tehničnega dokumenta B.5 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi za dodeljevanje storitev sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo;

▼B

— ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem za dodeljevanje storitev sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če je sklenjen posebni sporazum z distribucijskim s sistemom, ki storitev zahteva.

4.2.7.3 Sistem za dodeljevanje rezervacij pošlje odgovor o razpoložljivosti/rezervaciji za kolesa

Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju odgovora glede razpoložljivosti/rezervacije za prevoz koles uporablja komunikacije IT, mora upoštevati ustrezna navodila tega postopka.

Če je bila prošnja za rezervacijo prostorov za kolesa pravilno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, ki dodeljuje storitev, pošlje distribucijskemu sistemu, ki storitev zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za zahtevan vlak.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

— odgovor glede razpoložljivosti,

— potrditev prošnje za rezervacijo,

— potrditev delne odpovedi prošnje,

— potrditev popolne odpovedi prošnje,

— negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prošnjo, ki prispe v sistem za dodeljevanje storitve v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— informacije iz tehničnega dokumenta B.5 (glejte Prilogo III),

— ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja sistem za dodeljevanje storitev.

4.2.8 *Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom avtomobilov*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije za prevoz avtomobilov/motornih koles (v nadaljnjem besedilu beseda „avtomobil“ obsega tudi motorna kolesa), če ga nudi.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da so potniku na voljo informacije o prevozu avtomobilov. Sistem za dodelitev storitve mora biti sposoben obravnavati vsaj sporočila v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.5 (glejte prilogo III).

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo na naslednji način: obravnavanje informacij v zvezi s prevozom avtomobilov se uporablja za potniški promet prevoznika v železniškem prometu, kadar nudi prevoz avtomobilov. Določbe tega osnovnega parametra v zvezi z elektronsko prošnjo/potrdilom se uporabljajo, če med stranko, ki storitev zahteva, in stranko, ki jo dodeli, obstaja sporazum o storitvah, po katerem se tak prevoz lahko rezervira ali se mora obvezno rezervirati.

Ta osnovni parameter se uporablja na sledeč način:

4.2.8.1 Prevoznik v železniškem prometu objavi pogoje za ravnanje z avtomobili

Prevoznik v železniškem prometu potniku sporoči pogoje za prevoz avtomobilov, kadar nudi tak prevoz. To informacijo je treba objaviti

▼B

vsaj na uradni spletni strani prevoznika v železniškem prometu. Ta spletna stran mora spoštovati smernice za dostopnost spletnih vsebin, ki upoštevajo potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Ti pogoji morajo navesti vsaj:

— vrste/številke vlakov, na katerih je na voljo prevoz avtomobilov,

— posebne čase/obdobja, ko je na voljo prevoz avtomobilov,

— standardne prevoznine za prevoz avtomobilov (skupaj s prevozninami za potnike, kadar prevoznik v železniškem prometu nudi prostor za potnike),

— posebni naslov in čas za nakladanje avtomobilov na vlak,

— posebni naslov in čas prihoda vlaka na namembno postajo,

— velikost, maso in druge omejitve za prevoz avtomobilov.

Te informacije se prvič objavijo najpozneje šest mesecev po začetku veljavnosti te TSI. Spremembe teh informacij se objavijo vsaj šest dni pred začetkom njihove veljavnosti. Prevoznik v železniškem prometu našteje člene, ki so se spremenili. Prevoznik v železniškem prometu ob vsaki taki priložnosti obdrži prejšnjo različico teh informacij na svoji uradni spletni strani.

4.2.8.2 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo za avtomobile sistemu za rezervacije

Podlaga za možnost rezervacije je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Če prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pri pošiljanju prošenj za razpoložljivost/rezervacijo prevoza avtomobilov uporablja komunikacije IT, morajo te komunikacije upoštevati določbe, ki urejajo ta postopek.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu, ki dodeljuje storitev za ustrezni vlak, prošnje v zvezi z razpoložljivostjo/rezervacijo za prevoz avtomobilov.

Glavne vrste prošenj za rezervacijo so:

— prošnja za razpoložljivost,

— prošnja za rezervacijo,

— prošnja za delno odpoved,

— prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po tem, ko odjemalec prenese prošnjo distribucijskemu sistemu prevoznika v železniškem prometu.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi, ki dodeljujejo storitve, sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo,

▼B

— ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem, ki dodeljuje storitev, sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če obstaja posebni sporazum z distribucijskim sistemom, ki zahteva storitev.

4.2.8.3 Sistem za dodeljevanje rezervacij pošlje odgovor o razpoložljivosti/rezervaciji za avtomobile

Če prevoznik v železniškem prometu pri pošiljanju odgovorov glede razpoložljivosti/rezervacije za prevoz avtomobilov uporablja komunikacije IT, mora upoštevati pravila, določena v zvezi s tem postopkom.

Če je bila prošnja za rezervacijo avtomobilov pravilno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, ki dodeljuje storitev, pošlje distribucijskemu sistemu, ki storitev zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacije za zahtevan vlak.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

— odgovor glede razpoložljivosti,

— potrditev prošnje za rezervacijo,

— potrditev delne odpovedi prošnje,

— potrditev popolne odpovedi prošnje,

— negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prošnjo, ki prispe v sistem za dodeljevanje storitve v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III),

— ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja distribucijski sistem, ki storitev zahteva.

4.2.9 *Obravnavanje razpoložljivosti/rezervacije*

Ta osnovni parameter določa način, ki ga prevozniki v železniškem prometu uporabljajo za obravnavanje rezervacij prostorov za potnike. Vse različne vrste prostorov za potnike (kakor so sedeži, ležalniki, spalniki, sedeži, rezervirani za invalidne osebe, prostori za invalidske vozičke, univerzalni spalni oddelki (glejte oddelek 4.2.4 TSI za osebe z omejeno mobilnostjo)) bodo v nadaljnjem besedilu označene kot „prostori“, če ni potreben natančnejši podatek. Rezervacije za prevoz koles, avtomobilov in za pomoč osebam z omejeno mobilnostjo so opisane v posebnih osnovnih parametrih v posebnih poglavjih.

Rezervacija prostorov lahko preprosto zadeva rezervacijo prostora poleg prevozne pogodbe ali pa je lahko del kombinirane transakcije, ki obsega prostor in prevozno pogodbo.

Ta osnovni parameter zagotavlja, da si prevoznik v železniškem prometu, ki izda zahtevo za rezervacijo, in prevoznik, ki rezervacijo dodeli, izmenjata ustrezne informacije o razpoložljivosti in rezervacijah. Sistem, ki dodeljuje rezervacije, mora biti sposoben obravnavati vsaj sporočila v skladu s protokolom, navedenim v tehničnem dokumentu B.5 (glejte prilogo III).

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo, če med stranko, ki storitev zahteva, in stranko, ki storitev dodeli, obstaja sporazum o storitvah, ki se lahko rezervirajo ali se morajo obvezno rezervirati.

Ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

▼B

4.2.9.1 Prevoznik v železniškem prometu ali prodajalec vozovnic pošlje prošnjo za razpoložljivost/rezervacijo sistemu za dodeljevanje rezervacij

Podlaga za možnost rezervacije je poslovni sporazum med vključenim(-i) prevoznikom(-ki) in distributerjem(-ji). Taki sporazumi lahko vključujejo cene, tehnične in varnostne standarde, posebne omejitve glede vlakov, začetka vožnje/namembnih krajev, tarif, prodajnih kanalov itd.

Na podlagi sporazuma med vključenimi strankami distribucijski sistem, ki storitev zahteva, pošlje sistemu, ki storitev dodeljuje, prošnje za razpoložljivost/rezervacijo navedene vrste prostora v zvezi z ustreznim vlakom.

Glavne vrste prošenj za rezervacijo so:

— poizvedba glede razpoložljivosti,

— prošnja za rezervacijo,

— prošnja za delno odpoved,

— prošnja za popolno odpoved.

Ta postopek se izvede po tem, ko odjemalec prenese prošnjo distribucijskemu sistemu prevoznika v železniškem prometu.

Podatkovni elementi in informacije v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, določene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III); v tem primeru morajo biti vsi sistemi, ki dodeljujejo storitev, sposobni prošnjo razumeti in odgovoriti nanjo;

— ali drugače opredeljene standarde; v tem primeru mora biti sistem, ki dodeljuje storitev, sposoben razumeti prošnjo in odgovoriti nanjo samo, če obstaja posebni sporazum z distribucijskim sistemom, ki zahteva storitev.

4.2.9.2 Sistem za dodeljevanje rezervacij pošlje odgovor o razpoložljivosti/rezervaciji

Če je bila prošnja za rezervacijo prostorov veljavno oblikovana v skladu z zgoraj opisanim postopkom, sistem, ki storitev dodeljuje, pošlje distribucijskemu sistemu, ki storitev zahteva, odgovor glede razpoložljivosti/rezervacij za zahtevan vlak.

Glavne vrste odgovora glede rezervacije so:

— odgovor glede razpoložljivosti,

— potrditev prošnje za rezervacijo,

— potrditev delne odpovedi prošnje,

— potrditev popolne odpovedi prošnje,

— nadomestni predlog,

— negativni odgovor.

Ta postopek se opravi kot odziv na prošnjo, ki prispe v sistem za dodeljevanje storitve v skladu z zgoraj opisanim postopkom.

Podatkovni elementi in vsebina informacij v sporočilu, ki se uporablja za izpolnjevanje obveznosti, morajo upoštevati:

— elemente, opredeljene v tehničnem dokumentu B.5 (glejte Prilogo III),

— ali drugače opredeljene standarde,

v skladu s protokolom, ki ga uporablja distribucijski sistem, ki storitev zahteva.

▼B

4.2.10 *Obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov*

Ta osnovni parameter določa način, ki ga prevoznik v železniškem prometu, ki dodeljuje storitev, uporablja za zagotavljanje varnostnih elementov za distribucijo svojih proizvodov.

Ta osnovni parameter mora zagotoviti, da prevozniki v železniškem prometu in potniki od prevoznika v železniškem prometu, ki dodeljuje storitev, v ustreznem času dobijo varnostne informacije in reference, potrebne za različne vrste vozovnic.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

4.2.10.1 Sistem, ki dodeljuje storitev, ustvari varnostni element za elektronsko dostavo

Če prevoznik v železniškem prometu izda vozovnico/rezervacijo, ki je skladna s CIV (Konvencija o prevozu potnikov in prtljage po železnici), osebje prodajnega mesta za železniške vozovnice/agencije/posrednika ali distribucijski sistem prevoznika v železniškem prometu izdela varnostno informacijo, ki jo je treba vključiti v vozovnico/rezervacijo.

Ta postopek se opravi takoj, ko so bili podatki o stanju rezervacije in prodajni transakciji uspešno poslani distribucijskemu sistemu dogovorjenih prevoznikov v železniškem prometu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati:

— standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov, ki se pripravlja. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.10.2 Sistem, ki dodeljuje storitev, izdela referenčno številko spisa za prevoznika v železniškem prometu za elektronsko dostavo

Če prevoznik v železniškem prometu izda vozovnico/rezervacijo, ki je skladna s CIV, osebje prodajnega mesta za železniške vozovnice/agencije/posrednika ali distribucijski sistem prevoznika v železniškem prometu izdela referenčno številko spisa za priklic vozovnice/rezervacije in vnese vse informacije v zvezi z vozovnico v lastni distribucijski sistem.

Ta postopek se opravi takoj, ko so bili podatki o stanju rezervacije in prodajni transakciji uspešno poslani distribucijskemu sistemu dogovorjenih prevoznikov v železniškem prometu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati:

— standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov, ki se pripravlja. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.10.3 Sistem, ki dodeljuje storitev, izdela referenčno številko spisa potnika za elektronsko dostavo

Če prevoznik v železniškem prometu izda vozovnico/rezervacijo, ki je skladna s CIV, osebje prodajnega mesta za železniške vozovnice/agencije/posrednika ali distribucijski sistem prevoznika v železniškem prometu izdela referenčno številko spisa in jo vnese na vozovnico/rezervacijo.

Ta postopek se opravi takoj, ko so bili podatki o stanju rezervacije in prodajni transakciji uspešno poslani distribucijskemu sistemu dogovorjenih prevoznikov v železniškem prometu.

▼B

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati:

— standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov, ki se pripravlja. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.11 *Izročitev proizvoda odjemalcu po tem, ko ga je kupil (izpolnitev)*

Ta osnovni parameter določa vse možne neposredne in posredne načine izpolnjevanja, ki so povezani z vozovnico in/ali rezervacijo ter vrsto medija (npr. papir).

Ta osnovni parameter zagotavlja, da izdajatelj ali prodajalec vozovnic izdaja vozovnice v skladu s standardi, ki zagotavljajo interoperabilnost med prevozniki v železniškem prometu. Prevozniki v železniškem prometu uporabljajo za izdajanje vozovnic za mednarodno prodajo in prodajo v tujini vsaj eno vrsto izpolnitve, navedeno v poglavju 4.2.11.1 Izpolnjevanje – neposredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini in poglavju 4.2.11.2 Izpolnjevanje – posredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo vsaj v zvezi s tarifami za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

4.2.11.1 Izpolnjevanje – neposredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini

Ta postopek je alternativa postopku 4.2.11.2 Izpolnjevanje – posredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

Prevozniki v železniškem prometu morajo sprejeti vsaj vozovnice v skladu z opredelitvijo v tehničnem dokumentu B.6 (glejte Prilogo III), razen kadar vozovnica ni ustrezna za začeto vožnjo, kadar ima prevoznik v železniškem prometu tehten razlog za sum goljufije in kadar se vozovnica ne uporablja v skladu s pogoji prevoza iz poglavja 4.2.4.

Glavne vrste izdanih vozovnic so navedene v tehničnem dokumentu B.6 Priloge III:

— vozovnica in rezervacija,

— samo vozovnica,

— samo rezervacija,

— dodatki,

— nadgradnja,

— sprememba načrta potovanja,

— vstopni kupon,

— posebne prevoznine v povezavi z nacionalnimi železniškimi karticami,

— skupinska vozovnica,

— različne vrste mednarodnih železniških vozovnic,

— kupon za vozilo s spremstvom,

— potovalni vavčer za nadomestilo.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati tehnični(-ne) dokument(-e):

— B.6 (glejte Prilogo III).

▼B

4.2.11.2 Izpolnjevanje – posredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini

Ta postopek je alternativa postopku 4.2.11.1 Izpolnjevanje – neposredno – za mednarodno prodajo in prodajo v tujini.

Če prevoznik v železniškem prometu prodaja s posrednim izpolnjevanjem na enega od naslednjih načinov, mora uporabljati naslednje standarde:

— elektronsko dostavo, ki je skladna s CIV (vozovnica ob odhodu),

— vnos na seznam (elektronska vozovnica „Manifest On List“), ki je skladen s CIV,

— s CIV skladno vozovnico A4, dostavljeno prek elektronske pošte.

Glavne vrste navedenih izdanih vozovnic so:

— odprta vozovnica (samo vožnja),

— odprta vozovnica + rezervacija (vožnja in rezervacija),

— odprta vozovnica + dodatek (vožnja in dodatek),

— odprta vozovnica + rezervacija + dodatek (vožnja, rezervacija in dodatek),

— vozovnica s skupno ceno (vožnja in rezervacija).

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati naslednji(-je) tehnični(-ne) dokument(-e):

— B.6 (glejte Prilogo III),

— B.7 (glejte Prilogo III),

— Standard za evropsko „vozovnico ob odhodu“ in evropski „vnos na seznam“ („Manifest On List“) je v pripravi. Zato je to odprta točka in je navedena v Prilogi II.

4.2.11.3 Izpolnjevanje – neposredno – domača prodaja

To je odprta točka (glejte Prilogo II).

4.2.11.4 Izpolnjevanje – posredno – domača prodaja

To je odprta točka (glejte Prilogo II).

4.2.12 *Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju postaje*

Ta osnovni parameter določa, kako upravljavec postaje zagotavlja odjemalcu informacije o vožnji vlaka na območju postaje.

Določbe se uporabljajo samo, če so bili sistemi za zvočna obvestila in/ali prikaze obnovljeni, bistveno izboljšani ali na novo nameščeni.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo vsaj v zvezi s postajami, na katerih ustavljajo vlaki v mednarodnem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

4.2.12.1 Upravljavec postaje obvesti odjemalce na postaji

V zvezi z informacijami o odhodih vlakov upravljavci postaj zagotovijo odjemalcem na postaji naslednje informacije o odhodih vlakov:

— vrsto in/ali številko vlaka,

— namembno(-ne) postajo(-je)

▼B

— po potrebi pa tudi vmesno(-ne) postajo(-je),

— peron ali tir,

— predviden čas odhoda.

V primeru odklona od teh informacij za odhajajoče vlake morajo upravljavci postaj na postajah zagotoviti vsaj naslednje informacije o vlakih:

— vrsto in/ali številko vlaka,

— namembno(-ne) postajo(-je)

— predviden čas odhoda,

— odklon od načrta.

V zvezi z informacijami o ustavljenih vlakih mora upravljavec postaje zagotoviti vsaj naslednje informacije o vlaku:

— začetno(-ne) postajo(-je),

— čas prihoda na postajo, kjer se vožnja prekine,

— vrsto in/ali številko vlaka,

— peron ali tir prihoda.

V primeru odklona za ustavljene vlake mora upravljavec postaje za take vlake zagotoviti vsaj naslednje informacije:

— vrsto in/ali številko vlaka,

— začetno(-ne) postajo(-je)

— predviden čas prihoda,

— odklon od načrta.

Odkloni od načrta obsegajo:

— bistvene zamude,

— spremembo tira ali perona,

— popolno ali delno odpoved vlaka,

— preusmeritev vlaka.

Upravljavec postaje se v skladu s sporazumi s prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture odloči o:

— vrsti informacijskega sistema (prikaz in/ali zvočna obvestila),

— času zagotovitve informacij,

— mestu na postaji, kjer bo nameščen informacijski sistem.

Informacije o odklonih morajo upravljavcu postaje pravočasno zagotoviti prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture v skladu s pogodbami.

4.2.13 *Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju vozila*

Ta osnovni parameter določa, kako prevoznik v železniškem prometu zagotavlja informacije o vožnji vlaka v vozilu.

Določbe se uporabljajo za nov ali obnovljen ali nadgrajen železniški vozni park, če so informacijski sistemi (zvočna obvestila in/ali prikazi) obnovljeni ali nameščeni.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo vsaj za vlake v mednarodnem prometu.

Ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

▼B

4.2.13.1 Prevoznik v železniškem prometu obvesti potnike na vlaku

Prevozniki v železniškem prometu potnikom na vlaku sporočijo:

— Na odhodni postaji in glavnih vmesnih postajah:

— vrsto in/ali številko vlaka,

— končno(-ne) postajo(-je),

— po potrebi tudi vmesne postaje,

— bistveno zamudo,

— razloge za zamudo, če so znani.

Pred prihodom na vse vmesne postaje:

— naslednjo postajo (ime postaje).

Pred prihodom na glavno vmesno postajo in končno postajo:

— naslednjo postajo (ime postaje),

— predviden čas prihoda,

— ocenjen čas prihoda in/ali druge informacije o zamudi,

— naslednje glavne povezovalne storitve (po lastni presoji prevoznika v železniškem prometu).

Prevoznik v železniškem prometu odloča o:

— vrsti informacijskega sistema (prikaz in/ali zvočna obvestila),

— času zagotovitve informacij,

— mestu na vlaku, kjer bodo nameščene informacijske naprave.

4.2.14 *Priprava vlaka*

Ta osnovni parameter določa način, ki ga mora uporabiti prevoznik v železniškem prometu za obveščanje upravljavca infrastrukture, da je vlak pripravljen za uporabo omrežja, kadar so opravljene naloge v zvezi z odhodom vlaka, določene v poglavju 4.2.3.3 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa (OPE), ali kadar se je spremenila številka vlaka.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse vlake prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

4.2.14.1 Sporočilo „Vlak je pripravljen“ za vse vlake

Prevoznik v železniškem prometu pošlje upravljavcu infrastrukture sporočilo „Vlak je pripravljen“ vsakokrat, ko je vlak prvič pripravljen za uporabo omrežja, razen kadar upravljavec infrastrukture v skladu z nacionalnimi pravili sprejme vozni red kot sporočilo „Vlak je pripravljen“. V tem primeru prevoznik v železniškem prometu čim prej obvesti upravljavca infrastrukture in po potrebi tudi upravljavca postaje, kadar vlak ni pripravljen.

Sporočila obsegajo vsaj:

— številko vlaka in/ali vlakovne poti,

— navedbo o pripravljenosti vlaka, ki navaja, da je vlak pripravljen za vožnjo.

Drugi elementi, kot so:

— izhodiščna točka vlakovne poti in čas, za katerega je bila pot zaprošena,

▼B

— končno točko vlakovne poti in čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti v namembni kraj,

se lahko pošljejo v istem sporočilu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj sporočilu „Vlak je pripravljen“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke sklenile posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.15 *Informacije o vožnji in napoved vožnje vlaka*

Ta osnovni parameter določa informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka. Predpisati mora, kako je treba voditi dialog med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu ter med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem postaje, da se izmenjujejo informacije in napovedi o vožnji vlaka.

Ta osnovni parameter določa, kako mora upravljavec infrastrukture ob primernem času poslati informacije o vožnji vlaka prevozniku v železniškem prometu in naslednjemu sosednjemu upravljavcu infrastrukture, ki je vključena v vožnjo vlaka.

Informacije o vožnji vlaka so namenjene za zagotavljanje podrobnosti o sedanjem stanju vlaka na pogodbeno dogovorjenih točkah javljanja.

Napoved vožnje vlaka se uporablja za zagotavljanje informacij o ocenjenem času na pogodbeno dogovorjenih točkah javljanja. Upravljavec infrastrukture pošlje to sporočilo prevozniku v železniškem prometu in sosednjemu upravljavcu infrastrukture, vključene v vožnjo. Prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture pošljejo informacije o napovedi vožnje vlaka upravljavcu postaje v ustreznem času v skladu s pogodbo.

Pogodba o vlakovni poti določa točke javljanja za vožnjo vlaka.

Ta osnovni parameter opisuje vsebino sporočila, vendar ne predpisuje postopka za pridobivanje napovedi za vožnjo vlaka.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse vlake prevoznika v železniškem prometu.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

4.2.15.1 Informacije o vožnji vlaka za vse vlake

Upravljavec infrastrukture pošlje sporočilo „Informacija o vožnji vlaka“ prevozniku v železniškem prometu. Ta postopek se opravi takoj, ko vlak doseže pogodbeno dogovorjene točke javljanja, na katerih je treba sporočiti informacije o vožnji vlaka. Dogovorjena točka javljanja je lahko med drugim tudi točka primopredaje, postaja ali končna postaja vlaka.

Sporočilo obsega vsaj:

— številko vlaka in/ali vlakovne poti (identifikacija vlaka),

— načrtovan in dejanski čas na dogovorjeni točki javljanja,

— identifikacijo točke javljanja,

▼B

— stanje vlaka na točki javljanja (prihod, odhod, prehod, odhod z začetne postaje, prihod na končno postajo).

Drugi elementi, kot so:

— delta odklon od rezerviranega načrtovanega časa (v minutah),

— razlog za zamudo, če je na voljo,

se lahko pošljejo v istem sporočilu.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu z informacijo o vožnji vlaka“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.15.2 Napoved vožnje vlaka za vse vlake

Upravljavec infrastrukture pošlje sporočilo „Napoved vožnje vlaka“ prevozniku v železniškem prometu.

Ta postopek se opravi takoj, ko vlak doseže pogodbeno dogovorjene točke javljanja za sporočanje napovedi. Dogovorjena točka za napoved je med drugim lahko tudi točka primopredaje ali postaja. Napoved vožnje vlaka se lahko pošlje tudi pred začetkom vožnje vlaka. Za dodatne zamude, ki nastanejo med dvema točkama javljanja, je treba določiti prag s pogodbo med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ki mu je treba poslati začetno ali novo napoved. Če zamuda ni znana, mora upravljavec infrastrukture poslati „Sporočilo o motnjah v prevozu“ (glejte poglavje 4.2.16. Informacije o motnjah v prevozu).

Sporočilo o napovedi vožnje vlaka mora vsebovati napovedan čas za dogovorjene točke napovedi.

Prevozniki v železniškem prometu in/ali upravljavci infrastrukture pošljejo informacije o napovedi vožnje vlaka upravljavcu postaje v ustreznem času v skladu s pogodbo.

Upravljavec infrastrukture pošlje to sporočilo naslednjemu sosednjemu upravljavcu infrastrukture, ki je vključen v vožnjo vlaka.

Sporočilo mora obsegati vsaj:

— številko vlaka in/ali vlakovne poti (identifikacija vlaka),

— za vsako dogovorjeno točko napovedi,

  — načrtovan in napovedan čas,

  — identifikacijo dogovorjene točke napovedi,

  — stanje vlaka na dogovorjeni točki napovedi (prihod, odhod, prehod, prihod na končno postajo).

Drugi elementi, kot so

— ocenjen delta odklon od rezerviranega načrtovanega časa (v minutah),

— prenos razloga za zamudo, če je na voljo,

se lahko pošljejo v istem sporočilu.

▼B

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo upoštevati vsaj „Sporočilo o napovedi vožnje vlaka“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke v zvezi s tem podpisale posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.16 *Informacije o motnjah v prevozu*

Ta osnovni parameter določa, kako se obravnavajo informacije o motnjah v prevozu med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture.

Določbe tega osnovnega parametra veljajo za vse vlake prevoznika v železniškem prometu.

Za obravnavanje pritožb potnikov morajo biti informacije o motnjah v prevozu na voljo prevoznikom v železniškem prometu, prodajalcem vozovnic in/ali pooblaščenim javnim organom najmanj dvanajst mesecev po prenehanju veljavnosti takih podatkov.

Ta osnovni parameter nalaga naslednje postopke:

4.2.16.1 Splošne opombe

Prevoznik v železniškem prometu obvesti upravljavca infrastrukture o obratovalnem stanju vlakov, kakor je opredeljeno v poglavju 4.2.3.3.2 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Če je vožnja vlaka prekinjena, upravljavec infrastrukture pošlje sporočilo „Vožnja vlaka prekinjena“, kakor je navedeno v nadaljevanju.

4.2.16.2 Sporočilo Vožnja vlaka prekinjena za vse vlake

Če je vožnja vlaka prekinjena, upravljavec infrastrukture pošlje to sporočilo sosednjemu upravljavcu infrastrukture in prevozniku(-kom) v železniškem prometu.

Če je dolžina zamude znana, mora upravljavec infrastrukture poslati sporočilo o napovedi vožnje vlaka (glejte poglavje 4.2.15.2 Napoved vožnje vlaka).

Najpomembnejši podatkovni elementi v tem sporočilu so:

— številka vlakovne poti in/ali vlaka (identifikacija vlaka),

— identifikacija lokacije na podlagi naslednje lokacije iz datoteke referenčnih lokacij,

— začetni čas prekinitve,

— datum in čas načrtovanega odhoda na tej lokaciji,

— oznaka, ki označuje razlog za prekinitev in/ali opis prekinitve.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu o prekinitvi vožnje vlaka“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke sklenile posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

▼B

4.2.17 *Obravnavanje kratkoročnih podatkov za vlake v voznih redih*

Ta osnovni parameter določa, kako je treba obravnavati prošnje za vlakovne poti v kratkem roku med „stranko, ki zahteva dostop do omrežja“ („AP“) in upravljavcem infrastrukture. Te zahteve veljajo za vse prošnje za vlakovne poti v kratkem roku.

Ta osnovni parameter ne vključuje vprašanj upravljanja prometa. Časovna meja med kratkoročnimi vlakovnimi potmi in spremembami vlakovnih poti zaradi upravljanja prometa se določi z lokalnimi sporazumi. Kadar gre za prevozne potrebe v kratkem roku (npr. posebni vlak, dodatni vlak), mora biti možno zahtevati kratkoročno vlakovno pot. S tem namenom mora AP, ki zahteva kratkoročno vlakovno pot, upravljavcu infrastrukture zagotoviti vse potrebne informacije, ki navajajo, kdaj in kje se zahteva vožnja vlaka, ter podatke v zvezi s tem.

Na evropski ravni minimalni časovni okvir ni opredeljen. Minimalne časovne okvire lahko določa program omrežja.

Vsak upravljavec infrastrukture je odgovoren za primernost vlakovne poti na svoji infrastrukturi, prevoznik v železniškem prometu pa je dolžan preveriti značilnosti vlaka glede na vrednosti, ki jih vsebujejo podatki iz njegove pogodbene vlakovne poti.

Različni možni scenariji so določeni v nadaljevanju:

— Scenarij A: AP naveže stike z vsemi vključenimi upravljavci infrastrukture neposredno (primer A) ali prek službe „vse na enem mestu“ (primer B), da organizira vlakovne poti za celotno vožnjo. V tem primeru mora AP tudi upravljati vlak na celotni vožnji.

— Scenarij B: Vsaka AP, ki je vključena v vožnjo, neposredno ali prek službe „vse na enem mestu“ naveže stike z lokalnimi upravljavci infrastrukture, da zahteva vlakovno pot za odsek vožnje, na katerem upravlja vlak.

V obeh scenarijih ima postopek dodeljevanja na podlagi prošnje za vlakovno pot v kratkem roku obliko dialoga med AP in upravljavcem infrastrukture, ki vsebuje naslednja sporočila:

— sporočilo o prošnji za vlakovno pot,

— sporočilo o podrobnostih vlakovne poti,

— sporočilo, da vlakovna pot ni na voljo,

— sporočilo o potrjeni vlakovni poti,

— sporočilo o zavrnitvi podrobnosti o vlakovni poti,

— sporočilo o preklicani vlakovni poti,

— sporočilo, da rezervirana vlakovna pot ni več na voljo,

— sporočilo o potrditvi prejema.

V primeru premikov vlaka, za katere je bila vlakovna pot že zahtevana in dodeljena, ponovna prošnja za vlakovno pot ni potrebna, razen če zamude presegajo vrednost, ki je pogodbeno dogovorjena med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ali pa se je sestava vlaka spremenila v taki meri, da zahteva razveljavitev obstoječe prošnje za vlakovno pot.

Določbe tega osnovnega parametra se uporabljajo za obravnavanje vlakovnih poti za vse vlake prevoznika v železniškem prometu, vendar samo, če vključene stranke uporabljajo telematske aplikacije v smislu Priloge II k Direktivi 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) za prošnje za vlakovne poti v kratkem roku.

([1]) UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

▼B

V tem primeru ta osnovni parameter vključuje naslednje postopke:

4.2.17.1 Sporočilo Prošnja za vlakovno pot

AP pošlje upravljavcu infrastrukture to sporočilo z naslednjo bistveno vsebino:

— AP, ki prosi za vlakovno pot,

— izhodiščna točka vlakovne poti: začetna točka vlakovne poti,

— čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,

— končna točka vlakovne poti: končna postaja vlaka na zaprošeni vlakovni poti,

— čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti v namembni kraj,

— zaprošen odsek vožnje,

— vmesne postaje ali vse druge določene točke na predlagani vlakovni poti z navedbo časa prihoda in časa odhoda z vmesne postaje. Če to polje ni izpolnjeno, pomeni, da se vlak na tej točki ne ustavi,

— dogovorjena in potrebna vlakovna oprema/podatki za odsek vožnje,

— največja dovoljena hitrost vlaka,

— največja hitrost v določenem(-nih) sistemu(-mih) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni, npr. LZB, ETCS),

— za vsako vlečno vozilo: vlečni razred, tehnična različica,

— vlečno vozilo za prečni nagib proge (vlečni razred, tehnična različica),

— čelni vozni priklopni vagon (DVT),

— skupna dolžina,

— skupna masa,

— največja osna obremenitev,

— bruto masa na meter,

— zavorna moč (predstavlja dejansko zavorno moč na ravni zavor),

— vrsta zavor (za navedbo uporabe elektromagnetne zavore),

— določen(-i) sistem(-i) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni),

— prekrivanje zasilne zavore,

— radijski sistem (npr. GSM-R),

— SC (posebne pošiljke),

— nakladalni profil,

— vsi drugi tehnični predpogoji, ki se razlikujejo od standardnih dimenzij (npr. izjemni nakladalni profil),

— kategorija vlaka,

— morebitni drugi posebni podatki, potrebni lokalno ali nacionalno za obdelavo prošnje za vlakovno pot,

▼B

— opredelitve dejavnosti, ki jih je treba opraviti na določeni vmesni točki vzdolž poti,

— oznaka prevoznika v železniškem prometu, odgovornega za vožnjo vlaka na ustreznem odseku vožnje,

— oznaka upravljavca infrastrukture, odgovornega za vlak na ustreznem odseku vožnje,

— po potrebi oznaka prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture za naslednji odsek vlaka.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Prošnja za vlakovno pot“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.17.2 Sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti

Upravljavec infrastrukture pošlje AP, ki prosi za vlakovno pot, v odgovor na njeno prošnjo to sporočilo z naslednjo bistveno vsebino:

— AP, ki prosi za vlakovno pot,

— izhodiščna točka vlakovne poti: začetna točka vlakovne poti,

— čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,

— končna točka vlakovne poti: končna postaja vlaka na zaprošeni vlakovni poti,

— čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, ko mora predlagan vlak prispeti na namembni kraj,

— zaprošen odsek vožnje,

— vmesne postaje ali vse druge določene točke na predlagani vlakovni poti, z navedbo časa prihoda in časa odhoda z vmesne postaje. Če to polje ni izpolnjeno, pomeni, da se vlak na tej točki ne ustavi,

— dogovorjena in potrebna vlakovna oprema/podatki za odsek vožnje,

— največja dovoljena hitrost vlaka,

— največja hitrost v določenem(-nih) sistemu(-mih) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni, npr. LZB, ETCS),

— za vsako vlečno vozilo: vlečni razred, tehnična različica,

— vlečno vozilo za prečni nagib proge (vlečni razred, tehnična različica),

— čelni vozni priklopni vagon (DVT),

— skupna dolžina,

— skupna masa,

— največja osna obremenitev,

— bruto masa na meter,

— zavorna moč (predstavlja dejansko zavorno moč na ravni zavor),

— vrsta zavor (za navedbo uporabe elektromagnetne zavore),

▼B

— določen(-i) sistem(-i) vodenja vlakov (nacionalni in mednarodni),

— prekrivanje zasilne zavore,

— radijski sistem (npr. GSM-R),

— SC (posebne pošiljke),

— nakladalni profil,

— vsi drugi tehnični predpogoji, ki se razlikujejo od običajnih dimenzij (npr. izjemni nakladalni profil),

— kategorija vlaka,

— morebitni drugi posebni podatki, potrebni lokalno ali nacionalno za obdelavo prošnje za vlakovno pot,

— opredelitve dejavnosti, ki jih je treba izvesti na določeni vmesni točki vzdolž poti,

— oznaka prevoznika v železniškem prometu, odgovornega za vožnjo vlaka na ustreznem odseku vožnje,

— oznaka upravljavca infrastrukture, odgovornega za vlak na ustreznem odseku vožnje,

— po potrebi oznaka prevoznika v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture za naslednji odsek vožnje.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Podrobnosti o vlakovni poti“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če so vključene stranke sklenile posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.17.3 Sporočilo „Vlakovna pot ni na voljo“

Če vlakovna pot ni na voljo, upravljavec infrastrukture pošlje AP, ki prosi za vlakovno pot, v odgovor na njeno prošnjo naslednje sporočilo:

— izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,

— namembni kraj vlakovne poti,

— čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,

— navedbo, da vlakovna pot ni na voljo,

— razlog, zakaj vlakovna pot ni na voljo.

Upravljavec infrastrukture mora istočasno s tem sporočilom ali takoj, ko je mogoče, poslati alternativni predlog, pri čemer od prevoznika v železniškem prometu ne zahteva dodatne prošnje (sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti).

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Vlakovna pot ni na voljo“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

▼B

4.2.17.4 Sporočilo Vlakovna pot potrjena

AP uporablja to sporočilo za rezervacijo/potrditev vlakovne poti, ki jo predlaga upravljavec infrastrukture:

— številka vlakovne poti za identifikacijo vlakovne poti,

— izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,

— namembni kraj vlakovne poti,

— čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,

— končna točka vlakovne poti: namembni kraj vlaka na zaprošeni vlakovni poti,

— čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti na namembni kraj,

— navedba, da AP sprejema predlagano vlakovno pot.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Vlakovna pot potrjena“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.17.5 Sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene

AP uporablja to sporočilo za zavrnitev podrobnosti o vlakovni poti, ki jih predlaga ustrezni upravljavec infrastrukture:

— številka vlakovne poti za identifikacijo vlakovne poti,

— navedba, da so podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene,

— razlog za zavrnitev vlakovne poti ali za alternativo, ki jo zahteva AP,

— izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,

— namembni kraj vlakovne poti,

— čas odhoda z začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega se zahteva vlakovna pot,

— končna točka vlakovne poti: končna postaja vlaka na zaprošeni vlakovni poti

— čas prihoda na končno točko vlakovne poti: čas, v katerem mora predlagan vlak prispeti na namembni kraj.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Za isti namen se lahko uporabljajo tudi drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.17.6 Sporočilo Vlakovna pot preklicana

To sporočilo uporablja AP za preklic vlakovne poti, ki jo je rezervirala:

— številka vlakovne poti za identifikacijo vlakovne poti,

▼B

— odsek vožnje, ki ga je treba preklicati,

— navedbo o preklicu vlakovne poti,

— prvotna izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,

— namembni kraj vlakovne poti,

— čas odhoda s prvotne začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega je bila zahtevana vlakovna pot,

— prvotna končna točka vlakovne poti: namembni kraj vlaka na zahtevani vlakovni poti,

— čas prihoda na prvotno končno točko vlakovne poti: čas, v katerem bi moral predlagan vlak prispeti na namembni kraj.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Vlakovna pot preklicana“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.17.7 Sporočilo „Potrditev prejema“

To sporočilo se izmenja med upravljavci infrastrukture in AP, kadar potrebnega odgovora na katero koli zgornje sporočilo ni mogoče zagotoviti v petih minutah:

— sporočilo o potrditvi prejema: navaja, da je pošiljatelj prejel sporočilo in bo po potrebi ravnal v skladu z njim.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu Potrditev prejema“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.17.8 Sporočilo „Rezervirana vlakovna pot ni več na voljo“

Upravljavec infrastrukture uporabi to sporočilo za obvestilo AP, da vlakovna pot, ki je bila rezervirana, ni več na voljo. Vlakovna pot je prenehala biti na voljo zaradi pomembnega razloga, npr. večje motnje. Vsebina sporočila:

— številka vlakovne poti,

— številka načrtovanega vlaka, za katerega vlakovna pot ni več na voljo (če jo upravljavec infrastrukture že pozna),

— prvotna izhodiščna točka vlakovne poti: točka odhoda vlaka na vlakovni poti,

— namembni kraj vlakovne poti,

— čas odhoda s prvotne začetne točke vlakovne poti: čas, za katerega je bila zahtevana vlakovna pot,

— prvotna končna točka vlakovne poti: namembni kraj vlaka na zaprošeni vlakovni poti,

▼B

— čas prihoda na prvotno končno točko vlakovne poti: čas, v katerem bi moral predlagan vlak prispeti v namembni kraj,

— navedba razloga.

Omenjeni postopek in zanj uporabljene informacije morajo ustrezati vsaj „Sporočilu, Vlakovna pot ni na voljo“ tehničnega(-nih) dokumenta(-tov):

— B.30 (glejte Prilogo III).

Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov.

4.2.18 *Kakovost podatkov in informacij, povezanih s to TSI*

4.2.18.1 Z a h t e v e

Za izpolnitev zahtev te TSI je treba v celotni TSI glede kakovosti podatkov in informacij uporabljati naslednje.

Vsi, ki jim je ta TSI namenjena, so drugim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem infrastrukture ali tretji osebi dolžni zagotavljati posodobljene, usklajene, točne in popolne podatke v ustreznem času in ustrezni obliki. Vsak udeleženec, ki mu je ta TSI namenjena, je dolžan za odjemalce (potnike) ali druge prevoznike v železniškem prometu ali upravljavce infrastrukture ali tretje osebe objavljati posodobljene, usklajene, točne in popolne informacije v ustreznem času in z ustrezno vsebino.

Kadar se podatki ali informacije uporabljajo za istočasno izpolnitev zahtev več osnovnih parametrov te TSI, morajo udeleženci, ki jim je ta TSI namenjena, poskrbeti, da se podatki ali informacije, ki se delijo med te osnovne parametre, uporabljajo na usklajen način (npr. zagotoviti je treba usklajenost i) med informacijami iz voznega reda in informacijami o tarifah ali ii) med informacijami o tarifah in informacijami o rezervacijah).

Kadar informacije ali podatke zagotavlja več udeležencev, ki jim je namenjena ta TSI, morajo skupaj poskrbeti, da so deli zagotovljenih skupnih podatkov ali informacij posodobljeni, usklajeni, točni, popolni in združljivi (primer: izročene informacije iz voznega reda za prevoznika v železniškem prometu A in prevoznika v železniškem prometu B morajo biti skladne, da se zagotovi njihovo ujemanje na meji itd.).

Kadar se za izpolnjevanje zahtev te TSI uporabljajo referenčni podatki ali referenčne informacije, morajo udeleženci, ki jim je namenjena ta TSI, zagotoviti skladnost med referenčnimi podatki ali informacijami ter podatki ali informacijami, ki se uporabljajo v osnovnih parametrih te TSI (primeri: zagotoviti je treba skladnost i) med referenčnimi oznakami lokacije in informacijami o vožnji vlaka ali ii) med referenčnimi oznakami prevoznika v železniškem prometu in izpolnitvijo itd.).

Kakovost podatkov ali informacij, ki jih zagotavljajo udeleženci za namene te TSI, mora biti taka, da udeležencem, ki jim je ta TSI namenjena, omogoča izdajanje vozovnic, kakor je določeno v členu 10 uredbe o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

Kakovost podatkov ali informacij, ki jih zagotavljajo udeleženci za namene te TSI, mora doseči raven, ki udeležencem, ki jim je ta TSI namenjena, omogoča zagotavljanje informacij, kakor je določeno v členu 10 in Prilogi II k uredbi o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu.

▼B

4.2.19 *Različne referenčne datoteke in podatkovne baze*

4.2.19.1 Referenčne datoteke

Za obratovanje potniških vlakov na evropskem omrežju morajo biti vsem izvajalcem storitev (upravljavcem infrastrukture, prevoznikom v železniškem prometu, pooblaščenim tretjim osebam in upravljavcem postaj) na voljo in dostopne naslednje referenčne datoteke. Podatki morajo vedno prikazovati dejansko stanje.

Evropska agencija za železniški promet bo centralno shranjevala in vzdrževala enotne oznake za naslednje referenčne podatke:

— referenčna datoteka šifer vseh upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev postaj, podjetij, ki izvajajo storitve,

— referenčna datoteka šifer lokacij,

— referenčna datoteka vseh obstoječih sistemov za vodenje vlakov,

— referenčna datoteka vseh različnih vrst lokomotiv,

— referenčna datoteka vseh evropskih vzdrževalnih delavnic,

— referenčna datoteka evropskih sistemov rezervacij,

— referenčna datoteka oznak za izmenjavo voznih redov,

— referenčna datoteka oznak za izmenjavo tarif,

— katalog podatkovnih sklopov sporočil,

— direktorij seznamov oznak,

— vse druge datoteke in sezname oznak, ki so potrebne za uporabo tehničnega(-nih) dokumenta(-tov) v prilogah (te bodo opredeljene v fazi ena).

Kadar se referenčna datoteka uporablja skupaj s TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni promet (TSI TAF), morata biti njen razvoj in uporaba čim bolj usklajena z uporabljeno TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

4.2.19.2 Dodatne zahteve v zvezi s podatkovnimi bazami

Dodatne zahteve, ki jih morajo podpirati različne podatkovne baze, so navedene v nadaljevanju. To so:

1. Avtentifikacija

   Podatkovna baza mora podpirati avtentifikacijo uporabnikov sistemov, preden lahko dobijo dostop do podatkovne baze.

2. Varnost

   Podatkovna baza mora podpirati varnostne vidike z nadzorom dostopa do podatkovne baze. Morebitno šifriranje vsebine podatkovne baze ni potrebno.

3. ACID

   Izbrana podatkovna baza mora podpirati načelo ACID (atomarnost, konsistentnost, izolacija, trajnost).

4. Nadzor dostopa

   Podatkovna baza mora omogočati dostop do podatkov uporabnikom ali sistemom, ki so dobili dovoljenje. Nadzor dostopa mora biti podprt vse do posamezne funkcije podatkovnega vnosa. Podatkovna baza mora podpirati prilagodljiv nadzor dostopa, ki temelji na vlogi, za vnos, posodabljanje ali izbris podatkovnih vnosov.

▼B

5. Sledenje

Podatkovna baza mora podpirati prijavljanje vseh dejanj, opravljenih v podatkovni bazi, da omogoči sledenje podrobnostim podatkovnega vnosa (kdo in kdaj je spremenil vsebino, kaj je spremenil?).

6. Strategija zaklepanja

Podatkovna baza mora imeti strategijo zaklepanja, ki omogoča dostop do podatkov tudi, kadar drugi uporabniki urejajo vnose.

7. Dostop za več uporabnikov

Podatkovna baza mora zagotoviti istočasni dostop do podatkov več uporabnikom in sistemom.

8. Zanesljivost

Zanesljivost podatkovne baze mora podpirati zahtevano razpoložljivost.

9. Razpoložljivost

Podatkovna baza mora dosegati potrebno stopnjo razpoložljivosti glede na vrsto podatkov in poslovne primere, ki temeljijo na njih.

10. Vzdrževalnost

Vzdrževalnost podatkovne baze mora podpirati zahtevano razpoložljivost.

11. Varnost

Podatkovne baze same po sebi niso povezane z varnostjo. Zato varnostni vidiki niso pomembni. To pa se ne sme zamenjati z dejstvom, da lahko podatki – npr. napačni ali neposodobljeni podatki – vplivajo na varno obratovanje vlaka.

12. Združljivost

Podatkovna baza mora podpirati splošno sprejet jezik za delo s podatki, kakor je SQL ali XQL.

13. Možnost uvažanja

Podatkovna baza mora zagotavljati možnost za uvažanje formatiranih podatkov, ki se lahko uporablja za polnjenje podatkovne baze namesto ročnega vnosa.

14. Možnost izvažanja

Podatkovna baza mora zagotavljati možnost izvažanja celotne vsebine ali dela podatkovne baze v obliki formatiranih podatkov.

15. Obvezna polja

Podatkovna baza mora podpirati obvezna polja, ki jih je treba izpolniti, preden se ustrezni podatek sprejme kot vnos v podatkovno bazo.

16. Preverjanja verodostojnosti

Podatkovna baza mora podpirati prilagodljiva preverjanja verodostojnosti pred sprejemom vnosa, posodobitve ali brisanja podatkovnih vnosov.

17. Odzivni časi

Podatkovna baza mora zagotavljati odzivne čase, ki omogočajo uporabnikom pravočasni vnos, posodobitev ali brisanje podatkovnih vnosov.

▼B

18. Vidiki učinkovitosti

Referenčne datoteke in podatkovne baze morajo na stroškovno učinkovit način podpirati poizvedbe, potrebne za učinkovito obratovanje vseh ustreznih voženj vlakov, ki jih obsegajo določbe te TSI.

19. Vidiki zmogljivosti

Podatkovna baza mora podpirati shranjevanje ustreznih podatkov za vse potniške vagone in/ali omrežje. Povečanje zmogljivosti mora biti možno z enostavnimi sredstvi (npr. z dodajanjem dodatnih zmogljivosti za shranjevanje in računalnikov). Povečanje zmogljivosti ne sme zahtevati zamenjave podsistema.

20. Zgodovinski podatki

Podatkovna baza mora podpirati upravljanje zgodovinskih podatkov z dostopom do podatkov, ki so bili že preneseni v arhiv.

21. Strategija varnostnega kopiranja

Zagotovljena mora biti strategija varnostnega kopiranja, ki omogoča obnovitev celotne vsebine podatkovne baze za obdobje do 24 ur.

22. Komercialni vidiki

Uporabljen sistem podatkovne baze mora biti na voljo kot serijska programska oprema (proizvod COTS) ali v javni rabi (odprta koda).

23. Vidiki zasebnosti

Podatkovna baza mora izpolnjevati zahteve politike glede varovanja zasebnosti v državi članici, v kateri je sedež podjetja, ki izvaja storitve.

4.2.20 *Elektronski prenos dokumentov*

Opis v poglavju 4.2.21 – Mreženje in komuniciranje – predstavlja komunikacijsko omrežje, ki ga je treba uporabljati za izmenjavo podatkov. To omrežje in opisano obravnavanje varnosti omogočata vse vrste prenosov prek omrežja, kakor je e-pošta, prenos datotek (Ftp, Http) itd. Stranke, ki so vključene v izmenjavo informacij, odločajo o vrsti prenosa in s tem zagotavljajo elektronski prenos dokumentov, na primer prek FTP.

4.2.21 *Mreženje in komuniciranje*

4.2.21.1 Splošna arhitektura

Podsistem se bo sčasoma srečal s povečevanjem in interakcijo velike in kompleksne telematske interoperabilne železniške skupnosti s tisoči udeležencev (prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, tretjih strank, kakor so posredniki in javni organi, itd.), ki bodo med seboj tekmovali in/ali sodelovali pri izpolnjevanju tržnih potreb.

Omrežna in komunikacijska infrastruktura, ki podpira takšno interoperabilno železniško skupnost, bo temeljila na skupni „arhitekturi izmenjave informacij“, ki jo bodo poznali in sprejeli vsi njeni udeleženci.

Predlagana „arhitektura izmenjave informacij“:

— je zasnovana tako, da usklajuje heterogene informacijske modele s semantičnim preoblikovanjem podatkov, ki se izmenjujejo med sistemi, ter usklajevanjem razlik v poslovnih procesih in protokolih na uporabniški ravni,

▼B

— ima minimalni vpliv na obstoječo arhitekturo IT vsakega udeleženca,

— varuje že izvršene naložbe v IT.

Arhitektura izmenjave informacij podpira predvsem interakcijo vrste „vsak z vsakim“ med vsemi udeleženci, pri čemer jamči za splošno celovitost in konsistentnost interoperabilne železniške skupnosti, ker zagotavlja sklop centraliziranih storitev.

Model interakcije „vsak z vsakim“ omogoča najboljšo porazdelitev stroškov med različne udeležence, ki temelji na dejanski uporabi in na splošno povzroča manj problemov z obvladljivostjo.

4.2.21.2 Omrežje

Omrežje mora zagotoviti potrebno raven glede varnosti, redundance, nadzora prometa, statističnih orodij, povečevanja pasovne širine, dostopnosti za uporabnike in učinkovitega upravljanja.

„Omrežje“ pomeni v tem okviru način in filozofijo komuniciranja in se ne nanaša na fizično omrežje.

Interoperabilnost železniškega sistema temelji na skupni „arhitekturi izmenjave informacij“, ki jo poznajo in sprejemajo vsi udeleženci, s čimer spodbuja vstop novih udeležencev, zlasti odjemalcev, in zmanjšuje ovire zanje.

Najprej se dostopa do centralnega repozitorija, da se pridobijo metapodatki, kakor je identiteta udeleženca, o katerem so shranjene informacije, ali da se preverijo varnostna pooblastila. Nato poteka komunikacija med vključenimi udeleženci po načelu „vsak z vsakim“.

4.2.21.3 Protokoli

Za dogajanja se lahko uporabljajo samo protokoli, ki spadajo v programski nabor internetnega protokola (splošno znan kot TCP/IP, UDP/IP itd.).

4.2.21.4 Varnost

Poleg stopnje varnosti, ki je zagotovljena na ravni omrežja (glejte poglavje 4.2.21.2 Omrežje), se lahko s pomočjo kombinacije šifriranja, sheme potrjevanja in tehnologij navideznega zasebnega omrežja (VPN) doseže dodatna stopnja varnosti za občutljive podatke.

4.2.21.5 Šifriranje

Za prenos in shranjevanje podatkov se lahko glede na poslovne zahteve uporablja asimetrično ali simetrično šifriranje. Za ta namen je treba uporabljati infrastrukturo javnih ključev (PKI).

4.2.21.6 Centralni repozitorij

Centralni repozitorij mora biti sposoben obravnavati:

— metapodatke - strukturirane podatke, ki opisujejo vsebino sporočil,

— seznam elektronskih naslovov, kjer lahko udeleženci, ki jim je namenjena ta TSI, omogočijo drugim udeležencem pridobitev informacij ali podatkov v skladu z določbami te TSI,

— šifriranje,

— avtentifikacija,

— direktorij (telefonski imenik) - vsebuje vse potrebne informacije o udeležencih v izmenjavi sporočil in podatkov.

▼B

Kadar se centralni repozitorij uporablja v povezavi s TSI TAF, je treba razvoj in spremembe opravljati čim bolj usklajeno z uporabljeno TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

4.2.21.7 Skupni vmesnik za komunikacijo med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture (PŽP/UI)

Skupni vmesnik je obvezen za vsakega udeleženca, ki se želi pridružiti interoperabilni železniški skupnosti.

Skupni vmesnik mora biti sposoben obravnavati:

— formatiranje izhodnih sporočil v skladu z metapodatki,

— podpisovanje in šifriranje izhodnih sporočil,

— naslavljanje izhodnih sporočil,

— preverjanje pristnosti vhodnih sporočil,

— dešifriranje vhodnih sporočil,

— preverjanja skladnosti vhodnih sporočil z metapodatki,

— upravljanje vsakega posameznega skupnega dostopa do različnih podatkovnih baz.

Vsaka stopnja skupnega vmesnika bo imela dostop do vseh podatkov, potrebnih v skladu s TSI, pri vsakem prevozniku v železniškem prometu, upravljavcu infrastrukture itd., ne glede na to, ali so ustrezne podatkovne baze centralne ali individualne. Na podlagi rezultatov preveritve pristnosti vhodnih sporočil se lahko opravi minimalna stopnja potrditve sporočila:

(i) pozitivna: pošljite ACK;

(ii) negativna: pošljite NACK.

Skupni vmesnik uporablja za upravljanje omenjenih nalog informacije v centralnem repozitoriju.

Če udeleženec izvede lokalno „zrcalno kopijo“ centralnega repozitorija, mora - z lastnimi sredstvi - poskrbeti, da je lokalna „zrcalna kopija“ točna in posodobljena kopija centralnega repozitorija.

Kadar se skupni vmesnik uporablja skupaj s TSI TAF, morajo razvoj in spremembe potekati čim bolj usklajeno z uporabljeno TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

4.2.22 *Upravljanje povezav z drugimi vrstami prevoza*

Za upravljanje povezave z drugimi vrstami prevoza je treba za zagotavljanje informacij drugim vrstam prevoza in izmenjavo informacij z njimi uporabljati naslednji standard:

— Za izmenjavo informacij iz voznega reda med prevozniki v železniškem prometu in drugimi vrstami prevoza: standard EN 12896 („Transmodel“) in EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT - Identifikacija stalnih predmetov v javnem prevozu“).

— Za izmenjavo posebnih podatkov iz voznih redov pa tehnične standarde XML in protokole, ki temeljijo na Transmodelu, zlasti standard EN 15531 („SIRI“) za sprotno izmenjavo voznih redov in standard EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT“) za izmenjavo podatkov „postajališče/postaja“.

— Za izmenjavo podatkov o tarifah: ta standard je še vedno odprta točka (glejte Prilogo II – Seznam odprtih točk).

▼B

4.3 **Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike**

Z vidika tehnične združljivosti so vmesniki podsistema „telematske aplikacije za potniški promet“ z drugimi podsistemi enaki opisom v naslednjih odstavkih.

4.3.1 *Vmesniki s podsistemom železniški vozni park*

Tabela 1

Vmesniki s podsistemom železniški vozni park

Vmesnik	Referenčna TSI za telematske aplikacije za potniški promet	Referenčne TSI za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti
Zaslon za prikaz na napravi v vlaku	4.2.13 Obravnavanje zagotavljanja informacij v vozilu	4.2.5 Informacije za odjemalce (za osebe z omejeno mobilnostjo - PRM)
Samodejni zvok in obvestilo	4.2.13 Obravnavanje zagotavljanja informacij v vozilu	4.2.5 Informacije za odjemalce (PRM)
		4.2.5.2 Sistem ozvočenja

4.3.2 *Vmesniki s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem*

Tabela 2

Vmesniki s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem

Vmesnik	Referenčna TSI za telematske aplikacije za potniški promet	Referenčna TSI za telematske aplikacije v tovornem prometu za konvencionalne hitrosti
Vlak pripravljen	4.2.14.1 Sporočilo „Vlak pripravljen“ za vse vlake	4.2.3.5 Sporočilo Vlak pripravljen
Napoved vožnje vlaka	4.2.15.2 Sporočilo „Napoved vožnje vlaka“ za vse vlake	4.2.4.2 Sporočilo Napoved vožnje vlaka
Informacije o vožnji vlaka	4.2.15.1 Sporočilo „Informacije o vožnji vlaka“ za vse vlake	4.2.4.3 Informacije o vožnji vlaka
Vožnja vlaka prekinjena - za prevoznika v železniškem prometu (PŽP)	4.2.16.2 Sporočilo „Vožnja vlaka prekinjena“ za vse vlake	4.2.5.2 Vožnja vlaka prekinjena
Obravnavanje kratkoročnih podatkov v voznih redih	4.2.17 Obravnavanje kratkoročnih podatkov v voznih redih za vlake	4.2.2 Prošnja za vlakovno pot
Skupni vmesnik	4.2.21.7 Skupni vmesnik za komunikacijo PŽP/UI	4.2.14.7 Skupni vmesnik za komunikacijo PŽP/UI
Centralni repozitorij	4.2.21.6 Centralni repozitorij	4.2.14.6 Centralni repozitorij
Referenčne datoteke	4.2.19.1 Referenčne datoteke	4.2.12.1 Referenčne datoteke

4.4 **Operativni predpisi**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so posebni operativni predpisi za podsistem, ki ga zadeva ta TSI, naslednji:

▼B

4.4.1 *Kakovost podatkov*

Za zagotavljanje kakovosti podatkov bo pošiljatelj vsakega sporočila TSI odgovoren za pravilnost podatkovne vsebine sporočila v času pošiljanja sporočila. Če so izvorni podatki za zagotavljanje kakovosti podatkov na voljo v podatkovnih bazah, ki so del TSI, je treba za zagotavljanje kakovosti podatkov uporabljati podatke iz teh podatkovnih baz.

Če izvorni podatki za zagotavljanje kakovosti podatkov niso na voljo v podatkovni bazi, ki je del TSI, mora pošiljatelj sporočila opraviti preverjanje za zagotavljanje kakovosti podatkov z lastnimi viri.

Zagotavljanje kakovosti podatkov vključuje primerjavo s podatki iz podatkovnih baz, ki so del te TSI, kakor je opisano zgoraj, in – kjer je ustrezno – logična preverjanja za zagotavljanje pravočasnosti in kontinuitete podatkov in sporočil.

Podatki so visoke kakovosti, če ustrezajo predvidenemu namenu, kar pomeni, da so:

— brez napak: dosegljivi, točni, pravočasni, popolni, skladni z drugimi viri itd.,

— imajo želene značilnosti: so ustrezni, izčrpni, ustrezno podrobni, lahko berljivi, lahko razložljivi itd.

Bistvene značilnosti kakovosti podatkov so:

— točnost,

— popolnost,

— konsistentnost,

— pravočasnost.

T o č n o s t

Zahtevane informacije (podatke) je treba zajemati čim bolj ekonomično. To je izvedljivo samo, če so primarni podatki po možnosti vneseni samo enkrat. Zato je treba primarne podatke vnašati v sistem čim bližje viru, da se lahko v celoti vključijo v morebitni naslednji postopek obdelave.

P o p o l n o s t

Pred odpošiljanjem sporočil je treba preveriti popolnost in skladnjo z metapodatki. S tem se izognemo tudi nepotrebnemu informacijskemu prometu v omrežju.

Z metapodatki je treba preveriti tudi popolnost vseh vhodnih sporočil.

K o n s i s t e n t n o s t

Poslovna pravila je treba izvajati, da se zagotovi konsistentnost. Izogibati se je treba dvojnim vnosom, lastnika podatkov pa je treba jasno opredeliti.

Način izvajanja teh poslovnih pravil je odvisen od kompleksnosti pravil. Za preprosta pravila zadostujejo omejitve in sprožilci podatkovnih baz. Pri kompleksnejših pravilih, ki zahtevajo podatke iz različnih preglednic, je treba izvajati validacijske postopke, ki preverjajo konsistentnost različice podatkov, preden se pripravijo vmesniški podatki in postane nova različica podatkov operativna. Zagotoviti je treba validacijo prenesenih podatkov z opredeljenimi poslovnimi pravili.

▼B

Pravočasnost

Pomembno je zagotavljanje informacij ravno ob pravem času. Ker se shranjevanje podatkov ali pošiljanje sporočil sproži neposredno iz sistema IT, pravočasnost ni problematična, če je sistem zasnovan pravilno in v skladu s potrebami poslovnih procesov. Vendar pa pošiljanje sporočil največkrat sproži operater ali vsaj temelji na dodatnem vnosu, ki ga opravi operater. Da se izpolnijo zahteve po pravočasnosti, je treba podatke čim prej posodobiti, kar med drugim zagotavlja, da sporočila vsebujejo dejanske podatke, kadar jih sistem odpošlje samodejno.

V podrobnih specifikacijah IT je treba zagotoviti odzivni čas za poizvedbe za različne aplikacije in vrste uporabnikov. Vse posodobitve in izmenjave podatkov je treba opraviti, kakor hitro je mogoče.

Metrika kakovosti podatkov

Podrobne specifikacije IT morajo opredeliti ustrezne odstotke za:

— Popolnost podatkov (odstotek podatkovnih polj z vnesenimi vrednostmi) in konsistentnost podatkov (odstotek ujemajočih se vrednosti v preglednicah/datotekah/vnosih).

— Pravočasnost podatkov (odstotek podatkov, ki so na voljo v določenem časovnem pragu).

— Zahtevano točnost (odstotek shranjenih vrednosti, ki so pravilne v primerjavi z dejanskimi vrednostmi).

4.4.2 *Upravljanje centralnega repozitorija*

Funkcije centralnega repozitorija so opredeljene v poglavju 4.2.21.6 (Centralni repozitorij). Za zagotavljanje kakovosti podatkov mora biti subjekt, ki upravlja centralni repozitorij, odgovoren za posodabljanje in kakovost metapodatkov in direktorija ter tudi za izvajanje nadzora dostopa. Kakovost metapodatkov z vidika popolnosti, konsistentnosti, pravočasnosti in točnosti mora omogočati pravilno delovanje za potrebe te TSI.

4.5 **Pravila glede vzdrževanja**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so posebna pravila glede vzdrževanja za podsistem, ki ga zadeva ta TSI, naslednja:

Kakovost prevoznih storitev mora biti zajamčena tudi, če bi bili podatki poškodovani ali bi se oprema za obdelavo podatkov v celoti ali delno pokvarila. Zato je priporočljivo namestiti dvojne sisteme ali računalnike s posebno visoko stopnjo zanesljivosti, ki zagotavljajo neprekinjeno delovanje med vzdrževanjem.

Vzdrževalni vidiki v zvezi z različnimi podatkovnimi bazami so navedeni v točkah 10 in 21 poglavja 4.2.19.2 - Dodatne zahteve glede podatkovnih baz.

4.6 **Strokovna usposobljenost**

Strokovna usposobljenost osebja, ki se zahteva za upravljanje in vzdrževanje podsistema in izvajanje TSI, je naslednja:

Izvajanje te TSI ne zahteva popolnoma novega sistema s strojno in programsko opremo ter novim osebjem. Uresničevanje zahtev te TSI zahteva le spremembe, posodobitve ali funkcionalne širitve dejavnosti, ki jih že opravlja obstoječe osebje. Zato ni dodatnih zahtev k obstoječim nacionalnim in evropskim pravilom o strokovni usposobljenosti.

▼B

Če je dodatno usposabljanje osebja potrebno, pa se ne bi smelo omejiti zgolj na prikaz, kako se rokuje z opremo. Člani osebja morajo poznati in razumeti svojo posebno vlogo, ki jo morajo odigrati v celotnem prevoznem procesu. Osebje se mora še zlasti zavedati zahteve po vzdrževanju visoke ravni delovne učinkovitosti, saj je odločilna za zanesljivost informacij, ki jih bo treba obdelati v poznejši fazi.

Strokovna usposobljenost, ki je potrebna za sestavljanje in obratovanje vlakov, je opredeljena v TSI Vodenje in upravljanje prometa.

4.7 **Zdravstveni in varnostni pogoji**

Zdravstveni in varnostni pogoji osebja, ki se zahtevajo za upravljanje in vzdrževanje zadevnega podsistema in izvajanje TSI, so:

Ni dodatnih zahtev k obstoječim nacionalnim in evropskim pravilom o zdravju in varnosti.

4.8 **Registri dovoljenih tipov vozil in infrastrukture**

V skladu s členom 34(1) Direktive 2008/57/ES „Agencija oblikuje in vodi register tipov železniških vozil, katerim so države članice dovolile začetek obratovanja v železniškem omrežju Evropske skupnosti“. V skladu s členom 35(1) Direktive 2008/57/ES „vsaka država članica poskrbi, da je register železniške infrastrukture objavljen in posodobljen“.

Zaradi letnega posodabljanja in objavljanja se ti registri ne morejo uporabljati za podsistem telematskih aplikacij za potniški promet. Zato ta TSI nima nič skupnega s temi registri.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1 **Opredelitev**

V skladu s členom 2(d) Direktive 2008/57/ES „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celotni sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema. Pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kot je „programska oprema“.

5.2 **Seznam komponent**

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive 2008/57/ES.

V zvezi s podsistemom „Telematske aplikacije za potniški promet“ komponente interoperabilnosti niso določene.

Za uresničevanje zahtev te TSI je potrebna samo standardna oprema IT, brez posebnih vidikov za interoperabilnost v železniškem okolju. To velja za sestavne dele strojne opreme in uporabljeno standardno programsko opremo, kakor so operacijski sistem in podatkovne baze. Aplikativna programska oprema je za vsakega uporabnika individualna ter se lahko prilagodi in izboljša v skladu z dejansko funkcionalnostjo in potrebami posameznika. Predlagana „arhitektura integracije aplikacij“ predvideva, da aplikacije morda nimajo enakega notranjega informacijskega modela. Integracija aplikacij je opredeljena kot proces, ki neodvisno zasnovane aplikacijske sisteme pripravi do skupnega delovanja.

▼B

5.3 **Zmogljivosti in specifikacije komponent**

Glejte poglavje 5.2; se ne nanaša na TSI Telematske aplikacije za potniški promet.

6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA

6.1 **Komponente interoperabilnosti**

6.1.1 *Postopki ocenjevanja*

Se ne nanaša na TSI Telematske aplikacije za potniški promet.

6.1.2 *Modul*

Se ne nanaša na TSI Telematske aplikacije za potniški promet.

6.2 **Podsistem Telematske aplikacije za potniški promet**

V skladu s Prilogo II k Direktivi 2008/57/ES so podsistemi razdeljeni na strukturna in operativna področja. Ocena skladnosti je obvezna za TSI na strukturnem področju. Podsistem Telematske aplikacije za potniški promet pa sodi v operativno področje in ta TSI ne določa nobenih modulov za ocenjevanje skladnosti.

7. IZVAJANJE

7.1 **Uvod**

Ta TSI se nanaša na podsistem telematskih aplikacij za potniški promet. Ta podsistem deluje v skladu s Prilogo II k Direktivi 2008/57/ES. Uporaba te TSI se zato ne naslanja na pojem novega, obnovljenega ali izboljšanega podsistema, kot je običajno pri TSI, povezanih s strukturnimi podsistemi, če v TSI to ni navedeno.

TSI se bo izvajala v fazah:

— faza ena: podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt;

— faza dve: razvoj;

— faza tri: uvedba.

7.2 **Faza ena – podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt**

Faza ena ima tri cilje:

1. Opredeliti sistem izmenjave podatkov (v nadaljnjem besedilu: sistem), ki je sestavljen iz skupnih sestavnih delov ter medsebojne povezanosti informacijskih in komunikacijskih sistemov zainteresiranih strani, ki lahko izpolnijo zahteve te uredbe.

2. Potrditi tak sistem z vidika tehnične in ekonomske izvedljivosti.

3. Pripraviti načrt dejavnosti, ki se zdijo potrebne za izvajanje sistema, skupaj z ustreznimi mejniki za spremljanje napredka izvajanja, ki ga opravljajo Komisija, Evropska agencija za železniški promet, države članice in zainteresirane strani, ki jih to zadeva.

7.2.1 *Projektno vodenje faze ena*

Komisija najpozneje en mesec po objavi te uredbe v *Uradnem listu Evropske unije* ustanovi usmerjevalni odbor, ki ga sestavljajo

— predstavniška telesa železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kakor je opredeljeno v členu 3(2) Uredbe (ES) št. 881/2004 („predstavniška telesa železniškega sektorja“),

▼B

— predstavnik prodajalcev vozovnic,

— predstavnik evropskih potnikov,

— Evropska agencija za železniški promet in

— Komisija.

Temu usmerjevalnemu odboru sopredsedujeta (a) Komisija in (b) oseba, ki jo imenujejo predstavniška telesa železniškega sektorja. Komisija bo ob pomoči članov usmerjevalnega odbora pripravila osnutek poslovnika usmerjevalnega odbora, o katerem se dogovori usmerjevalni odbor. Sprejete odločitve morajo biti pregledne ter dobro tehnično in ekonomsko utemeljene.

Člani usmerjevalnega odbora lahko usmerjevalnemu odboru predlagajo vključitev drugih organizacij kot opazovalcev, kadar za to obstajajo utemeljeni tehnični in organizacijski razlogi.

7.2.2 *Vloge in odgovornosti*

7.2.2.1 Zainteresirane strani

1. Projektna skupina, ki jo ustanovijo predstavniška telesa železniškega sektorja in vključuje predstavnika prodajalca vozovnic, izdela podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt na podlagi programa dela, ki ga odobri usmerjevalni odbor.

2. Projektna skupina imenuje potrebne delovne skupine, ki vključijo strokovno znanje in izkušnje Evropske agencije za železniški promet, prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture, upravljavcev postaj, predstavnikov delavcev prodajalcev vozovnic in predstavnikov potnikov.

3. Projektna skupina vodi celotni projekt pregledno, vsi zapisniki, dokumenti in končni izsledki projektne skupine in njenih delovnih skupin pa morajo biti stalno in v celoti na voljo Komisiji in Evropski agenciji za železniški promet.

4. Projektna skupina pošilja usmerjevalnemu odboru mesečna poročila o napredku in prevzema polno odgovornost za njegove odločitve. Strukturo in vsebino poročila o napredku potrdi usmerjevalni odbor na uvodnem sestanku.

5. Projektna skupina prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture, upravljavcem postaj, prodajalcem vozovnic in predstavnikom potnikov zagotavlja informacije in se z njimi posvetuje. Posebno pozornost posveča majhnim prevoznikom v železniškem prometu in prevoznikom v železniškem prometu, ki niso člani predstavniških teles železniškega sektorja, jih redno obvešča in se z njimi posvetuje.

6. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in predstavniki potnikov podpirajo projekt z zagotavljanjem informacij ter strokovnega funkcionalnega in tehničnega znanja in izkušenj, kakor in kadar projektna skupina to zahteva.

7.2.2.2 Evropska agencija za železniški promet

1. Evropska agencija za železniški promet spremlja in ocenjuje izdelavo podrobnih specifikacij IT, načrta upravljanja in glavnega načrta, da ugotovi, ali so postavljeni cilji doseženi.

2. Evropska agencija za železniški promet predloži Komisiji priporočilo o podrobnih specifikacijah IT, načrtu upravljanja in glavnem načrtu.

▼B

7.2.2.3 K o m i s i j a

1. Komisija navede projektni skupini seznam teles, ki jih je treba vključiti v projekt.

2. Ko Komisija prejme podrobne specifikacije IT, načrt upravljanja in glavni načrt, jih oceni na podlagi priporočila Evropske agencije za železniški promet ter na podlagi te ocene sprejme potrebne ukrepe za spremembo te TSI.

3. Komisija bo države članice sproti obveščala prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES.

7.2.3 *Končni izsledki*

Podrobne specifikacije IT morajo opisati sistem ter na jasen in nedvoumen način navesti, kako sistem izpolnjuje zahteve TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za potniški promet (TSI TAP). Izdelava takih specifikacij zahteva sistematično analizo ustreznih tehničnih, operativnih, ekonomskih in institucionalnih vprašanj, ki podpirajo proces izvajanja TSI TAP. Zato morajo končni izsledki med drugim zajemati:

1. Funkcionalne in tehnične specifikacije ter specifikacije zmogljivosti, z njimi povezane podatke, zahteve glede vmesnikov ter zahteve glede varnosti in kakovosti.

2. Oris celotne arhitekture sistema. Opisati mora, kako predpisani sestavni deli medsebojno delujejo in sodijo skupaj. Ta opis bi moral temeljiti na analizi sistemskih konfiguracij, ki omogočajo vključitev obstoječe opreme IT in zagotavljajo zahtevano funkcionalnost in učinkovitost.

Glavni načrt vsebuje:

1. Opredelitev dejavnosti, ki so potrebne za doseganje delovanja sistema.

2. Načrt prehodov z nizom faz, ki vodi do vmesnih in preverljivih oprijemljivih rezultatov, od sedanjega okvira informacijskih in komunikacijskih sistemov zainteresiranih strani do sistema.

3. Podrobni načrt mejnikov.

4. Oceno tveganja najpomembnejših faz glavnega načrta.

5. Oceno skupnih stroškov v življenjski dobi (LCC), povezanih z uvedbo in delovanjem sistema, skupaj s poznejšim naložbenim načrtom ter ustrezno analizo stroškov in koristi.

Upravljanje obsega opredelitev ustreznih upravljavskih struktur, metod in postopkov za podporo delovanju in validaciji sistema, pozneje pa za njegovo uvedbo in delovanje na terenu ter upravljanje v njegovem celotnem življenjskem ciklu (vključno z upravljanjem sporov med sodelujočimi strankami v skladu z določbami te TSI).

7.2.4 *Mejniki*

1. Projektna skupina in usmerjevalni odbor se morata sestati na uvodnem sestanku najpozneje dva meseca po objavi te uredbe v *Uradnem listu Evropske unije*.

   (a) Projektna skupina na uvodnem sestanku predstavi opis projekta in program dela, skupaj s časovnim razporedom.

▼B

Opis projekta pojasni razumevanje nalog, projektno organizacijo, vloge in odgovornosti ter projektno metodo, skupaj s procesom obveščanja vseh zainteresiranih strani ter posvetovanja z njimi.

(b) Na uvodnem sestanku bosta projektna skupina in usmerjevalni odbor obravnavala vsebino ter stopnjo podrobnosti vmesnega poročila in mesečnih poročil o napredku iz oddelka 7.2.2.1 ter se o njih dogovorila.

2. Projektna skupina mora usmerjevalnemu odboru predložiti vmesno poročilo najpozneje pet mesecev po uvodnem sestanku.

3. Končne izsledke je treba Komisiji in Evropski agenciji za železniški promet predložiti najpozneje deset mesecev po uvodnem sestanku.

4. Evropska agencija za železniški promet predloži priporočilo o končnih izsledkih Komisiji najpozneje dva meseca po tem, ko jih je prejela.

7.3 **Faza 2 – razvoj**

Vsi udeleženci, ki jih to zadeva, razvijejo sistem na podlagi spremembe sedanje TSI.

7.4 **Faza 3 – uvedba**

Vsi udeleženci, ki jih to zadeva, uvedejo sistem na podlagi spremembe sedanje TSI.

7.5 **Upravljanje sprememb**

7.5.1 *Postopek upravljanja sprememb*

Postopki za upravljanje sprememb se oblikujejo zato, da se zagotovi ustrezna analiza stroškov in koristi spremembe ter nadzorovano izvajanje sprememb. Postopke mora opredeliti, uvesti, podpirati in upravljati Evropska agencija za železniški promet in obsegajo:

— identifikacijo tehničnih omejitev, ki podpirajo spremembo,

— izjavo, kdo prevzema odgovornost za postopke izvajanja sprememb,

— validacijski postopek za spremembe, ki se bodo izvajale,

— politiko upravljanja sprememb, izdajo, prehod in postopno uvedbo,

— opredelitev odgovornosti za upravljanje podrobnih specifikacij ter zagotavljanje njihove kakovosti in upravljanja konfiguracij.

Odbor za nadzor sprememb (CCB) sestavljajo Evropska agencija za železniški promet, predstavniška telesa železniškega sektorja, predstavniško telo prodajalcev vozovnic, predstavniško telo potnikov in države članice. Takšno članstvo strank mora zagotoviti perspektivo sprememb, ki jih je treba uvesti, in skupno oceno njihovih posledic. CCB bo končno deloval pod pokroviteljstvom Evropske agencije za železniški promet.

7.5.2 *Posebni postopek upravljanja sprememb za tehnične dokumente, ki jih objavi Evropska agencija za železniški promet*

Tehnični dokumenti, ki so navedeni v poglavju 4 te TSI (razen standardov, ki so povezani z odprtimi vprašanji) in našteti v Prilogi III k tej uredbi, so tehnični dokumenti, ki jih objavi Evropska agencija za železniški promet v skladu s členom 5(8) Direktive 2008/57/ES.

▼B

Upravljanje nadzora sprememb za te tehnične dokumente vzpostavi Evropska agencija za železniški promet v skladu z naslednjimi merili:

1. Zahteve za spremembe, ki vplivajo na tehnične dokumente, se predložijo prek nacionalnih varnostnih organov (NSA) ali predstavniških teles železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kakor je opredeljeno v členu 3(2) Uredbe št. (ES) 881/2004, ali prek predstavnika prodajalcev vozovnic ali prek organa, ki je prvotno pripravil specifikacije, ki so predhodnice tehničnih dokumentov.

2. Zahteve za spremembe zbira in shranjuje Evropska agencija za železniški promet.

3. Evropska agencija za železniški promet predloži zahteve za spremembe svoji odgovorni delovni skupini, ki jih oceni in po potrebi pripravi predlog, skupaj z ekonomsko oceno.

4. Nato Evropska agencija za železniški promet predloži zahtevo za spremembo in ustrezni predlog odboru za nadzor sprememb, ki zahtevo za spremembo validira ali ne validira ali odloži.

5. Če zahteva za spremembo ni validirana, Evropska agencija za železniški promet pošlje organu, ki je spremembo zahteval, razlog za zavrnitev zahteve ali prošnjo za dodatne informacije o osnutku zahteve za spremembo.

6. Če je zahteva za spremembo validirana, se tehnični dokument spremeni.

7. Spremenjen tehnični dokument je treba pred objavo poslati Komisiji, skupaj z zahtevo za spremembo in njeno ekonomsko oceno.

8. Komisija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 29(1) Direktive 2008/57/ES.

9. Novo različico tehničnega dokumenta in validirano zahtevo za spremembo je treba objaviti na spletni strani Evropske agencije za železniški promet.

Kadar upravljanje nadzora sprememb vpliva na elemente, ki se uporabljajo skupaj s TSI v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni promet (TSI TAF), je treba spremembe izvesti tako, da ostanejo čim bolj usklajene z uporabljeno TSI TAF, da se dosežejo optimalne sinergije.

7.6 **Posebni primeri**

7.6.1 *Uvod*

V posebnih primerih, navedenih v nadaljevanju, so dovoljene naslednje posebne določbe:

(a) primeri „P“: stalni primeri;

(b) primeri „T“: začasni primeri, pri katerih je priporočeno doseganje ciljnega sistema do leta 2020 (cilj, določen v Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ([1]), kakor je bila spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES ([2]).

7.6.2 *Seznam posebnih primerov*

Za to TSI posebni primeri niso navedeni.

8. GLOSAR

Opredelitve v tem glosarju se nanašajo na uporabo izrazov v tej TSI.

([1]) UL L 228, 9.9.1996, str. 1.
([2]) UL L 167, 30.4.2004, str. 1.

▼B

Izraz	Opis
Stranka, ki zahteva dostop do omrežja	Pomeni prevoznika z licenco v železniškem prometu ali, v skladu z dovoljenjem vsake države članice, drugo stranko, ki želi pridobiti vlakovno pot v operativnem voznem redu za opravljanje prevozne storitve na svojem ozemlju v komercialne namene ali kot javno prevozno storitev. Primeri takih pooblaščenih strank so lahko javni organi ali vsaka druga stranka, ki ima pogodbo o dostopu do omrežja, ali mednarodno skupino takih strank, ki je znana tudi kot skupina prosilcev ali skupina strank z dostopom do omrežja
ACID	Pomeni „atomarnost, konsistentnost, izolacija, trajnost“ To so štiri primarne lastnosti, zagotovljene za vsako transakcijo: Atomarnost. V transakcijah, ki vključujejo dve ali več ločenih informacij, se potrdijo vse informacije ali pa nobena Konsistentnost. Transakcija ustvari novo in veljavno stanje podatkov, če pride do izpada, pa vrne vse podatke v stanje pred začetkom transakcije Izolacija. Tekoča transakcija, ki še ni potrjena, mora ostati izolirana od vseh drugih transakcij Trajnost. Sistem shrani potrjene podatke, tako da so tudi ob izpadu in ponovnem zagonu sistema razpoložljivi v svojem pravilnem stanju Koncept ACID je opisan v ISO/IEC 10026-1:1992, oddelek 4. Vsaka od teh značilnosti se lahko meri v primerjavi s primerjalnim indeksom. V splošnem se za uresničevanje koncepta ACID določi upravljavec transakcije ali monitor. V porazdeljenem sistemu je eden od načinov doseganja ACID uporaba dvosmerne potrditve (2PC), ki zagotavlja, da morajo dokončanje transakcije potrditi vsi vključeni udeleženci, ali pa je ne potrdi nobeden in se transakcija povrne v začetno stanje.
Datum/čas prihoda, dejanski	Pomeni dejanski datum (in čas) prihoda prevoznega sredstva
Datum/čas prihoda, ocenjen	Pomeni datum (in čas) prihoda prevoznega sredstva na podlagi tekoče napovedi
Datum/čas prihoda, predviden	Pomeni datum (in čas) prihoda prevoznega sredstva v voznem redu
Zamuda pri prihodu, pričakovana	Pomeni časovno razliko med ocenjenim datumom/časom prihoda in predvidenim datumom/časom prihoda
Zamuda pri prihodu, dejanska	Pomeni časovno razliko med dejanskim datumom/časom prihoda in predvidenim datumom/časom prihoda
Na podlagi lastne presoje	Pomeni, da se lahko prevoznik v železniškem prometu odloči na podlagi lastnih izkušenj in potreb
Sistem, ki dodeljuje storitev	Pomeni elektronski sistem s katalogom prevoznih storitev, za katere izvajalec prevoznih storitev pooblasti distributerje za izdajanje potnih dokumentov
Dodeljevalec	Pomeni podjetje, ki upravlja sistem za dodeljevanje storitev. Lahko je prevoznik
Pooblaščeni javni organ	Pomeni javni organ, ki ima z zakonom predpisano obveznost ali pravico zagotavljati potovalne informacije javnosti, nanaša pa se tudi na javni organ, ki je odgovoren za izvrševanje Uredbe (ES) št. 1371/2007 v skladu s členom 30(1) Uredbe

▼B

Izraz	Opis
Razpoložljivost	Pomeni informacije (prevozna storitev, vrsta ponudbe, tarifa, druga storitev), ki jih lahko potnik dejansko dobi v določenem času za določen vlak. Ne sme se zamenjati s ponudbo, ki navaja, da se (prevozna storitev, vrsta ponudbe, tarifa, druga storitev) nudi v začetnem načrtu, vendar je ni bilo mogoče prodati in je zato potnik ne more dobiti v določenem času za določen vlak
Osnovni parameter	Pomeni vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in zahteva odločanje po postopku iz člena 21(2), preden skupno predstavniško telo izdela osnutke TSI
Rezervacija (prodaja)	Pomeni prodajo vozovnice z rezervacijo ali brez nje
Prevoznik	Pomeni pogodbenega prevoznika v železniškem prometu, s katerim je potnik sklenil prevozno pogodbo, ali niz zaporednih prevoznikov v železniškem prometu, ki jih lahko zavezuje taka pogodba
Prevoznik, skupni	Pomeni prevoznika, ki je s pogodbo o sodelovanju povezan z enim ali več drugimi prevozniki za izvajanje prevozne storitve
Prevoznik, samostojni	Pomeni prevoznika, ki opravlja prevozno storitev neodvisno od drugih prevoznikov
Kanal	Pomeni način (kakor so avtomat na prodajnem mestu za vozovnice, vlakovni mediji, javne spletne storitve, telefonska prodaja, prodaja prek mobilnega telefona), ki ga uporablja prevoznik v železniškem prometu za zagotavljanje storitev (informacije, prodaja vozovnic, vračilo denarja za vozovnico, odziv na pritožbe itd.) potniku.
Identifikacija potniškega vagona	Pomeni enotno identifikacijsko številko potniškega vagona
Komisija	Pomeni Evropsko komisijo
Proizvod COTS	Pomeni serijske proizvode, ki so v komercialni prodaji
Odjemalec	Pomeni osebo, ki namerava kupiti, kupuje ali je kupila železniški proizvod zase ali za drugo(-ge) osebo(-be). Zato se lahko razlikuje od potnika (glejte Potnik)
Dešifriranje	Pomeni preoblikovanje šifriranih podatkov v prvotno obliko
Zamuda	Pomeni časovno razliko med načrtovanim časom prihoda potnika v skladu z objavljenim voznim redom in časom njegovega dejanskega ali pričakovanega prihoda
Delta odklon	Pomeni operativno „zakasnitev ali zgodnost“ v primerjavi z rezerviranim načrtovanim časom
Datum/čas odhoda, dejanski	Pomeni dejanski datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva
Datum/čas odhoda, ocenjen	Pomeni datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva na podlagi tekoče napovedi
Datum/čas odhoda, predviden	Pomeni datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva v voznem redu
Direktiva 2008/57	Pomeni Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti
Zamuda pri odhodu, dejanska	Pomeni časovno razliko med dejanskim datumom/časom odhoda in predvidenim datumom/časom odhoda

▼B

Izraz	Opis
Zamuda pri odhodu, pričakovana	Pomeni časovno razliko med datumom/časom odhoda in pričakovanim datumom/časom odhoda
Zaslon za prikaz	Pomeni vsako dinamično vidno napravo, nameščeno na postajah ali znotraj/zunaj vlakov, za obveščanje potnikov
Distributer	Pomeni podjetje, ki zagotavlja pravno in tehnično sposobnost izdajateljem za prodajo železniških proizvodov ali zagotavljanje spletnih možnosti odjemalcem za nakup železniških proizvodov. Poleg tega lahko distributer nudi izdajateljem storitve s sestavljanjem O-D (začetna točka-namembni kraj), ki jih izvajajo različni prevozniki, v celotna potovanja, kakor zahteva potnik. Distributer je lahko prevoznik
Domača vožnja	Pomeni vožnjo potnika z vlakom, pri kateri potnik ne prečka meje države članice
Storitev železniškega prevoza potnikov v notranjem prometu	Pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, pri kateri ni prečkanja meje države članice
Šifriranje	Pomeni šifriranje podatkov
ERA	Evropska agencija za železniški promet
Bistvene zahteve	Pomeni vse pogoje, opisane v Prilogi III Direktive 2008/57/ES, ki jih morajo izpolnjevati vseevropski železniški sistem, podsistemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki.
ETA	Pomeni ocenjeni čas prihoda (vlaka na postajo)
ETH	Pomeni ocenjeni čas primopredaje (vlaka enega upravljavca infrastrukture drugemu)
ETI	Pomeni ocenjeni čas izmenjave (vlaka enega prevoznika v železniškem prometu drugemu)
Evropska agencija za železniški promet	Pomeni agencijo, ustanovljeno v skladu z Direktivo 881/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije
Prevoznina	Pomeni stroške, ki jih je treba plačati za prevoz ali storitev
Napoved	Pomeni najboljšo oceno časa dogodka (npr. čas prihoda, odhoda ali prehoda vlaka)
Točka za napoved	Pomeni ciljno točko, za katero se pripravi napoved. Lahko se nanaša na prihod, odhod, prehod ali primopredajo
Storitev železniškega prevoza potnikov v tujini	Pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, ki jo je potnik kupil v državi, vendar se izvaja v državi, ki je različna od države nakupa
Prodaja v tujini	Pomeni prodajo vozovnice za vlak, ki jo opravlja izdajatelj, vendar pa ni (eden od) prevoznik(-kov), ki upravlja(-jo) vlak, na katerem bo vozovnica uporabljena. Izdajatelj je lociran v državi, ki je različna od države prevoznika(-kov)
FTP	Pomeni protokol za prenos datotek Protokol za prenos datotek med računalniškimi sistemi v omrežju TCP/IP
Izpolnjevanje	Pomeni proces izročitve proizvoda odjemalcu po tem, ko ga je kupil
Splošni prevozni pogoji	Pomeni pogoje prevoznika v obliki splošnih pogojev ali tarif, ki pravno veljajo v vsaki državi članici in so postali s sklenitvijo pogodbe o prevozu njen sestavni del

▼B

Izraz	Opis
Vlak skupno ceno	Pomeni vlak, na katerega lahko potnik vstopi samo, če je kupil vozovnico s skupno ceno
Točka primopredaje	Pomeni točko, kjer se odgovornost prenese z enega upravljavca infrastrukture na drugega
HTTP	Pomeni protokol za prenos hiperbesedila Protokol odjemalec/strežnik, ki se uporablja za povezavo s strežniki na spletu
UI	Pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture. To lahko zajema tudi upravljanje infrastrukturnih nadzornih in varnostnih sistemov. Naloge upravljavca infrastrukture na koridorju ali delu koridorja so lahko dodeljene raznim organom ali podjetjem
Upravljavec infrastrukture (UI)	Glejte UI
Vozovnice z rezervacijo (IRT – Integrated Reservation Tickets)	Pomeni vrsto vozovnice za vlak, ki je omejena na posebni vlak na določen datum/čas. Vozovnica IRT se lahko prodaja samo prek spletne transakcije med prodajnim terminalom in sistemom, ki dodeljuje storitev in je gostitelj ustreznega vlaka
Izmenjava med prevozniki	Pomeni prenos nadzora z enega prevoznika v železniškem prometu na drugega iz praktičnih operativnih in varnostnih razlogov ter zaradi odgovornosti. Primeri so: — zaporedni prevozniki v železniškem prometu, — vlaki z nadomestnimi prevozniki, — prenos informacij med različnimi prevozniki v železniškem prometu
Točka izmenjave	Pomeni mesto, kjer se upravljanje vlaka prenese od enega prevoznika v železniškem prometu k drugemu V zvezi z vožnjo vlaka prevoznik v železniškem prometu preda vlak naslednjemu prevozniku v železniškem prometu in ta je zdaj lastnik poti za naslednji odsek vožnje.
Vmesna postaja	Pomeni lokacijo, ki opredeljuje začetno ali končno točko odseka vožnje. To je lahko na primer točka izmenjave, primopredaje ali obravnave
Storitev železniškega prevoza potnikov v mednarodnem prometu	Pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, ki prečka mejo vsaj ene države članice
Mednarodna vožnja	Pomeni vožnjo potnika z vlakom, ki prečka mejo vsaj ene države članice
Mednarodna prodaja	Pomeni prodajo vozovnice za vlak za mednarodno vožnjo
Komponenta interoperabilnosti	Pomeni vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema. Pojem komponenta zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakršno je programska oprema
IP	Pomeni internetni protokol
Izdajatelj	Pomeni podjetje, ki prodaja vozovnice in sprejema plačila. Izdajatelj je lahko prevoznik in/ali distributer. Izdajatelj je podjetje, ki je na vozovnici navedeno s svojo oznako in po možnosti logotipom

▼B

Izraz	Opis
Vožnja	Pomeni premik potnika (ali več potnikov, ki potujejo skupaj) s kraja A na kraj B
Načrtovalec vožnje	Pomeni sistem IT, ki lahko predlaga rešitve za vožnjo Rešitev za vožnjo je sklop ene ali več komercialnih prevoznih storitev, ki odgovarja vsaj na vprašanje „Kako lahko pridem od kraja A do kraja B na določen datum in ob določenem času odhoda/prihoda?“. Vprašanje lahko vsebuje kompleksnejša dodatna merila, kakor je „najhitreje“, „najceneje“, „brez prestopov“ itd. Potnik lahko pripravi rešitve za vožnjo sam na podlagi pregleda različnih informacijskih virov ali pa mu rešitev ponudi načrtovalec vožnje
Imetnik	Pomeni osebo, ki je lastnik vozila ali ima pravico do uporabe vozila, trajno ekonomsko izkorišča vozilo kot prevozno sredstvo in je kot taka registrirana v registru železniškega voznega parka.
Identifikacija lokomotive	Pomeni enotno identifikacijsko številko vlečnega vozila
Dati na voljo	Pomeni objavo informacij ali podatkov, za katere lahko velja nadzor dostopa
Vnos na seznam	Pomeni metodo izpolnjevanja, pri kateri odjemalec opravi nakup vnaprej (npr. doma) in prejme samo potrditev, običajno z referenčno oznako. Podjetje, ki opravlja to vrsto prodaje, zagotovi organizaciji za nadzor vozovnic (TCO) seznam vseh potnikov (in referenčnih oznak), ki imajo dovoljenje za vstop na določen vlak. Potnik preprosto izrazi željo po vstopu na vlak pred odhodom ali po odhodu na TCO. TCO preveri, ali lahko potnik vstopi na vlak/ostane na njem
Tržna cena	Glejte Skupna cena
Metapodatki	Ta izraz preprosto pomeni podatke o podatkih. Opisuje podatke, programske storitve in druge sestavne dele, ki jih vsebujejo informacijski sistemi podjetij. Primeri vrst metapodatkov vključujejo standardne opredelitve podatkov, informacije o lokacijah in usmerjanju ter upravljanju sinhronizacije za distribucijo skupnih podatkov.
Priglašeni organi	Pomeni organe, odgovorne za presojo skladnosti ali primernosti komponent interoperabilnosti za uporabo ali oceno postopka ES za preverjanje podsistemov
Vlak NRT	Pomeni vlak, na katerega lahko vstopi potnik, ki je kupil vozovnico NRT, v primeru mednarodne prodaje ali prodaje v tujini
NRT	Vozovnice brez rezervacije – to je način prodaje vozovnic za vlak, namenjen za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini, pri katerem lahko izdajatelj izdela vozovnico lokalno, brez spletne transakcije s sistemom, ki dodeljuje rezervacijo. Vozovnice NRT so vedno odprte vozovnice, tj. pogodba o prevozu velja za vsak vlak NRT, ki obratuje na poti, označeni na vozovnici, v določenem obdobju veljavnosti. Izdajatelj potrebuje za izdajo vozovnice NRT seznam OD („serija“) ter enega ali več cenikov, ki ustrezajo lestvicam razdalj. Rezervacije se lahko kupijo (v nekaterih primerih se morajo kupiti) skupaj z vozovnico
Ponudba	Glejte Razpoložljivost
Uradna spletna stran	Pomeni javno spletno stran podjetja, na kateri se objavljajo komercialne informacije za odjemalce. Spletna stran mora biti strojno berljiva in upoštevati smernice za dostopnost spletnih vsebin

▼B

Izraz	Opis
Vse na enem mestu	Mednarodno partnerstvo med upravljavci železniške infrastrukture, ki omogoča eno samo kontaktno točko za železniške odjemalce za naslednje namene: naročanje določenih vlakovnih poti v mednarodnem tovornem prometu, spremljanje premikanja celotnega vlaka, v splošnem tudi zaračunavanje pristojbin za uporabo proge v imenu upravljavcev infrastrukture
Potnik	Pomeni osebo, ki namerava potovati, potuje ali je potovala in je ali bo uporabila prevozne storitve in druge storitve enega ali več prevoznikov v železniškem prometu Lahko se razlikuje od odjemalca (glejte Odjemalec)
Vlakovna pot	Pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem času (proga, opredeljena v času in prostoru)
Številka vlakovne poti	Pomeni številko opredeljene vlakovne poti
Plačilo	Pomeni prenos denarja od ene stranke (kakor je odjemalec) k drugi (kakor je distributer). Plačilo se običajno opravi v zameno za zagotovitev prevoza ali storitve
Vsak z vsakim	Pomeni razred sistemov in aplikacij, ki decentralizirano uporabljajo porazdeljene vire za opravljanje kritičnih funkcij
Oseba z omejeno mobilnostjo (PRM)	Pomeni vsako osebo, katere mobilnost je pri uporabi prevoza zmanjšana zaradi kakršne koli telesne invalidnosti (senzorične ali gibalne, stalne ali začasne), intelektualne nezmožnosti ali prizadetosti, ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti, ali zaradi starosti, in katere stanje zahteva posebno pozornost in prilagajanje storitve, ki je na voljo vsem potnikom, njenim posebnim potrebam
Peron	Pomeni območje na postaji za izstop z vlakov/vstop nanje
Primarni podatki	Pomeni osnovne podatke kot referenčne vnosne podatke za sporočila ali kot podlago za funkcionalnost in izračun izpeljanih podatkov
PRM	Glejte Oseba z omejeno mobilnostjo
Proizvod	Pomeni vrsto vlaka z opredeljenimi vrstami storitev (npr. visoka hitrost, prostori za skladiščenje koles, prostor za osebe z omejeno mobilnostjo, vagoni z ležalniki in/ali vagoni spalniki, jedilni vagoni, naprave za odnašanje itd.), ki so povezane z ustreznimi cenami in se lahko povežejo s posebnimi pogoji
Objava	Pomeni objavo informacij ali podatkov, za katere ne velja nadzor dostopa
Železniški sistem	Pomeni (kakor v „vseevropskem železniškem sistemu“), strukturo vseevropskega prometnega omrežja, opisano v Prilogi I (Direktiva 2008/57/ES), ki je sestavljena iz prog in stabilnih naprav, zgrajenih ali dograjenih za klasični in kombinirani železniški prevoz, ter iz železniškega voznega parka, zgrajenega za vožnjo po tej infrastrukturi
Prevoznik v železniškem prometu	Pomeni vsako javno ali zasebno podjetje, katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev za prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik obvezno zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko
Redni procesi v primerjavi s kratkoročnimi	Redni proces pomeni proces, ki poteka v obdobju sedmih ali več dni Kratkoročni proces pomeni proces, ki poteka v obdobju, krajšem od sedmih dni

▼B

Izraz	Opis
Točka javljanja	Pomeni točke prehoda, ki jih upravljavec infrastrukture uporablja (samo) za zagotavljanje informacij o vožnji vlaka, ali točke, kjer se pripravljajo napovedi
Repozitorij	Pomeni skladiščenje podatkov, ki je podobno podatkovni bazi in podatkovnemu slovarju; vendar po navadi vključuje celovit sistem za upravljanje informacij Poleg opisov podatkovnih struktur (tj. osebkov in elementov) mora vsebovati tudi metapodatke, ki so zanimivi za podjetje, podatkovne zaslone, poročila, programe in sisteme
Rezervacija	Pomeni dovoljenje, pisno ali elektronsko, ki daje pravico do storitve (prevoza ali pomoči) na podlagi predhodno potrjenega dogovora o prevozu za določeno osebo
Sistem rezervacij	Pomeni računalniško podprt sistem za shranjevanje in priklic informacij ter vodenje transakcij v zvezi s potovanjem. Sistem rezervacij omogoča sprotno vzdrževanje pravilnega popisa in je na voljo agentom/posrednikom po vsem svetu
Posrednik	Pomeni osebo ali podjetje, ki odjemalcu proda vozovnico za železniško storitev z rezervacijo ali brez nje. Posrednik je lahko prevoznik v železniškem prometu (agent) ali pooblaščeni turistični agent
Proga	Pomeni zemljepisno pot, ki bo potekala od začetne točke do namembne točke
Odsek proge	Pomeni del proge
PŽP	Glejte Prevoznik v železniškem prometu
Prodaja	Glejte Rezervacija
Storitev	Glejte Prevozna storitev
Izvajalec storitev	Pomeni osebo, odgovorno za izvajanje kakršnih koli storitev, povezanih s prevozom potnikov
Treba je	Pomeni, da je opredelitev absolutna zahteva specifikacije
Kratkoročni procesi	Glejte Redni procesi v primerjavi s kratkoročnimi
Prošnja za vlakovno pot v kratkem roku	Pomeni posamezno prošnjo za vlakovno pot v skladu s členom 23 Direktive 2001/14/ES zaradi dodatnih prevoznih zahtev ali operativnih potreb
SQL	Pomeni sestavljeni jezik za poizvedbe Jezik, ki so ga razvili pri IBM, standardiziran pa je bil z ANSI in ISO, in se uporablja za ustvarjanje, upravljanje in priklic podatkov v relacijskih podatkovnih bazah.
Zainteresirane strani	Pomeni vsako osebo ali organizacijo z upravičenim interesom za izvedbo vlakovne storitve, npr.: — prevoznik v železniškem prometu, — ponudnik lokomotiv, — ponudnik vagonov, — ponudnik strojevodij/vlakovnega osebja, — upravljavec infrastrukture (UI), — upravljavec voznega parka, — ponudnik trajekta, — delavec — prodajalec vozovnic — potnik

▼B

Izraz	Opis
Postaja	Pomeni železniško lokacijo, kjer lahko potniški vlak začne vožnjo, se ustavi ali konča vožnjo
Upravljavec postaje	Pomeni organizacijski subjekt v državi članici, na katerega je bila prenesena odgovornost za upravljanje železniške postaje in je lahko upravljavec infrastrukture
Nadomestni prevoznik	Pomeni prevoznika v železniškem prometu, ki ni sklenil prevozne pogodbe s potnikom, vendar mu je pogodbeni prevoznik v železniškem prometu v celoti ali deloma poveril izvedbo prevoza po železnici
Tarifa	Pomeni določen sklop prevoznin, ki so na voljo za določen vlak ali določen dan ali določen del O-D vožnje. Tarife se lahko združujejo v različne kategorije (kakor so javne prevoznine, skupinske prevoznine itd.)
TCO	Pomeni organizacijo za nadzor vozovnic. To je organizacija, ki je pooblaščena za preverjanje potniških vozovnic. Največkrat gre za prevoznika. Po potrebi mora TCO izročiti distributerjem varnostna potrdila za Mednarodno železniško vozovnico za tiskanje doma (IRTHP)
Tehnični dokument	Pomeni vsak tehnični dokument, ki ga objavi Evropska agencija za železniški promet v skladu s členom 5(8) Direktive 2008/57
Tehnična specifikacija za interoperabilnost	Pomeni specifikacijo, sprejeto v skladu z Direktivo 2008/57, ki velja za vsak podsistem ali del podsistema, da bi zadostil bistvenim zahtevam in zagotovil interoperabilnost železniškega sistema
TETA	Glejte Predvideni čas prihoda vlaka
Tretja oseba	Pomeni vsako javno ali zasebno podjetje, ki ni prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, in izvaja storitve kot pomožne storitve ali storitve, povezane s storitvami/prevoznimi storitvami
Enotna vozovnica	Pomeni vozovnico ali vozovnice, ki predstavljajo prevozno pogodbo o zaporednih storitvah železniškega prevoza enega ali več prevoznikov v železniškem prometu
Vozovnica	Pomeni materialno ali nematerialno registracijo, ki dovoljuje potniku pogodbeno uporabo ene ali več komercialnih prevoznih storitev, ki jih nudi eden ali več prevoznikov v železniškem prometu
Vozovnica ob odhodu	Pomeni metodo izpolnjevanja, pri kateri odjemalec opravi nakup vnaprej (npr. doma) in dvigne vozovnico na odhodni postaji, na prodajnem oknu ali prodajnem avtomatu
Prodajalec vozovnic	Pomeni vsakega posrednika prevoznih storitev v železniškem prometu, ki sklepa prevozne pogodbe in prodaja vozovnice v svojem imenu ali v imenu prevoznika v železniškem prometu
Vozni red	Pomeni seznam komercialnih prevoznih storitev, ki jih nudi prevoznik v železniškem prometu v določenem obdobju
TOD	Glejte Vozovnica ob odhodu
Organizator potovanja	Pomeni organizatorja ali posrednika, ki ni prevoznik v železniškem prometu v smislu točk (2) in (3) člena 2 Direktive 90/314/EGS
Predvideni čas prihoda vlaka	Pomeni predvideni čas prihoda vlaka na določeno točko, npr. točko primopredaje, točko izmenjave, namembni kraj vlaka
Vlakovna pot	Pomeni vlakovno progo, opredeljeno v času in prostoru

▼B

Izraz	Opis
Vožnja vlaka prekinjena	Pomeni, da je na podlagi lokalnih razmer v določenem času in mnenja vključenih strani nadaljevanje vožnje vlaka neznano Če je znana zamuda, upravljavec infrastrukture pošlje sporočilo o napovedi vožnje vlaka
Vseevropski železniški sistem	Pomeni železniško omrežje, kakor je opisano v Prilogi 1 k Direktivi 2008/57/ES
Prevozna pogodba	Pomeni pogodbo o prevozu, za katerega se zahteva plačilo, ali brezplačnem prevozu med prevoznikom v železniškem prometu ali prodajalcem vozovnic in potnikom o zagotovitvi ene ali več prevoznih storitev
Vrsta prevoza	Pomeni splošno vrsto vozila, ki lahko prevaža potnike (vlak, letalo, avtobus itd.)
Prevozna storitev	Pomeni komercialno prevozno storitev ali prevozno storitev na podlagi pogodbe o javnih storitvah, ki povezuje dva ali več krajev in jo ponuja prevoznik v železniškem prometu v skladu z objavljenim voznim redom. Prevozna storitev se običajno opravlja z določeno vrsto prevoza
Izvajalec prevoznih storitev	Pomeni vsako zasebno ali javno podjetje, ki ima dovoljenje za prevoz ljudi v domačem ali mednarodnem potniškem prometu. „Izvajalec prevoznih storitev“ sprejema potne dokumente, ki jih izdajajo pooblaščena prodajna mesta njegovih distributerjev. Ima vlogo pogodbenega prevoznika, s katerim je potnik sklenil pogodbo o prevozu. Izvedba prevozne storitve se lahko v celoti ali delno zaupa nadomestnemu prevozniku
TSI	Glejte Tehnična specifikacija za interoperabilnost
XML	Pomeni razširjeni označevalni jezik
XQL	Pomeni razširjeni sestavljeni jezik za poizvedbe

▼B

PRILOGA II

SEZNAM ODPRTIH TOČK

V skladu s členom 5(6) Direktive 2008/57/ES so opredeljene naslednje odprte točke:

Oddelek	Odprte točke
4.2.2.1	Tehnični dokument o postopku in zanj uporabljene informacije v zvezi s podatki o tarifah za domačo prodajo.
4.2.10	Standard za obravnavanje varnostnih elementov za distribucijo proizvodov
4.2.11.2	Standard za evropsko „vozovnico ob odhodu“ in evropski „vnos na seznam“
4.2.11.3	Tehnični dokument ali standard o načinih neposrednega izpolnjevanja, povezanih z vozovnicami in/ali rezervacijami in vrsto medija za domačo prodajo
4.2.11.4	Tehnični dokument ali standard o načinih posrednega izpolnjevanja, povezanih z vozovnicami in/ali rezervacijami in vrsto medija za domačo prodajo
4.2.22	Standard za izmenjavo informacij o prevozninah v okviru povezave z drugimi vrstami prevoza

▼**M1**

PRILOGA III

Seznam tehničnih dokumentov, navedenih v tej TSI

Referenca	Oznaka
B.1. (V1.1.1)	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov o tarifah za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini – vozovnice NRT
B.2. (V1.1)	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov o tarifah za mednarodno prodajo in prodajo v tujini – vozovnice z rezervacijo (IRT)
B.3. (V1.1)	Računalniška izdelava in izmenjava podatkov za mednarodno prodajo ali prodajo v tujini – posebne ponudbe
B.4. (V1.1.1)	Navodila za izvajanje sporočil EDIFACT, ki obsegajo izmenjavo podatkov iz voznih redov
B.5. (V1.1)	Elektronska rezervacija sedežev/mest ter elektronska izdelava potnih dokumentov – izmenjava sporočil
B.6. (V1.1)	Elektronska rezervacija sedežev/mest ter elektronska izdelava potnih dokumentov (standardi RCT2)
B.7. (V1.1.1)	Mednarodna železniška vozovnica za tiskanje doma
B.8. (V1.1)	Standardne številčne oznake za prevoznike v železniškem prometu, upravljavce infrastrukture in druga podjetja, vključena v verige v železniškem prometu
B.9. (V1.1)	Standardne številčne oznake za lokacije
B.10 (V1.1)	Elektronska rezervacija pomoči za osebe z omejeno mobilnostjo – izmenjava sporočil
B.30. (V1.1)	Shema - katalog sporočil/sklopov podatkov, ki jo potrebuje prevoznik v železniškem prometu/upravljavec infrastrukture za sporočanje TSI TAP

▼B

PRILOGA IV

SEZNAM TARIF ZA MEDNARODNO PRODAJO ALI PRODAJO V TUJINI

C.1 **Tarife NRT**

Bistvena vsebina podatkov o tarifah NRT je:

— serija,

— proizvodi,

— storitve,

— oznake prevoznika,

— preglednice prevoznin,

— seznam postaj.

Tarife NRT morajo biti na voljo vnaprej, vsaj tri mesece pred začetkom veljavnosti tarif.

C.2 **Tarife IRT**

Bistvena vsebina podatkov o tarifah IRT je:

— tarife,

— tarifne lestvice,

— kartice, ki se uporabljajo s tržnimi cenami,

— vrste izključitev,

— prodajni pogoji,

— poprodajni pogoji,

— preglednice prevoznin,

— seznam postaj/con.

Tarife IRT morajo biti na voljo vnaprej v skladu z njihovimi prodajnimi pogoji.

C.3 **Posebne tarife**

Bistvena vsebina podatkov o posebnih tarifah je:

— ponudba in njeni pogoji,

— prevoznine,

— dodatki,

— pooblastila,

— število potnikov/spremljevalcev in njihove kategorije,

— vrste znižanj,

— vrste izključitev,

— prodajni pogoji,

— poprodajni pogoji,

— pristojbine za rezervacijo,

— serija,

— vlaki, vključno s kategorijami in napravami.

Posebne tarife morajo biti na voljo vnaprej v skladu s prodajnimi pogoji.