Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B**

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 454/2011

av den 5 maj 2011

om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 123, 12.5.2011, s. 11)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens förordning (EU) nr 665/2012 av den 20 juli 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 454/2011

av den 5 maj 2011

om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ([1]), särskilt artikel 6.1, och

av följande skäl:

(1) Enligt artikel 2 e i direktiv 2008/57/EG är järnvägssystemet uppdelat i strukturella och funktionella delsystem. Varje delsystem bör omfattas av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD).

(2) Genom beslut K(2006) 124 slutlig av den 9 februari 2007 gav kommissionen Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) i uppdrag att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ([2]). Enligt villkoren i detta uppdrag fick byrån i uppdrag att utarbeta utkastet till TSD avseende telematikapplikationer för persontrafik. Byrån utfärdade en rekommendation den 31 maj 2010. Denna rekommendation bör kompletteras med ytterligare en rekommendation – efter ett uppdrag från kommissionen – som omfattar tariffer, biljettförsäljning/-utfärdande och bokning för inrikes resor. Byrån bör vid utarbetandet av utkastet till rekommendation ta hänsyn till nationell utveckling och teknisk utveckling inom området innovativ biljetthantering och intermodalitet.

(3) Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet är specifikationer som antas i enlighet med direktiv 2008/57/EG. TSD:n i bilagan omfattar delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och för att driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet ska kunna säkerställas.

(4) En effektiv sammankoppling av de olika infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem anses vara viktig, i synnerhet för tillhandahållandet av aktuell information och biljetthanteringstjänster för resenärer.

(5) Syftet med denna TSD är att fastställa förfaranden och gränssnitt mellan alla typer av aktörer för att tillhandahålla information och utfärda biljetter för resenärer via allmänt tillgängliga tekniska lösningar. Detta bör inkludera utbyte av information om följande aspekter: system som ger information till resenärer före och under

([1]) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼B

resan; boknings- och betalningssystem; bagagehantering; utfärdande av biljetter via biljettkontor, via biljettautomater, ombord på tåg, per telefon, via Internet eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik; samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag.

(6) Den information som ges till resenärer bör vara åtkomlig i enlighet med kraven i kommissionens beslut 2008/164/EG av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ([1]).

(7) Bestämmelserna i denna TSD bör inte inverka på beslut som fattas av medlemsstaterna enligt artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 ([2]).

(8) Detaljerade specifikationer är nödvändiga för att säkerställa att denna förordning kan tillämpas. Dessa specifikationer definierar systemet för datautbyte baserat på gemensamma komponenter och på sammankopplingen av de relevanta aktörernas informations- och kommunikationssystem. En beskrivning av styrningen av utvecklingen, införandet och driften av detta system och en översiktsplan för utvecklingen och införandet av detta system är också nödvändiga. Dessa resultat kommer att levereras under en inledningsfas av genomförandet. Därför måste TSD:n ändras i ett senare skede för att ta hänsyn till dessa resultat (detaljerade specifikationer, styrning och översiktsplan).

(9) I enlighet med artikel 5.8 i direktiv 2008/57/EG bör de tekniska dokument som offentliggjorts av byrån och som det hänvisas till i denna förordning anses utgöra bilagor till TSD:n och bör bli obligatoriska att tillämpa så snart TSD:n träder i kraft.

(10) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. I bilaga I återfinns den tekniska specifikation för driftskompatibilitet (nedan kallad *TSD*) som rör delen ”applikationer för persontrafik” i delsystemet Telematikapplikationer i det transeuropeiska järnvägssystemet som avses i artikel 6.1 i direktiv 2008/57/EG.

2. TSD:n ska vara tillämplig på delen applikationer för persontrafik (i direktiv 2008/57/EG kallad *applikationer som ingår i servicen till passagerarna*) i delsystemet Telematikapplikationer enligt definitionen i avsnitt 2.5 i bilaga II till direktiv 2008/57/EG.

3. I fråga om persontransporttjänster med järnväg från eller till tredjeländer är överensstämmelse med kraven i denna TSD beroende av tillgången till information från aktörer utanför EU, såvida inte ett informationsutbyte som är förenligt med TSD:n uppnås genom bilaterala avtal.

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

▼B

Artikel 2

Denna TSD ska införas i tre faser:

— En första fas med fastställande av detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan (fas 1).

— En andra fas som rör utvecklingen av systemet för datautbyte (fas 2).

— En slutfas som rör införandet av systemet för datautbyte (fas 3).

Artikel 3

1. Europeiska järnvägsbyrån ska på sin webbplats offentliggöra de tekniska dokument som förtecknas i bilaga III och ska hålla dem aktuella. Den ska tillämpa en ändringshanteringsprocess för de tekniska dokumenten i enlighet med avsnitt 7.5.2 i bilaga I. Den ska lämna lägesrapporter om utarbetandet av dessa dokument till kommissionen. Kommissionen ska informera medlemsstaterna genom den kommitté som har inrättats enligt artikel 29 i direktiv 2008/57/EG.

2. Europeiska järnvägsbyrån ska på sin webbplats offentliggöra de referensfiler som avses i avsnitt 4.2.19 i bilaga I och ska hålla dem aktuella. Den ska tillämpa en ändringshanteringsprocess för sådana filer. Den ska lämna lägesrapporter om utarbetandet av dessa dokument till kommissionen. Kommissionen ska informera medlemsstaterna genom den kommitté som har inrättats enligt artikel 29 i direktiv 2008/57/EG.

3. Europeiska järnvägsbyrån ska senast den 31 mars 2012 lämna sin rekommendation om de öppna punkter som förtecknas i bilaga II till denna förordning.

Artikel 4

Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och byrån ska stödja arbetet i fas 1 enligt specifikationen i avsnitt 7.2 i bilaga I genom att tillhandahålla funktionell och teknisk information och sakkunskap.

Artikel 5

De organ som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå enligt artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 ([1]) tillsammans med en företrädare för biljettåterförsäljare och en företrädare för europeiska resenärer, ska utveckla de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen enligt beskrivningen i avsnitt 7 i bilaga I och ska lämna dem till kommissionen senast ett år efter offentliggörandet av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 6

Medlemsstaterna ska se till att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare och biljettåterförsäljare informeras om denna förordning.

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

▼B

Artikel 7

Denna förordning ska ändras med beaktande av resultaten från fas 1 sådan den beskrivs i avsnitt 7.2 i bilaga I.

Artikel 8

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

1. INLEDNING

1.1 **Tekniskt tillämpningsområde**

Denna tekniska specifikation för driftskompatibilitet (nedan kallad *TSD*) rör delen ”applikationer för persontrafik” i delsystemet Telematikapplikationer i det transeuropeiska järnvägssystemet enligt artikel 6.1 i direktiv 2008/57/EG. Delsystemet anges som ett funktionellt definierat delsystem i förteckningen i bilaga II till direktiv 2008/57/EG.

1.2 **Geografiskt tillämpningsområde**

Det geografiska tillämpningsområdet för denna TSD är det transeuropeiska järnvägssystemet enligt definitionen i artikel 2 a i direktiv 2008/57/EG.

1.3 **Innehållet i denna TSD**

Innehållet i denna TSD är utformat i enlighet med artikel 5 i direktiv 2008/57/EG.

Denna TSD innehåller också, i kapitel 4, de särskilda drifts- och underhållsregler som gäller för det tekniska och geografiska tillämpningsområdet.

2. DEFINITION AV DELSYSTEMET/TILLÄMPNINGSOMRÅDET

2.1 **Delsystemet**

Denna TSD omfattar

a) det funktionella delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik,

b) den del av delsystemet Underhåll som rör telematikapplikationer för persontrafik (dvs. metoder för användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaser, programvara och datakommunikationsprotokoll etc.).

Den inbegriper tillhandahållandet av information om följande aspekter:

a) System som ger information till resenärer före och under resan.

b) Boknings- och betalningssystem.

c) Bagagehantering.

d) Utfärdande av biljetter via biljettkontor eller biljettautomater eller telefon eller Internet, eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik, och ombord på tåg.

e) Samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag.

2.1.1 *Information till resenärer före och under resan*

I bilaga II till förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer förtecknas den minimiinformation som ska ges till resande av järnvägsföretag och/eller biljettåterförsäljare.

2.1.2 *Boknings- och betalningssystem*

Information kommer att utväxlas mellan boknings- och biljetthanteringssystemen och betalningssystemen hos de olika biljettåterförsäljarna och järnvägsföretagen i syfte att göra det möjligt för resenären att betala för ovannämnda biljetter, bokningar och tillägg för den resa och den tjänst som resenären valt.

▼B

2.1.3 *Bagagehantering*

Resenären kommer att få information om rutiner för klagomål i händelse av att inskrivet resgods kommer bort under resan. Vidare kommer resenärer att få information om avsändning eller upphämtning av inskrivet resgods.

2.1.4 *Utfärdande av biljetter via biljettkontor eller biljettautomater eller telefon eller Internet, eller någon annan allmänt tillgänglig informationsteknik*

Information kommer att tillhandahållas mellan järnvägsföretag och biljettåterförsäljare för att göra det möjligt för biljettåterförsäljaren att, i den mån sådana erbjuds, utfärda biljetter, direkta biljetter och tillägg samt att göra bokningar.

2.1.5 *Samordning av anslutningar mellan tåg och med andra transportslag*

En standard föreslås för tillhandahållande av information till och utbyte av information med andra transportslag.

3. VÄSENTLIGA KRAV

3.1 **Överensstämmelse med de väsentliga kraven**

Enligt artikel 4.1 i direktiv 2008/57/EG ska det transeuropeiska järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna uppfylla de väsentliga krav som övergripande beskrivs i bilaga III till direktivet.

Inom tillämpningsområdet för denna TSD uppfylls de relevanta väsentliga krav för delsystemet som anges i kapitel 3 i denna TSD genom överensstämmelse med de specifikationer som beskrivs i kapitel 4 (Beskrivning av delsystemet).

3.2 **Aspekter som rör allmänna krav**

De allmänna kravens relevans för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik bestäms enligt följande:

3.2.1 *Säkerhet*

De säkerhetsrelaterade väsentliga krav som gäller för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik är följande: de väsentliga kraven 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG. Dessa väsentliga krav är inte relevanta för delsystemet Telematikapplikationer.

3.2.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

Det väsentliga kravet 1.2 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

3.2.3 *Hälsa*

De väsentliga kraven 1.3.1 och 1.3.2 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG är inte relevanta för delsystemet Telematikapplikationer.

3.2.4 *Miljöskydd*

De väsentliga kraven 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 och 1.4.5 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG är inte relevanta för delsystemet Telematikapplikationer.

3.2.5 *Teknisk kompatibilitet*

Det väsentliga kravet 1.5 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG är inte relevant för delsystemet Telematikapplikationer.

▼B

3.3 **Aspekter som specifikt rör delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik**

De allmänna kravens relevans för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik bestäms enligt följande:

3.3.1 *Teknisk kompatibilitet*

Det väsentliga kravet 2.7.1 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls särskilt genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

3.3.2 *Tillförlitlighet och tillgänglighet*

Det väsentliga kravet 2.7.2 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls särskilt genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

Detta väsentliga krav, särskilt kravet på att användningen ska ske på ett sätt som garanterar effektiviteten i dessa telematikapplikationer och kvaliteten på tjänsten, ligger emellertid till grund för hela TSD:n och är inte begränsat enbart till de ovannämnda kapitlen.

3.3.3 *Hälsa*

Beträffande det väsentliga kravet 2.7.3 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG anges i denna TSD inga krav utöver befintliga nationella och europeiska bestämmelser om minimiregler för ergonomi och hälsoskydd för ett gränssnitt mellan dessa telematikapplikationer och användarna.

3.3.4 *Säkerhet*

Det väsentliga kravet 2.7.4 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG uppfylls genom följande kapitel:

— Kapitel 4.2.19: Olika referensfiler och databaser.

— Kapitel 4.2.21: Nätverk och kommunikation.

4. BESKRIVNING AV DELSYSTEMET

4.1 **Inledning**

Med beaktande av alla tillämpliga väsentliga krav kännetecknas delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik av följande grundparametrar som beskrivs i följande avsnitt.

4.2 **Funktionella och tekniska specifikationer för delsystemet**

4.2.1 *Utbyte av tidtabellsdata*

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska utföra utbytet av tidtabellsdata.

Denna grundparameter ska säkerställa att tidtabeller som innehåller de dataelement som definieras nedan görs tillgängliga för ett annat järnvägsföretag, för tredje part och för offentliga organ. Denna grundparameter ska också säkerställa att varje järnvägsföretag tillhandahåller korrekta och aktuella tidtabellsdata.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets persontrafik.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

▼B

4.2.1.1 Järnvägsföretaget gör sina egna tidtabellsdata tillgängliga för andra järnvägsföretag och för tredje part

Järnvägsföretaget ska tillgängliggöra alla sina tidtabellsdata för vilka järnvägsföretaget är ansvarigt som enda transportföretag eller som ett av transportföretagen i ett samarbete, och vilka avser transporttjänster som kan köpas av allmänheten, genom att garantera åtkomst för alla järnvägsföretag, för tredje part och för offentliga organ. Järnvägsföretaget ska säkerställa att dessa tidtabellsdata är korrekta och aktuella. Tidtabellsdata ska hållas tillgängliga i minst tolv månader efter det att de har upphört att gälla.

Om ett järnvägsföretag driver en transporttjänst för vilken det är ett av de samarbetande transportföretagen ska järnvägsföretaget, tillsammans med alla övriga samarbetande transportföretag, säkerställa att dess del av tidtabellen är korrekt och aktuell.

Huvudinnehållet i dessa tidtabellsdata ska vara följande:

— Grundprinciper för tågvarianter.

— Tågsymbol.

— Olika tänkbara sätt att beteckna trafikdagar.

— Tågkategori/trafiktyp.

— Transporttjänstförbindelser.

— Vagngrupper kopplade till tåg.

— Tillkoppling, frånkoppling.

— Genomgående förbindelser (anslutning till).

— Genomgående förbindelser (byte av tågnummer).

— Närmare uppgifter om transporttjänster.

— Uppehåll med trafikrestriktioner.

— Nattåg.

— Resa över tidszoner.

— Uppgifter om prissystem och bokningar.

— Det transportföretag som levererar informationen.

— Det transportföretag som är platstilldelande.

— Servicefaciliteter.

— Tågets tillgänglighet för funktionshindrade (inklusive förekomst enligt plan av handikapplatser, rullstolsplatser, sovkupéer som är tillgängliga även med rullstol – se TSD Tillgänglighet för funktionshindrade 4.2.4) – se avsnitt 4.2.6.1.

— Tilläggstjänster.

— Anslutningar – tidsmarginaler mellan transporttjänster.

— Stationsförteckning.

För transporttjänster över vilka järnvägsföretaget har ensam kontroll ska årstidtabellen göras tillgänglig minst två månader innan den tidtabellen träder i kraft. För återstående transporttjänster ska järnvägsföretaget göra tidtabellen tillgänglig så snart som möjligt.

▼B

Järnvägsföretaget ska tillgängliggöra alla ändringar av årstidtabellen i en serie tidtabellsuppdateringar minst sju dagar innan dessa ändringar träder i kraft. Denna skyldighet ska gälla endast om ändringen är känd för järnvägsföretaget sju eller flera dagar innan den träder i kraft.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.4 (se bilaga III).

4.2.2 *Utbyte av tariffdata*

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska utföra utbytet av tariffdata.

Denna grundparameter ska säkerställa att tariffdata i det format som definieras nedan är tillgängliga för andra järnvägsföretag eller för tredje part som är auktoriserad återförsäljare.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för alla persontrafiktariffer som järnvägsföretaget tillämpar för inrikes, internationell och utrikes försäljning.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.2.1 Järnvägsföretaget gör sina egna tariffer tillgängliga för andra järnvägsföretag, offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare och tredje part som är auktoriserade återförsäljare

Järnvägsföretaget ska tillgängliggöra alla sina tariffer (inklusive pristabeller) genom att garantera åtkomst för de järnvägsföretag och tredje parter som det i enlighet med distributionsavtal gör till auktoriserade återförsäljare, och för offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare. Järnvägsföretaget ska säkerställa att tariffdata är korrekta och aktuella.

Om ett järnvägsföretag driver en transporttjänst för vilken det är ett av de samarbetande transportföretagen ska järnvägsföretaget, tillsammans med alla övriga samarbetande transportföretag, säkerställa att tariffdata är korrekta och aktuella.

Huvudinnehållet i tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning ska vara de uppgifter som anges i bilaga IV.

Tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning ska göras tillgängliga för järnvägsföretag och tredje parter som i enlighet med distributionsavtal är auktoriserade återförsäljare och för offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare, åtminstone så lång tid i förväg som anges i bilaga IV.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska – beträffande tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning – överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.1 (se bilaga III).

— B.2 (se bilaga III).

— B.3 (se bilaga III).

Tariffdata avsedda för inrikes försäljning ska göras tillgängliga för järnvägsföretag och tredje parter som är auktoriserade återförsäljare, och också för offentliga organ som är auktoriserade återförsäljare, åtminstone så lång tid i förväg som föreskrivs för tariffdata som är avsedda för internationell eller utrikes försäljning.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska – beträffande tariffdata som är avsedda för inrikes försäljning – överensstämma med de tekniska dokument som ska utarbetas av byrån (se bilaga II).

▼B

4.2.3 *Hantering av information om järnvägsföretagets kontaktuppgifter*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska tillhandahålla information om sin officiella webbplats, där kunder kan få korrekt information.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för alla järnvägsföretag.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.3.1 Järnvägsföretaget tillgängliggör data med sina kontaktuppgifter

Järnvägsföretaget ska för andra järnvägsföretag, för byrån, för tredje parter och för offentliga organ offentliggöra data som inbegriper dess namn som transportföretag, *carrier code* (transportföretagets kod) samt adressen till dess officiella webbplats. Den officiella webbplats som avses i denna grundparameter ska vara maskinläsbar och ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll. Om ett järnvägsföretag driver en gemensam affärsenhet tillsammans med ett eller flera andra järnvägsföretag ska den gemensamma affärsenhetens namn, *carrier code* (transportföretagens koder) och den officiella webbplatsen göras tillgängliga för de övriga järnvägsföretagen.

När ett järnvägsföretag gör sin tidtabellsinformation tillgänglig för andra järnvägsföretag i enlighet med kapitel 4.2.1.1 ska det se till att transportföretagets namn i denna tidtabellsinformation motsvarar transportföretagets namn i dessa data. Om det har gjorts ändringar ska järnvägsföretaget uppdatera innehållet i dessa data så snart som möjligt.

4.2.4 *Hantering av information om transportvillkor*

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska hantera information om transportvillkor.

Denna grundparameter ska säkerställa att transportvillkor är tillgängliga på järnvägsföretagets officiella webbplats.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets persontrafik.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.4.1 Järnvägsföretaget offentliggör information om transportvillkor

Järnvägsföretaget ska offentliggöra information avseende

— allmänna befordringsvillkor för transport av passagerare på järnväg (GCC-CIV/PRR),

— järnvägsföretagets egna transportvillkor,

— en länk till förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

— accepterade betalningsmedel,

— försäljningsvillkor och återköpsregler, särskilt för byte och återköp av biljetter,

— rutiner för lämnande av klagomål,

åtminstone på sin officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Detta förfarande ska följas för det första offentliggörandet senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan de träder i kraft.

▼B

Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. Vid varje sådant tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.5 *Hantering av information om transport av inskrivet resgods*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska säkerställa tillhandahållandet av information för transporten av inskrivet resgods om denna tjänst erbjuds av järnvägsföretaget. Om tjänsten inte erbjuds ska järnvägsföretaget tillhandahålla information om att tjänsten inte erbjuds.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om hanteringen av inskrivet resgods är tillgänglig för resenären.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfarande:

4.2.5.1 Järnvägsföretaget offentliggör villkor för hanteringen av inskrivet resgods

Järnvägsföretaget ska som information till resenärer offentliggöra villkoren för hanteringen av inskrivet resgods när järnvägsföretaget erbjuder sådan hantering. Om tjänsten inte erbjuds ska järnvägsföretaget offentliggöra information om detta. Denna information ska offentliggöras åtminstone på järnvägsföretagets officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Detta förfarande ska följas för det första offentliggörandet senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan ändringarna träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. Vid varje sådant tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.6 *Hantering av information om transport av och hjälp för funktionshindrade*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget, biljettåterförsäljaren och/eller stationsförvaltaren måste säkerställa tillhandahållandet av information om transport av och hjälp för funktionshindrade.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om transport av och hjälp för funktionshindrade är tillgänglig för resenären. Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att göra det möjligt att skicka en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade ska det system till vilket begäran riktas åtminstone kunna hantera meddelanden i enlighet med det protokoll som anges i det tekniska dokumentet B.10 (se bilaga III). Dessutom ska systemet utfärda ett bokningsnummer för bokningen av hjälp – detta är väsentligt för att kunden/resenären ska kunna få en garanti för och kunna lita på att hjälpen kommer att tillhandahållas och för att upprätta ansvarsskyldighet och ansvar för tillhandahållandet av hjälp. Dessa meddelanden innehåller all information som behövs för att järnvägsföretaget, biljettåterförsäljaren och/eller stationsförvaltaren ska kunna utfärda ett bokningsnummer för den funktionshindrade (för varje avgång och ankomst vid varje resa) vid bokning av hjälp.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla enligt följande: Hanteringen av information om transport av funktionshindrade ska tillämpas för järnvägsföretagets persontrafik. Bestämmelserna för denna grundparameter avseende elektronisk begäran/bekräftelse ska tillämpas om det finns ett avtal mellan den begärande parten och den part som begäran riktas till.

▼B

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.6.1 Järnvägsföretaget offentliggör information om tillgången till järnvägstjänster och om villkoren för tillträde till rullande materiel

Järnvägsföretaget ska offentliggöra information om

— tågtyper/tågnummer och/eller linjenummer (om inget tågnummer är tillgängligt för allmänheten) där inrättningar för funktionshindrade är tillgängliga,

— typer av och minsta antal inrättningar för funktionshindrade i sådana tåg (t.ex. rullstolsplats, ligg- eller sovplats för funktionshindrade, toalett för funktionshindrade, placering av platser för funktionshindrade) under normala driftsförhållanden,

— metoderna för begäran av hjälp vid på- och avstigning (inbegripet period före vilken man måste ha beställt hjälp till funktionshindrade samt uppgifter om adress, e-post, öppettider och telefonnummer för de kontor som ansvarar för hjälp till funktionshindrade) i enlighet med artikel 24 i förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

— den tillåtna maximala storleken och vikten för rullstolar (inklusive den funktionshindrades vikt),

— transportvillkor för medföljande personer och/eller djur,

— villkor för tillträde till stationsbyggnaden och plattformar, inbegripet uppgift om huruvida stationen är klassificerad som tillgänglig för funktionshindrade och huruvida den har personal för stöd till funktionshindrade,

åtminstone på sin officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Detta förfarande ska följas för det första offentliggörandet senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Alla ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan ändringarna träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. Vid varje tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar föregående version av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.6.2 Järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren skickar en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade till mottagande system

Om järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren använder elektronisk kommunikation för att skicka en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade ska en sådan begäran vara förenlig med relevanta bestämmelser.

Möjligheten att boka hjälp för funktionshindrade ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, säkerhetsstandarder, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämmelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till systemet om tillgång till eller bokning av angiven typ av hjälp för det relevanta tåget.

De huvudsakliga typerna av begäran ska vara

— begäran om tillgång,

— bokningsbegäran,

— begäran om delavbeställning,

— begäran om hel avbeställning.

▼B

Detta förfarande ska följas efter en begäran som vidarebefordrats från en kund till järnvägsföretagets eller biljettåterförsäljarens system.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med element som definierats i det tekniska dokumentet B.10 (se bilaga III), varvid alla mottagande system måste kunna förstå och svara på denna begäran,

— eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det mottagande systemet måste kunna förstå begäran och svara endast om det finns ett specifikt avtal med det begärande systemet.

4.2.6.3 Mottagande system skickar ett svar på en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade

Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att skicka ett svar på en begäran om tillgång till eller bokning av hjälp för funktionshindrade, ska det följa de bestämmelser och villkor som gäller för detta förfarande.

Om en begäran om bokning av hjälp för funktionshindrade har formulerats korrekt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det mottagande systemet skicka ett svar på begäran om tillgång till eller bokning av den efterfrågade typen av hjälp till det begärande systemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

— svar om tillgänglighet,

— bekräftelse av bokningsbegäran,

— bekräftelse av begäran om delavbeställning,

— bekräftelse av begäran om hel avbeställning,

— negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det system till vilket den har skickats i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med de element som definieras i det tekniska dokumentet B.10 (se bilaga III),

— eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande systemet.

4.2.7 *Hantering av information om transport av cyklar*

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska säkerställa tillhandahållandet av information om transport av cyklar.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om transport av cyklar är tillgänglig för resenären. Det tilldelande systemet ska kunna hantera åtminstone meddelanden i enlighet med det protokoll som specificeras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III).

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla enligt följande: Hanteringen av information om transport av cyklar ska tillämpas för järnvägsföretagets persontrafik om transport av cyklar erbjuds. Bestämmelserna för denna grundparameter avseende en elektronisk begäran/bekräftelse ska tillämpas om det finns ett avtal mellan de begärande och tilldelande parterna avseende tillhandahållandet av tjänster där sådan transport kan eller måste bokas.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

▼B

4.2.7.1 Järnvägsföretaget offentliggör villkor för hantering av cyklar

Järnvägsföretaget ska som information till resenärer offentliggöra villkoren för transport av cyklar om sådan transport erbjuds av järnvägsföretaget. Denna information ska offentliggöras åtminstone på järnvägsföretagets officiella webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn. Dessa villkor ska omfatta minst följande:

— Tågtyper/tågnummer eller linjenummer (om inget tågnummer är tillgängligt för allmänheten) där transport av cyklar erbjuds.

— Särskilda tider/perioder då transport av cyklar är tillåten.

— Priser för transport av cyklar.

— Huruvida en särskild bokning av cykelplats på tåget kan eller måste göras (inklusive period före vilken man måste ha beställt cykeltransport, öppettider, e-postadress och/eller telefonnummer).

Det första offentliggörandet av dessa villkor ska ske senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan ändringarna träder i kraft. Järnvägsföretaget ska upprätta en lista över de villkor som har ändrats jämfört med föregående version. I samtliga fall ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.7.2 Ett järnvägsföretag eller en biljettåterförsäljare skickar en begäran om tillgång till eller bokning av cykelplats till platstilldelande bokningssystem

Möjligheten att göra en bokning ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, säkerhetsstandarder, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämmelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Om järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren använder elektronisk kommunikation för att skicka en begäran om tillgång till eller bokning av cykeltransport ska sådan kommunikation vara anpassad till kraven för detta förfarande.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till det tilldelande systemet om tillgång till eller bokning av angiven cykeltransport för det berörda tåget.

De huvudsakliga typerna av bokningsbegäran ska vara

— förfrågan om tillgänglighet,

— bokningsbegäran,

— begäran om delavbeställning,

— begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som skickats från en kund till järnvägsföretagets distributionssystem.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med definitionerna i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III), varvid alla tilldelande system ska kunna förstå och svara på denna begäran,

▼B

— eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det tilldelande systemet ska kunna förstå begäran och svara endast om ett specifikt avtal har ingåtts med det begärande distributionssystemet.

4.2.7.3 Platstilldelande bokningssystem skickar ett svar angående tillgång till eller bokning av cykeltransport

Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att skicka ett svar på en begäran om tillgång till eller bokning av cykeltransport, ska det följa relevanta instruktioner för detta förfarande.

Om en begäran om bokning av cykelplatser har formulerats korrekt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det tilldelande systemet skicka ett svar på begäran om platstillgång/bokning för det begärda tåget till det begärande distributionssystemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

— svar om tillgänglighet,

— bekräftelse av bokningsbegäran,

— bekräftelse av begäran om delavbeställning,

— bekräftelse av begäran om hel avbeställning,

— negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det tilldelande systemet i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med den information som finns i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III),

— eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande tilldelande systemet.

4.2.8 *Hantering av information om transport av bilar*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska säkerställa tillhandahållandet av information för transporten av bilar/motorcyklar (nedan inbegriper ordet *bilar* även motorcyklar) om den erbjuds av järnvägsföretaget.

Denna grundparameter ska säkerställa att information om transporten av bilar är tillgänglig för resenären. Det tilldelande systemet ska kunna hantera åtminstone meddelanden i enlighet med det protokoll som specificeras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III).

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla enligt följande: Hanteringen av information om transport av bilar ska tillämpas för järnvägsföretagets persontrafik om transport av bilar erbjuds. Bestämmelserna för denna grundparameter avseende elektronisk begäran/bekräftelse ska tillämpas om det finns ett avtal mellan de begärande och tilldelande parterna avseende tjänster där sådan transport kan eller måste bokas.

Denna grundparameter ska gälla enligt följande:

4.2.8.1 Järnvägsföretaget offentliggör villkor för hanteringen av bilar

Järnvägsföretaget ska informera resenären om villkoren för transport av bilar där sådan transport erbjuds av järnvägsföretaget. Denna information ska offentliggöras åtminstone på järnvägsföretagets officiella

▼B

webbplats. Denna webbplats ska vara förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll vilka tar hänsyn till behov som finns hos personer med nedsatt hörsel och/eller syn.

Dessa villkor ska omfatta minst följande:

— Tågtyper/tågnummer för tåg där biltransport är tillgänglig.

— Särskilda tider/perioder då biltransport är tillgänglig.

— Priser för transport av bilar (inklusive priser för passagerarplats, där passagerarplats erbjuds av järnvägsföretaget).

— Specifik adress och tid för pålastning av bilar på tåget.

— Specifik adress och ankomsttid för tåget på bestämmelsestationen.

— Storlek, vikt och andra begränsningar för transporten av bilar.

Det första offentliggörandet ska ske senast sex månader efter det att denna TSD träder i kraft. Ändringar av denna information ska offentliggöras minst sex dagar innan de träder i kraft. Järnvägsföretaget ska förteckna de villkor som har ändrats. Vid varje tillfälle ska järnvägsföretaget ha kvar den tidigare versionen av denna information på sin officiella webbplats.

4.2.8.2 Järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren skickar en begäran om tillgång till eller bokning av bilplats till det platstilldelande bokningssystemet

Möjligheten att göra en bokning ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, skyddsnormer, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämmelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Om järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren använder elektronisk kommunikation för att skicka begäran om tillgång till eller bokning av biltransport ska sådan kommunikation följa de bestämmelser som reglerar detta förfarande.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till det tilldelande systemet om tillgång till eller bokning av angiven biltransport för det relevanta tåget.

De huvudsakliga typerna av bokningsbegäran ska vara

— begäran om tillgång,

— bokningsbegäran,

— begäran om delavbeställning,

— begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som skickats av en kund till järnvägsföretagets distributionssystem.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med element som definierats i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III), varvid alla tilldelande system ska kunna förstå och svara på denna begäran,

▼B

— eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det tilldelande systemet ska kunna förstå begäran och svara endast om det finns ett specifikt avtal med det begärande distributionssystemet.

4.2.8.3 Platstilldelande bokningssystem skickar svar angående tillgång till eller bokning av biltransport

Om järnvägsföretaget använder elektronisk kommunikation för att skicka svar på en begäran om tillgång till eller bokning av biltransport, ska det följa de regler som fastlagts för detta förfarande.

Om en begäran om bokning av biltransport har formulerats korrekt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det tilldelande systemet skicka ett svar på begäran om platstillgång/bokning för det begärda tåget till det begärande distributionssystemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

— svar om tillgänglighet,

— bekräftelse av bokningsbegäran,

— bekräftelse av begäran om delavbeställning,

— bekräftelse av begäran om hel avbeställning,

— negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det tilldelande systemet i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med element som definieras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III),

— eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande distributionssystemet.

4.2.9 *Hantering av platstillgång/bokning*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretagen ska hantera bokning av passagerarplatser. Alla de olika typerna av passagerarplats (t.ex. sittplats, liggvagn, sovvagn, handikapplatser, rullstolsplatser, sovkupéer som är tillgängliga även med rullstol [se TSD Tillgänglighet för funktionshindrade, avsnitt 4.2.4]) benämns nedan *platser*, såvida inte mer specifik information behövs. Bokningar av cykeltransport, biltransport och hjälp för funktionshindrade beskrivs i separata grundparametrar i separata kapitel.

Bokning av platser kan avse enbart bokning av passagerarplats, utöver transportavtalet, eller kan vara en del av en kombinerad transaktion som inbegriper både passagerarplats och ett transportavtal.

Denna grundparameter ska säkerställa att de utfärdande och tilldelande järnvägsföretagen utbyter lämplig information om platstillgång och bokning. Det tilldelande systemet ska kunna hantera åtminstone meddelanden i enlighet med det protokoll som specificeras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III).

Bestämmelserna för denna grundparameter ska tillämpas om det finns ett avtal mellan de begärande och tilldelande parterna avseende tjänster som kan eller måste bokas.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

▼B

4.2.9.1 Järnvägsföretaget eller biljettåterförsäljaren skickar en begäran om tillgång eller bokning till platstilldelande bokningssystem

Möjligheten att göra en bokning ska ges under förutsättning att det finns ett kommersiellt avtal mellan inblandade transportföretag och distributörer. Sådana avtal kan inkludera avgifter, tekniska standarder, säkerhetsstandarder, specifika begränsningar i fråga om tåg, avreseorter/bestämmelseorter, tariffer, försäljningskanaler etc.

Förutsatt att det finns ett avtal mellan berörda parter, ska det begärande distributionssystemet skicka en begäran till det tilldelande systemet om tillgång till eller bokning av angiven typ av passagerarplats för det relevanta tåget.

De huvudsakliga typerna av bokningsbegäran är

— förfrågan om tillgänglighet,

— bokningsbegäran,

— begäran om delavbeställning,

— begäran om hel avbeställning.

Detta förfarande ska följas efter en begäran som skickats från en kund till järnvägsföretagets distributionssystem.

Dataelementen och informationen i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med de element som anges i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III), varvid alla tilldelande system ska kunna förstå och svara på denna begäran,

— eller med på annat sätt definierade standarder, varvid det tilldelande systemet ska kunna förstå begäran och svara endast om det finns ett specifikt avtal med det begärande distributionssystemet.

4.2.9.2 Platstilldelande bokningssystem skickar svar angående platstillgång/bokning

Om en bokningsbegäran för platser har formulerats på giltigt sätt i enlighet med ovan beskrivna förfarande, ska det tilldelande systemet skicka ett svar på begäran om platstillgång/bokning för det begärda tåget till det begärande distributionssystemet.

De huvudsakliga typerna av svar på bokningsbegäran ska vara

— svar om tillgänglighet,

— bekräftelse av bokningsbegäran,

— bekräftelse av begäran om delavbeställning,

— bekräftelse av begäran om hel avbeställning,

— förslag om alternativ plats,

— negativt svar.

Detta förfarande ska följas som svar på en inkommande begäran som tas emot av det tilldelande systemet i enlighet med det förfarande som beskrivs ovan.

Dataelementen och informationsinnehållet i det meddelande som används för att fullgöra skyldigheterna ska vara förenliga

— antingen med element som definieras i det tekniska dokumentet B.5 (se bilaga III),

— eller med på annat sätt definierade standarder,

i enlighet med det protokoll som används av det begärande distributionssystemet.

▼B

4.2.10 *Hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster*

Denna grundparameter anger hur det tilldelande järnvägsföretaget ska generera säkerhetsattribut för distributionen av företagets produkter.

Denna grundparameter måste säkerställa att järnvägsföretag och resenärer i rätt tid, från det tilldelande järnvägsföretaget, får den säkerhetsinformation och de säkerhetsreferenser som behövs för de olika biljettyperna.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.10.1 Tilldelande system skapar säkerhetsattribut för elektronisk distribution

Om ett järnvägsföretag utfärdar en biljett/platsreservation som uppfyller kraven i CIV ska biljettkontorets/resebyråns/biljettåterförsäljarens personal eller järnvägsföretagets distributionssystem generera den säkerhetsinformation som ska infogas i biljetten/platsreservationen.

Detta förfarande ska följas så snart data om bokningsstatus och försäljningstransaktionen framgångsrikt har skickats till de berörda järnvägsföretagens distributionssystem.

Ovannämnda förfarande och den information som används för detta ska uppfylla

— den standard som gäller hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster och som är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.10.2 Tilldelande system skapar ett PNR-nummer för järnvägsföretaget för elektronisk distribution

Om ett järnvägsföretag utfärdar en biljett/platsreservation som uppfyller kraven i CIV ska biljettkontorets/resebyråns/biljettåterförsäljarens personal eller järnvägsföretagets distributionssystem ange ett PNR-nummer, som gör det möjligt att hämta upp biljetten/platsreservationen och överföra all information som rör biljetten till sitt eget distributionssystem.

Detta förfarande ska följas så snart data om bokningsstatus och försäljningstransaktionen framgångsrikt har skickats till de berörda järnvägsföretagens distributionssystem.

Ovannämnda förfarande och den information som används för detta ska uppfylla

— den standard som gäller hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster och som är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.10.3 Tilldelande system skapar ett PNR-nummer för resenären för elektronisk distribution

Om ett järnvägsföretag utfärdar en biljett/platsreservation som uppfyller kraven i CIV ska biljettkontorets/resebyråns/biljettåterförsäljarens personal eller järnvägsföretagets distributionssystem generera ett PNR-nummer och ange det på biljetten/platsreservationen.

Detta förfarande ska följas så snart data om bokningsstatus och försäljningstransaktionen framgångsrikt har skickats till de berörda järnvägsföretagens distributionssystem.

▼B

Ovannämnda förfarande och den information som används för detta ska uppfylla

— den standard som gäller hantering av säkerhetsattribut för distribution av tjänster och som är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.11 *Leverans av produkten till kunden efter inköp (fullgörande)*

Denna grundparameter anger alla tänkbara direkta och indirekta fullgörandemetoder som är kopplade till biljetten och/eller platsreservationen och till typen av medium (t.ex. papper).

Denna grundparameter ska säkerställa att utfärdaren eller biljettåterförsäljaren utfärdar biljetter i enlighet med standarder som säkerställer driftskompatibilitet mellan järnvägsföretag. För utfärdandet av biljetter för internationell och utrikes försäljning ska järnvägsföretag använda åtminstone en av de fullgörandetyper som förtecknas i kapitel 4.2.11.1 (Fullgörande – direkt – för internationell och utrikes försäljning) och kapitel 4.2.11.2 (Fullgörande – indirekt – för internationell och utrikes försäljning).

Bestämmelserna för denna grundparameter ska tillämpas åtminstone för tarifferna för internationell och utrikes försäljning.

4.2.11.1 Fullgörande – direkt – för internationell och utrikes försäljning

Detta förfarande ska vara ett alternativ till förfarandet i kapitel 4.2.11.2 (Fullgörande – indirekt – för internationell och utrikes försäljning).

Järnvägsföretagen ska åtminstone acceptera biljetter i enlighet med definitionen i det tekniska dokumentet B.6 (se bilaga III), utom om biljetten inte är lämplig för den planerade resan, om järnvägsföretaget har skäliga grunder att misstänka bedrägeri och om biljetten inte används i överensstämmelse med transportvillkoren enligt kapitel 4.2.4.

De viktigaste typerna av utfärdade biljetter specificeras i det tekniska dokumentet B.6 i bilaga III:

— Färdbiljett och platsreservation.

— Enbart färdbiljett.

— Enbart platsreservation.

— Tillägg.

— Uppgradering.

— Ändring av resväg.

— Boardingkort.

— Särskilda priser i kombination med nationella rabattkort för tåg.

— Gruppbiljett.

— Olika typer av internationella rundresekort för tåg.

— Biljett för medtransporterat fordon.

— Värdebevis för ersättning.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.6 (se bilaga III).

▼B

4.2.11.2 Fullgörande – indirekt – för internationell och utrikes försäljning

Detta förfarande ska vara ett alternativ till förfarandet i kapitel 4.2.11.1 (Fullgörande – direkt – för internationell och utrikes försäljning).

Om järnvägsföretaget bedriver försäljning och använder indirekt fullgörande med en av dessa metoder, måste det använda följande standarder:

— Elektronisk distribution som uppfyller kraven i CIV (biljett för avhämtning vid avresan – *Ticket On Departure*).

— Resenärslista som uppfyller kraven i CIV (*Manifest On List*).

— E-biljett, som uppfyller kraven i CIV, för egen utskrift.

De viktigaste typerna av ovannämnda utfärdade biljetter ska vara

— färdbiljett (endast resa),

— färdbiljett + platsreservation (resa och platsreservation),

— färdbiljett + tillägg (resa och tillägg),

— färdbiljett + platsreservation + tillägg (resa, platsreservation och tillägg),

— globalprisbiljett (resa och platsreservation).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska överensstämma med följande tekniska dokument:

— B.6 (se bilaga III).

— B.7 (se bilaga III).

— Standarden för europeisk ”biljett för avhämtning vid avresan” och för europeisk ”resenärslista” är under utveckling. Standarden är därför en öppen punkt och förtecknas i bilaga II.

4.2.11.3 Fullgörande – direkt – inrikes försäljning

Detta är en öppen punkt (se bilaga II).

4.2.11.4 Fullgörande – indirekt – inrikes försäljning

Detta är en öppen punkt (se bilaga II).

4.2.12 *Tillhandahållande av information på stationsområdet*

Denna grundparameter anger hur stationsförvaltaren ska förse kunden med trafikinformation avseende tåg inom stationsområdet.

Bestämmelserna ska gälla endast om det har gjorts en modernisering, större ombyggnad eller nyinstallation av högtalarsystem och/eller visningssystem.

Bestämmelserna för denna grundparameter ska gälla åtminstone för stationer där tåg i internationell trafik gör uppehåll.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.12.1 Stationsförvaltaren informerar kunder inom stationen

Stationsförvaltare ska ge kunder på stationer följande information om tågavgångar:

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Bestämmelsestation(er).

▼B

— I förekommande fall: uppehåll på mellanliggande stationer.

— Plattform eller spår.

— Planerad avgångstid.

Vid avvikelse från denna information för avgående tåg ska stationsförvaltare tillhandahålla åtminstone följande tåginformation på stationer:

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Bestämmelsestation(er).

— Planerad avgångstid.

— Avvikelse från planen.

I fråga om information om tåg som ankommer till en slutstation ska stationsförvaltaren tillhandahålla åtminstone följande tåginformation:

— Ursprungsstation(er).

— Ankomsttid vid slutstationen.

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Plattform eller spår för ankomst.

Vid avvikelse för tåg som ankommer till en slutstation ska stationsförvaltaren tillhandahålla åtminstone följande information för sådana tåg:

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Ursprungsstation(er).

— Planerad ankomsttid.

— Avvikelse från planen.

Avvikelser från planen omfattar

— avsevärda förseningar och hur långa dessa väntas bli,

— ändring av spår eller plattform,

— fullständigt inställande av tåg eller inställande av ett tågs delsträcka,

— omledning av tåg.

Stationsförvaltaren beslutar enligt avtal med järnvägsföretagen och/eller infrastrukturförvaltarna om

— typen av informationssystem (visningssystem och/eller högtalarsystem),

— tidpunkt när informationen ska tillhandahållas,

— var på stationen informationssystemet ska installeras.

I enlighet med ett avtal ska järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare i rätt tid lämna information om avvikelser till stationsförvaltaren.

4.2.13 *Tillhandahållande av information ombord*

Denna grundparameter anger hur järnvägsföretaget ska tillhandahålla trafikinformation avseende tåg ombord.

Bestämmelserna gäller för ny, moderniserad eller ombyggd rullande materiel om informationssystem (röstmeddelanden och/eller displayer) moderniseras eller installeras.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska åtminstone gälla för tåg i internationell trafik.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

▼B

4.2.13.1 Järnvägsföretaget informerar tågresenärerna ombord på tåget

Järnvägsföretaget ska informera tågresenärerna ombord på tåget enligt följande:

— Vid avresestationen och större mellanliggande stationer:

— Tågtyp och/eller tågnummer.

— Slutdestination(er).

— Om möjligt, uppehåll på mellanliggande stationer.

— Avsevärda förseningar och hur långa dessa väntas bli.

— Orsaker till förseningen, om kända.

Före ankomst till alla mellanliggande stationer:

— Nästa uppehåll (stationsnamn).

Före ankomst till större mellanliggande station och bestämmelsedestination:

— Nästa uppehåll (stationsnamn).

— Planerad ankomsttid.

— Beräknad ankomsttid och/eller annan information om försening.

— Nästa viktigare anslutning (om järnvägsföretaget bedömer att det finns ett behov av informationen).

Järnvägsföretaget beslutar om följande:

— Typ av informationssystem (visningssystem och/eller högtalarsystem).

— Tidpunkt när informationen ska tillhandahållas.

— Var i tåget informationsutrustningen ska installeras.

4.2.14 *Iordningställande av tåg*

Denna grundparameter fastställer hur järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren om att tåget är färdigt för tillträde till järnvägsnätet när uppgifterna i samband med avgång enligt TSD Drift och trafikledning kapitel 4.2.3.3 har utförts eller när tågnumret har ändrats.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets alla tåg.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.14.1 Meddelandet ”Tåget klart” för alla tåg

Järnvägsföretaget ska skicka meddelandet ”Tåget klart” till infrastrukturförvaltaren varje gång ett tåg är färdigt för tillträde till järnvägsnätet för första gången, såvida inte infrastrukturförvaltaren i enlighet med nationella regler godtar tidtabellen som ett sådant meddelande. I det senare fallet ska järnvägsföretaget informera infrastrukturförvaltaren och, om tillämpligt, stationsförvaltaren om tåget inte är färdigt så snart som möjligt.

Meddelanden ska innehålla uppgifter om åtminstone följande:

— Tåg- och/eller tåglägesidentitet.

— Angivelse om att tåget är klart, vilket anger att tåget har iordningställts och är färdigt att framföras.

Andra uppgifter, t.ex.

— tåglägets utgångspunkt med uppgift om tid för det ansökta tåget,

▼B

— tåglägets destination med tid för när det föreslagna tåget ska ankomma till destinationen,

får sändas i samma meddelande.

Detta förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med meddelandet ”Tåget klart” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har slutit ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.15 *Tågföringsinformation och tågföringsprognos*

Denna grundparameter anger tågföringsinformation och tågföringsprognos. Den ska föreskriva hur dialogen ska upprätthållas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, samt mellan järnvägsföretag och stationsförvaltare, för utbyta tågföringsinformation och tågföringsprognoser.

Denna grundparameter anger hur infrastrukturförvaltaren, i rätt tid, ska sända tågföringsinformation till järnvägsföretaget och nästa angränsande infrastrukturförvaltare som är inblandade i tågdriften.

Tågföringsinformationen syftar till att tillhandahålla detaljerade uppgifter om tågets aktuella status vid avtalade rapporteringspunkter.

Tågföringsprognosen används för att tillhandahålla information om den beräknade tiden vid avtalade prognospunkter. Detta meddelande ska sändas från infrastrukturförvaltaren till järnvägsföretaget och angränsande infrastrukturförvaltare som är inblandad i tågets framförande. Järnvägsföretagen och/eller infrastrukturförvaltarna ska, enligt avtal, i god tid sända informationen om tågföringsprognosen till stationsförvaltaren.

I avtalet om tågläge anges rapporteringspunkter för tågets framförande.

Denna grundparameter beskriver innehållet i meddelandet och fastställer inte processen för hur tågföringsprognosen ska framställas.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets alla tåg.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.15.1 Tågföringsinformation för alla tåg

Infrastrukturförvaltaren ska sända meddelandet ”Tågföringsinformation” till järnvägsföretaget. Detta förfarande ska genomföras så snart tåget anländer till avtalade rapporteringspunkter där tågföringsinformation ska levereras. En avtalad rapporteringspunkt kan bl.a. vara en överlämningspunkt, en station eller tågets slutdestination.

Meddelandet ska innehålla minst följande uppgifter:

— Tåg- och/eller tåglägesidentitet (tåg-ID).

— Tid enligt tidtabell och faktisk tid vid avtalad rapporteringspunkt.

— Identifiering av rapporteringspunkten.

▼B

— Tågets status vid rapporteringspunkten (ankomst, avgång, passering, avgång från ursprungsstation, ankomst till slutdestination).

Andra uppgifter, t.ex.

— delta-avvikelse från bokad tid enligt tidtabell (i minuter),

— förseningens orsak, om tillgänglig,

får sändas i samma meddelande.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”TrainRunningInformation-Message” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.15.2 Tågföringsprognos för alla tåg

Infrastrukturförvaltaren ska sända meddelandet ”Tågföringsprognos” till järnvägsföretaget.

Detta förfarande ska genomföras så snart tåget anländer till avtalade rapporteringspunkter där en prognos ska levereras. En avtalad prognospunkt kan bl.a. vara en överlämningspunkt eller en station. En tågföringsprognos kan också sändas innan tåget sätts i rörelse. För ytterligare förseningar som uppstår mellan två rapporteringspunkter ska ett tröskelvärde fastställas i ett avtal mellan järnvägsföretaget och den infrastrukturförvaltare till vilken en första eller en ny prognos ska sändas. Om förseningen inte är känd ska infrastrukturförvaltaren sända ett meddelande om trafikstörning (se kapitel 4.2.16 Information om trafikstörning).

Meddelandet om tågföringsprognos ska ange den prognostiserade tiden för avtalade prognospunkter.

Järnvägsföretagen och/eller infrastrukturförvaltarna ska, enligt avtal, i god tid sända informationen om tågföringsprognosen till stationsförvaltaren.

Infrastrukturförvaltaren ska sända detta meddelande till nästa angränsande infrastrukturförvaltare som är inblandad i tågets framförande.

Meddelandet ska innehålla uppgifter om åtminstone följande:

— Tåg- och/eller tåglägesidentitet (tåg-ID).

— För varje avtalad prognospunkt:

  — Tid enligt tidtabell och prognostiserad tid.

  — Identifiering av avtalad prognospunkt.

  — Tågets status vid avtalad prognospunkt (ankomst, avgång, passering, ankomst till slutdestination).

Andra uppgifter, t.ex.

— uppskattad delta-avvikelse från bokad tid enligt tidtabell (i minuter),

— överföring av orsaken till förseningen, om tillgänglig,

får sändas i samma meddelande.

▼B

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”TrainRunningForecastMessage” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har slutit ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.16 *Information om trafikstörning*

Denna grundparameter fastställer hur information om trafikstörningar hanteras mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla för järnvägsföretagets alla tåg.

För att klagomål från resenärer ska kunna hanteras ska data om trafikstörningar hållas tillgängliga för järnvägsföretag, biljettförsäljare och/eller auktoriserade offentliga organ under minst tolv månader efter det att sådana data har upphört att gälla.

Denna grundparameter ska omfatta följande förfaranden:

4.2.16.1 Allmänna kommentarer

Järnvägsföretaget ska informera infrastrukturförvaltaren om tågens driftstatus, enligt definitionen i TSD Drift och trafikledning kapitel 4.2.3.3.2.

Om det sker ett avbrott i tågföringen ska infrastrukturförvaltaren sända meddelandet ”Avbrott i tågföringen” enligt nedan.

4.2.16.2 Meddelandet ”Avbrott i tågföringen” för alla tåg

Om det sker ett avbrott i tågföringen ska infrastrukturförvaltaren utfärda detta meddelande till angränsande infrastrukturförvaltare och till järnvägsföretaget/järnvägsföretagen.

Om förseningens storlek är känd ska infrastrukturförvaltaren sända ett meddelande om tågföringsprognos (se kapitel 4.2.15.2 Tågföringsprognos).

De huvudsakliga dataelementen i detta meddelande är följande:

— Tågläge och/eller tågnummer (tåg-ID).

— Identifiering av position på grundval av nästa position från referensfilen för positionen.

— Starttiden för avbrottet.

— Datum och tid för avgång enligt tidtabell vid denna position.

— Kod för skäl till och/eller beskrivning av avbrottet.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”TrainRunningInterruptionMessage” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har slutit ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

▼B

4.2.17 *Hantering av tidtabellsdata för tåglägen i korttidstilldelningsprocessen*

Denna grundparameter anger hur ansökningar om tågläge i korttidstilldelningsprocessen bör hanteras mellan den part som ansöker om tågläge och infrastrukturförvaltaren. Dessa krav gäller för alla ansökningar om tågläge i korttidstilldelningsprocessen.

Frågor angående trafikledning ingår inte i denna grundparameter. Tidsfristen mellan ändringar av tåglägen i korttidstilldelningsprocessen och tåglägen anordnade av trafikledningen omfattas av lokala överenskommelser. När det gäller transportbehov med kort varsel (t.ex. särskilda tåg, kompletterande tåg) ska det vara möjligt att ansöka om ett tågläge i korttidstilldelningsprocessen. För detta ändamål ska den som ansöker om ett tågläge i korttidstilldelningsprocessen förse infrastrukturförvaltaren med nödvändig information om när och var tåget behöver framföras och data beträffande detta.

Ingen minsta tidsram anges på europeisk nivå. I järnvägsnätsbeskrivningen kan minsta tidsramar anges.

Varje infrastrukturförvaltare är ansvarig för lämpligheten hos ett tågläge på den egna infrastrukturen och järnvägsföretaget är skyldigt att kontrollera tågets egenskaper mot de värden som anges i specifikationen för det avtalade tågläget.

De olika scenarier som är möjliga beskrivs nedan:

— Scenario A: Den part som ansöker om tågläge kontaktar alla berörda infrastrukturförvaltare, direkt (fall A) eller genom den enda kontaktpunkten (*One Stop Shop* – fall B), för att organisera tåglägena för hela färden. I detta fall ska den part som ansöker om tågläge också ansvara för driften av tåget under hela färden.

— Scenario B: Varje part som ansöker om tågläge som är inblandad i transporten kontaktar de lokala infrastrukturförvaltarna direkt eller genom den enda kontaktpunkten (*One Stop Shop*) för att begära ett tågläge för den delsträcka där de ansvarar för driften av tåget.

I båda scenarierna hanteras en ansökan om tågläge i korttidstilldelningsprocessen genom en dialog mellan den part som ansöker om tågläge och infrastrukturförvaltaren, vilken innehåller följande meddelanden:

— Meddelandet Begäran om tågläge.

— Meddelandet Specifikation av tågläge.

— Meddelandet Tågläge inte tillgängligt.

— Meddelandet Bekräftat tågläge.

— Meddelandet Avvisad specifikation av tågläge.

— Meddelandet Inställt tågläge.

— Meddelandet Bokat tågläge inte längre tillgängligt.

— Meddelandet Kvitto på mottagande.

När det gäller tågrörelser för vilka ett tågläge redan har begärts och utfärdats behöver en begäran om tågläge inte upprepas såvida inte förseningarna överskrider ett mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren avtalat värde eller om tågsammansättningen har ändrats på ett sådant sätt att den befintliga begäran om tågläge blir ogiltig.

Bestämmelserna avseende denna grundparameter ska gälla hanteringen av tåglägen för samtliga av järnvägsföretagets tåg, men endast om de inblandade parterna använder telematikapplikationer i den betydelse som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG ([1]) för ansökningar om tågläge i korttidstilldelningsprocessen.

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

▼B

I sådana fall ska denna grundparameter omfatta följande förfaranden:

4.2.17.1 Meddelandet Begäran om tågläge

Den part som ansöker om tågläge sänder detta meddelande till infrastrukturförvaltaren med följande huvudsakliga innehåll:

— Den part som ansöker om tågläge.

— Tåglägets utgångspunkt: tåglägets startpunkt.

— Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.

— Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.

— Begärd delsträcka.

— Mellanliggande stationer eller andra angivna punkter längs det föreslagna tågläget, med angivande av ankomsttid och avgångstid från en mellanliggande punkt. Om detta fält inte är ifyllt betyder det att tåget inte gör uppehåll vid denna punkt.

— Överenskommen och nödvändig tågutrustning/tågdata för delsträckan.

— Högsta tillåtna tåghastighet.

— Högsta hastighet enligt angivna tågskyddssystem (nationella och internationella, t.ex. LZB, ETCS).

— För varje dragfordon: traktionsklass, teknisk variant.

— Påskjutande dragfordon (traktionsklass, teknisk variant).

— Manövervagn främst i tåg.

— Total längd.

— Total vikt.

— Största axellast.

— Bruttovikt per meter.

— Bromsprestanda (motsvarande bromsnivå beskriven i bromstal).

— Bromstyp (för indikeringen av användning av elektromagnetisk broms).

— Specificerade tågskyddssystem (nationella och internationella).

— Förbikoppling av nödbroms.

— Radiosystem (t.ex. GSM-R).

— Specialtransporter (SC).

— Lastprofil.

— Andra tekniska förutsättningar som innebär en skillnad från standarddimensionerna (t.ex. särskild lastprofil).

— Tågkategori.

— Andra särskilda data som krävs lokalt eller nationellt för att behandla begäran om tågläge.

▼B

— Definitioner av verksamhet som ska utföras vid en given mellanliggande punkt längs resvägen.

— Kod för det järnvägsföretag som ansvarar för tågtrafiken på den aktuella delsträckan.

— Kod för den infrastrukturförvaltare som ansvarar för tåget på respektive delsträcka.

— Kod för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för nästa delsträcka (om tillämpligt).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”PathRequestMessage” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.2 Meddelandet Specifikation av tågläge

Infrastrukturförvaltaren sänder detta meddelande med följande huvudsakliga innehåll till den part som ansöker om tågläge som svar på denna parts begäran om tågläge:

— Part som ansöker om tågläge.

— Tåglägets utgångspunkt: tåglägets startpunkt.

— Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.

— Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.

— Begärd delsträcka.

— Mellanliggande stationer eller andra angivna punkter längs det föreslagna tågläget, med angivande av ankomsttid och avgångstid från en mellanliggande punkt. Om detta fält inte är ifyllt betyder det att tåget inte gör uppehåll vid denna punkt.

— Överenskommen och nödvändig tågutrustning/tågdata för delsträckan.

— Högsta tillåtna tåghastighet.

— Högsta hastighet enligt angivna tågskyddssystem (nationella och internationella, t.ex. LZB, ETCS).

— För varje dragfordon: traktionsklass, teknisk variant.

— Påskjutande dragfordon (traktionsklass, teknisk variant).

— manövervagn främst i tåg.

— Total längd.

— Total vikt.

— Största axellast.

— Bruttovikt per meter.

— Bromsprestanda (motsvarande bromsnivå beskriven i bromstal).

— Bromstyp (för indikeringen av användning av elektromagnetisk broms).

▼B

— Specificerade tågskyddssystem (nationella och internationella).

— Förbikoppling av nödbroms.

— Radiosystem (t.ex. GSM-R).

— Specialtransporter (SC).

— Lastprofil.

— Andra tekniska förutsättningar som innebär en skillnad från de vanliga dimensionerna (t.ex. särskild lastprofil).

— Tågkategori.

— Andra särskilda data som krävs lokalt eller nationellt för att behandla begäran om tågläge.

— Definitioner av verksamhet som ska utföras vid en given mellanliggande punkt längs resvägen.

— Kod för det järnvägsföretag som ansvarar för tågtrafiken på den aktuella delsträckan.

— Kod för den infrastrukturförvaltare som ansvarar för tåget på respektive delsträcka.

— Kod för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för nästa delsträcka (om tillämpligt).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Specifikation av tågläge” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna sluter ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.3 Meddelandet Tågläge inte tillgängligt

Infrastrukturförvaltaren sänder detta meddelande till den part som ansöker om tågläge som svar på denna parts begäran om tågläge, om inget tågläge är tillgängligt:

— Tåglägets utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.

— Tåglägets destination.

— Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Meddelande om att tågläget inte är tillgängligt.

— Anledning till att tågläget inte är tillgängligt.

Infrastrukturförvaltaren ska, tillsammans med detta meddelande eller så snart som möjligt, sända ett alternativt förslag utan att kräva någon ny begäran från järnvägsföretaget (Meddelandet Specifikation av tågläge).

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Tågläge inte tillgängligt” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

▼B

4.2.17.4 Meddelandet Bekräftat tågläge

Den part som ansöker om tågläge använder detta meddelande för att boka/bekräfta det tågläge som infrastrukturförvaltaren har föreslagit:

— Tåglägesidentitet för identifiering av tågläget.

— Tåglägets utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.

— Tåglägets destination.

— Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.

— Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.

— Angivelse om att den part som ansöker om tågläge godkänner det föreslagna tågläget.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Bekräftat tågläge” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.5 Meddelandet Avvisad specifikation av tågläge

Den part som ansöker om tågläge använder detta meddelande för att avvisa specifikation om tågläge som infrastrukturförvaltaren i fråga har föreslagit:

— Tåglägesidentitet för identifiering av tågläget.

— Meddelande om att specifikationen av tågläge avvisas.

— Anledning till att avvisa tågläget eller anledning till den ändring som den part som ansöker om tågläge begärt.

— Tåglägets utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.

— Tåglägets destination.

— Avgångstid från tåglägets startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Tåglägets destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.

— Ankomsttid till tåglägets destination: tid då det föreslagna tåget ska ankomma till sin destination.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Avvisad specifikation av tågläge” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får också användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.6 Meddelandet Inställt tågläge

Detta meddelande används av en part som ansöker om tågläge för att avboka ett bokat tågläge:

— Tåglägesidentitet för identifiering av tågläget.

▼B

— Delsträcka som ska avbokas.

— Meddelande om att tågläget avbokas.

— Tåglägets ursprungliga utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.

— Tåglägets destination.

— Avgångstid från tåglägets ursprungliga startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Tåglägets ursprungliga destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.

— Ankomsttid till tåglägets ursprungliga destination: tid då det föreslagna tåget skulle ankomma till sin destination.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Inställt tågläge” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.7 Meddelandet Kvitto på mottagande

Detta meddelande utbyts mellan infrastrukturförvaltare och parter som ansöker om tågläge då det begärda svaret på något av ovanstående meddelanden inte kan ges inom 5 minuter:

— Meddelandet Kvitto på mottagande: innebär att avsändaren har tagit emot meddelandet och kommer att vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med det.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Kvitto på mottagande” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.17.8 Meddelandet Bokat tågläge inte längre tillgängligt

Infrastrukturförvaltaren använder detta meddelande för att informera den part som ansöker om tågläge om att ett bokat tågläge inte längre är tillgängligt. Tågläget har upphört att vara tillgängligt av ett väsentligt skäl, t.ex. en betydande störning. Meddelandets innehåll:

— Tåglägesidentitet.

— Tågnummer för det planerade tåg för vilket tågläget inte längre är tillgängligt (om infrastrukturförvaltaren redan känner till detta).

— Tåglägets ursprungliga utgångspunkt: tågets utgångspunkt längs tågläget.

— Tåglägets destination.

— Avgångstid från tåglägets ursprungliga startpunkt: tidpunkt som begäran om tågläge avser.

— Tåglägets ursprungliga destination: tågets destination enligt ansökt tågläge.

▼B

— Ankomsttid till tågläget ursprungliga destination: tid då det föreslagna tåget skulle ankomma till sin destination.

— Angivelse av orsaken.

Det förfarande som beskrivs ovan och den information som används för detta ska minst överensstämma med ”Meddelandet Tågläge inte tillgängligt” i följande tekniska dokument:

— B.30 (se bilaga III).

Andra befintliga standarder får dessutom användas för samma ändamål om de inblandade parterna har ett särskilt avtal om att tillåta användningen av dessa standarder.

4.2.18 *Kvaliteten på de data och den information som förknippas med denna TSD*

4.2.18.1 K r a v

För att kraven för denna TSD ska kunna uppfyllas gäller följande, genomgående för hela TSD:n, beträffande data- och informationskvalitet.

De som omfattas av denna TSD ansvarar för att aktuella, sammanhängande, korrekta och kompletta data görs tillgängliga, i rätt tid och i rätt format, för andra järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje part. Varje aktör som omfattas av denna TSD ansvarar för att aktuell, sammanhängande, korrekt och komplett information offentliggörs, i rätt tid och med rätt innehåll, för kunderna (resenärer), andra järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje part.

Om data eller information används för att uppfylla kraven för flera grundparametrar i denna TSD samtidigt ska de aktörer som omfattas av denna TSD se till att de data eller den information som delas mellan dessa grundparametrar används på ett sammanhängande sätt (exempel: i) tidtabells- och tariffinformation eller ii) tariff- och platsbokningsinformation ska vara sammanhängande).

Om information eller data tillhandahålls av flera aktörer som omfattas av denna TSD ska aktörerna gemensamt se till att det som ingår i de gemensamma data eller den gemensamma information som tillhandahålls är aktuellt, sammanhängande, korrekt, komplett och kompatibelt (exempel: tillhandahållande av tidtabellsinformation för järnvägsföretag A och järnvägsföretag B måste vara sammanhängande så att de överensstämmer vid gränsen etc.).

Om referensdata eller referensinformation används för att uppfylla kraven i denna TSD ska aktörerna som omfattas av denna TSD garantera att referensdata eller referensinformation och de data eller den information som används för grundparametrarna i denna TSD är sammanhängande (exempel: i) referenskoder för position och tågföringsinformation eller ii) referenskoder för järnvägsföretag och fullgörande ska vara sammanhängande, etc.).

Data eller information som aktörerna tillhandahåller för denna TSD ska vara av sådan kvalitet att de aktörer som omfattas av denna TSD kan utfärda biljetter i enlighet med artikel 10 i förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Data eller information som aktörerna tillhandahåller för denna TSD ska vara av sådan kvalitet att de aktörer som omfattas av denna TSD kan tillhandahålla den information som avses i artikel 10 i och bilaga II till förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

▼B

4.2.19 *Olika referensfiler och databaser*

4.2.19.1 Referensfiler

För driften av persontåg på det europeiska järnvägsnätet ska följande referensfiler finnas tillgängliga och vara åtkomliga för alla tjänsteleverantörer (infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, auktoriserade tredje parter och stationsförvaltare). Dessa data ska vid varje tillfälle motsvara den faktiska statusen.

Europeiska järnvägsbyrån kommer att centralt lagra och upprätthålla unika koder för följande referensdata:

— Referensfil över koder för alla infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, stationsförvaltare, tjänstelevererande företag.

— Referensfil över koder för positioner.

— Referensfil över alla befintliga tågskyddssystem.

— Referensfil över alla olika typer av lok.

— Referensfil över alla underhållsverkstäder i Europa.

— Referensfil över europeiska platsbokningssystem.

— Referensfil över koder för utbyte av tidtabeller.

— Referensfil över koder för utbyte av tariffuppgifter.

— Katalog över meddelandedata.

— Förteckning över koder.

— Andra filer och förteckningar över koder som behövs för användningen av de tekniska dokumenten i bilagorna (dessa kommer att definieras under fas 1).

Om en referensfil används gemensamt med TSD–TAF ska utvecklingen och användningen av den ligga så nära den införda TSD–TAF:en som möjligt för att åstadkomma optimala synergieffekter.

4.2.19.2 Ytterligare krav beträffande databaser

De ytterligare krav som de olika databaserna ska uppfylla är följande:

1. Autentisering

   En databas måste stödja autentisering av systemanvändarna innan de kan få tillgång till databasen.

2. Säkerhet

   En databas måste stödja säkerhetsaspekter i den mening att tillgången till databasen är kontrollerad. Kryptering av själva innehållet i databasen krävs inte.

3. ACID

   En databas ska stödja ACID-principen (*Atomicity, Consistency, Isolation, Durability*).

4. Behörighetskontroll

   En databas måste ge tillgång till data för användare eller system som fått tillstånd för detta. Behörighetskontroll ska stödjas ner till nivån för enskilda attribut för en datapost. Databasen ska stödja konfigurerbar, rollbaserad behörighetskontroll för införande, uppdatering eller borttagning av registrerade data.

▼B

5. Spårning

En databas måste stödja loggning av alla åtgärder som vidtagits i databasen för att det ska vara möjligt att spåra detaljerna kring en datapost (av vem, för vad och när gjordes ändringen av innehållet).

6. Låsstrategi

För en databas ska en låsstrategi finnas som gör att data är tillgängliga även under tiden andra användare för in ändringar.

7. Samtidig tillgång

En databas måste tillåta att data är tillgängliga för flera användare och system samtidigt.

8. Tillförlitlighet

Tillförlitligheten hos en databas måste uppfylla de krav för tillgänglighet som ställs.

9. Tillgänglighet

En databas ska vara tillräckligt tillgänglig med hänsyn till typen av datainnehåll och den affärsnytta som den är avsedd för.

10. Förvaltningsbarhet

Förvaltningsbarheten hos en databas måste uppfylla de krav på tillgänglighet som ställs.

11. Säkerhet

Databaserna i sig är inte säkerhetsrelaterade. Säkerhetsaspekter är därför inte relevanta. Detta ska inte förväxlas med det faktum att data – t.ex. felaktiga eller inaktuella data – kan påverka den säkra driften av ett tåg.

12. Kompatibilitet

En databas måste stödja ett programspråk som är allmänt accepterat, t.ex. SQL eller XQL.

13. Importmöjligheter

En databas ska vara så utformad att det går att fylla den genom import av formaterade data i stället för genom manuell inmatning.

14. Exportmöjligheter

En databas ska vara så utformad att det går att exportera innehållet i hela eller delar av databasen som formaterade data.

15. Obligatoriska fält

En databas måste stödja obligatoriska fält som ska fyllas i innan den relevanta uppgiften accepteras som en inmatning i databasen.

16. Rimlighetskontroll

Konfigurerbara rimlighetskontroller ska vara möjliga i en databas innan data kan införas, uppdateras eller raderas.

17. Svarstider

En databas måste ha svarstider som gör att användare kan införa, uppdatera eller radera data utan orimliga fördröjningar.

▼B

18. Prestandaaspekter

Referensfiler och databaser ska på ett kostnadseffektivt sätt tillåta att de frågor ställs som krävs för att alla relevanta tågrörelser som omfattas av bestämmelserna i denna TSD ska kunna genomföras effektivt.

19. Kapacitetsaspekter

Relevanta data för alla personvagnar och/eller järnvägsnätet ska kunna lagras i en databas. Kapaciteten ska kunna utökas med enkla medel (dvs. genom mer lagringskapacitet och fler datorer). För utökningen av kapaciteten ska inte delsystemet behöva bytas ut.

20. Historiska data

I en databas ska historiska data kunna hanteras på sådant sätt att data som redan har överförts till ett arkiv ändå finns tillgängliga.

21. Backup-strategi

En backup-strategi ska finnas så att allt innehåll i databasen sedan högst 24 timmar kan återställas.

22. Kommersiella aspekter

Det databassystem som används ska finnas som kommersiell standardprodukt (Cots-produkt – *Commercial Off-The-Shelf*) eller vara allmänt tillgängligt (öppen källkod).

23. Integritetsaspekter

En databas ska uppfylla de integritetskrav som ställs i den medlemsstat där företaget som utför tjänsten har sin hemvist.

4.2.20 *Elektronisk överföring av dokument*

I avsnitt 4.2.21 (Nätverk och kommunikation) beskrivs det kommunikationsnät som ska användas för datautbyte. Detta nätverk och den beskrivna säkerhetshanteringen möjliggör alla typer av nätverksöverföringar, t.ex. e-post, filöverföring (ftp, http) etc. Parterna som deltar i informationsutbytet kan sedan bestämma vilken typ som ska användas, och därmed se till att en elektronisk överföring av t.ex. dokument sker via ftp.

4.2.21 *Nätverk och kommunikation*

4.2.21.1 Generell arkitektur

Detta delsystem kommer med tiden att växa och bilda ett stort och komplext samverkande telematiksystem inom ramen för ett gemensamt driftskompatibelt järnvägsnät, med tusentals deltagande aktörer (järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och tredje parter som t.ex. återförsäljare och offentliga myndigheter) som konkurrerar och/eller samarbetar om att tillgodose marknadens behov.

Infrastrukturen för nätverk och kommunikation för ett gemensamt driftskompatibelt järnvägsnät ska bygga på en gemensam arkitektur för informationsutbyte, som är känd av och antagen av alla deltagande aktörer.

Den föreslagna arkitekturen för informationsutbyte

— är konstruerad för att göra heterogena informationsmodeller förenliga genom att semantiskt transformera de data som utbyts mellan systemen och genom att göra skillnaderna i verksamhetsprocesser och protokoll på applikationsnivå förenliga,

▼B

— har minimala effekter på de befintliga IT-arkitekturer som de olika aktörerna använder,

— säkrar redan gjorda IT-investeringar.

Arkitekturen för informationsutbyte stödjer en huvudsakligen peer-to-peer-baserad typ av interaktion mellan alla aktörer, samtidigt som den garanterar den övergripande tillförlitligheten och överensstämmelsen för det gemensamma driftskompatibla järnvägsnätet genom att tillhandahålla en uppsättning centraliserade tjänster.

En peer-to-peer-modell för utbyte möjliggör den bästa kostnadsfördelningen mellan de olika aktörerna, baserad på faktisk användning, och den kommer generellt att innebära färre skalbarhetsproblem.

4.2.21.2 Nätverk

Nätverket ska garantera en nödvändig nivå beträffande säkerhet, redundans, trafikledning, statistiska verktyg, ökning av bandbredd, tillgänglighet för användare och effektiv ledning.

”Nätverk” betyder i detta fall kommunikationsmetoden och kommunikationsidén och avser inte det fysiska nätet.

Driftskompatibilitet inom järnvägssystemet bygger på en gemensam arkitektur för informationsutbyte som är känd av och antagen av alla deltagare, vilket uppmuntrar och minskar hindren för nya deltagare, särskilt kunder.

Först kontaktas centrala datakatalogen (*Central Repository*) för att få metainformation, t.ex. identiteten för den aktör där viss information finns lagrad eller för att verifiera säkerhetsreferenser. Därefter kommunicerar de två inblandade aktörerna genom peer-to-peer-kommunikation.

4.2.21.3 Protokoll

Endast Internetprotokoll (TCP/IP, UDP/IP etc.) får användas för utvecklingsarbete.

4.2.21.4 Säkerhet

Utöver den garanterade säkerhetsnivån på nätverksnivå (se kapitel 4.2.21.2 Nätverk) kan ytterligare en säkerhetsnivå skapas för känsliga data med hjälp av en kombination av kryptering, system för certifiering och VPN-teknik.

4.2.21.5 Kryptering

Antingen kan asymmetrisk eller symetrisk kryptering användas för överföring och lagring av data, beroende på verksamhetens krav. För detta ändamål ska en infrastruktur för kryptering med öppen nyckel (PKI) införas.

4.2.21.6 Centrala datakatalogen

Centrala datakatalogen ska kunna hantera

— metadata – strukturerade data som beskriver meddelandenas innehåll,

— en förteckning över elektroniska adresser där de aktörer som omfattas av denna TSD gör det möjligt för andra aktörer att hämta information eller data i enlighet med bestämmelserna i denna TSD,

— kryptering,

— autentisering,

— adressförteckning (adressbok) – innehåller all nödvändig information om de som deltar i utbytet av meddelanden och data.

▼B

Om centrala datakatalogen används i samband med TSD-TAF ska utveckling och ändringar ske så nära den införda TSD-TAF:en som möjligt så att optimala synergieffekter kan åstadkommas.

4.2.21.7 Gemensamt gränssnitt för RU/IM-kommunikation

Det gemensamma gränssnittet är obligatoriskt för alla aktörer som vill delta i det gemensamma driftskompatibla järnvägsnätet.

Det gemensamma gränssnittet ska kunna hantera

— formatering av utgående meddelanden enligt metadata,

— signering och kryptering av utgående meddelanden,

— adressering av utgående meddelanden,

— verifiering av inkommande meddelandens autenticitet,

— dekryptering av inkommande meddelanden,

— kontroll av att inkommande meddelanden överensstämmer med metadata,

— åtkomst till de olika databaserna via en enda gemensam ingång.

Varje instans av det gemensamma gränssnittet ska ha tillgång till alla de data som krävs enligt TSD:n inom varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare etc., oavsett om de relevanta databaserna är centrala eller individuella. På grundval av resultaten av verifieringen av autenticiteten av inkommande meddelanden kan en miniminivå för meddelandekvittens införas:

i) positivt: sänd ACK.

ii) negativt: sänd NACK.

Det gemensamma gränssnittet använder informationen i centrala datakatalogen för hanteringen av ovan nämnda uppgifter.

Om en aktör inför en lokal ”spegling” av centrala datakatalogen ska den aktören, med egna medel, se till att den lokala ”speglingen” är en korrekt och uppdaterad kopia av centrala datakatalogen.

Om det gemensamma gränssnittet används gemensamt med TSD-TAF ska utveckling och ändringar ske så nära den införda TSD-TAF:en som möjligt så att optimala synergieffekter kan åstadkommas.

4.2.22 *Hantering av anslutning med andra transportslag*

För att hantera anslutningen med andra transportslag bör följande standard användas för information till och utbyte av information med andra transportslag:

— För utbyte av tidtabellsinformation mellan järnvägsföretag och andra transportslag: standarderna EN 12896 (”Transmodel”) och EN TC 278 WI 00278207 (”IFOPT – Identification of Fixed Objects in Public transport”).

— För utbyte av specifika tidtabellsdata, XML-standarder och protokoll baserade på Transmodel, i synnerhet standarden EN 15531 (”SIRI”) för utbyte av tidtabeller i realtid och standarden EN TC 278 WI 00278207 (”IFOPT”) för utbyte av ”stations”-data.

— För utbyte av tariffdata: denna standard är fortfarande en öppen punkt (se bilaga II – Förteckning över öppna punkter).

▼B

4.3 **Funktionella och tekniska specifikationer för gränssnitten**

När det gäller teknisk kompatibilitet beskrivs gränssnitten för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik till de andra delsystemen i följande stycken.

4.3.1 *Gränssnitt till delsystemet Rullande materiel*

Tabell 1

Gränssnitt till delsystemet Rullande materiel

Gränssnitt	Hänvisning till TSD Telematikapplikationer för persontrafik	Hänvisning till TSD Rullande materiel för konventionell trafik
Fordonsbaserad display	4.2.13 Tillhandahållande av information ombord	4.2.5 Kundinformation (funktionshindrade)
Automatiska röstmeddelanden	4.2.13 Tillhandahållande av information ombord	4.2.5 Kundinformation (funktionshindrade)
		4.2.5.2 Högtalaranläggning

4.3.2 *Gränssnitt mot delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik*

Tabell 2

Gränssnitt mot delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik

Gränssnitt	Hänvisning till TSD Telematikapplikationer för persontrafik	Hänvisning till TSD Telematikapplikationer för godstrafik – konventionell trafik
Tåget klart	4.2.14.1 Meddelandet Tåget klart för alla tåg	4.2.3.5 Meddelandet Tåget klart
Tågföringsprognos	4.2.15.2 Meddelandet Tågföringsprognos för alla tåg	4.2.4.2 Meddelandet Tågföringsprognos
Tågföringsinformation	4.2.15.1 Meddelandet Tågföringsinformation för alla tåg	4.2.4.3 Tågföringsinformation
Avbrott i tågföringen till RU	4.2.16.2 Meddelandet Avbrott i tågföringen för alla tåg	4.2.5.2 Avbrott i tågföringen
Hantering av tidtabellsdata för tåglägen i korttidstilldelningsprocessen	4.2.17 Hantering av tidtabellsdata för tåglägen i korttidstilldelningsprocessen	4.2.2 Begäran om tågläge
Gemensamt gränssnitt	4.2.21.7 Gemensamt gränssnitt för RU/IM-kommunikation	4.2.14.7 Gemensamt gränssnitt för RU/IM-kommunikation
Centrala datakatalogen	4.2.21.6 Centrala datakatalogen	4.2.14.6 Centrala datakatalogen
Referensfiler	4.2.19.1. Referensfiler	4.2.12.1 Referensfiler

4.4 **Driftsregler**

Mot bakgrund av de väsentliga kraven i kapitel 3 gäller följande särskilda driftsregler för det delsystem som omfattas av denna TSD:

▼B

4.4.1 *Datakvalitet*

För att kvalitetssäkra data ska varje TSD-meddelandes avsändare vara ansvarig för att datainnehållet i meddelandet är korrekt vid den tidpunkt då meddelandet sänds. Om källdata för kvalitetssäkringen av data är tillgängliga från de databaser som tillhandahålls i enlighet med denna TSD ska data i de databaserna användas för kvalitetssäkring av data.

Om källdata för kvalitetssäkring av data inte är tillgängliga via de databaser som tillhandahålls i enlighet med denna TSD ska meddelandets avsändare göra en kvalitetssäkringskontroll med hjälp av egna resurser.

Kvalitetssäkring av data omfattar jämförelser med data i databaser som tillhandahålls i enlighet med denna TSD såsom beskrivits ovan, plus, där så är tillämpligt, logikkontroller för att säkra aktualitet och kontinuitet när det gäller data och meddelanden.

Data håller hög kvalitet om de passar för sina avsedda syften, vilket innebär att de

— är felfria: tillgängliga, korrekta, aktuella, fullständiga, samstämmiga med andra källor etc.,

— har önskade egenskaper: relevans, utförlighet, lämplig detaljnivå, är lättlästa och lättolkade etc.

De huvudsakliga egenskaperna för datakvalitet är

— korrekthet

— fullständighet,

— samstämmighet,

— aktualitet.

K o r r e k t h e t

Den information (data) som krävs måste samlas in på ett så effektivt sätt som möjligt. Detta går bara om primärdata bara registreras vid ett tillfälle, om så är möjligt. Därför bör primärdata införas i systemet så nära källan som möjligt så att de kan användas vid behandling längre fram.

F u l l s t ä n d i g h e t

Innan meddelanden sänds ut ska fullständighet och syntax kontrolleras med hjälp av metadata. På så sätt undviks också onödig informationstrafik på nätverket.

Alla inkommande meddelanden ska också kontrolleras med avseende på fullständighet med hjälp av metadata.

S a m s t ä m m i g h e t

Regler för verksamheten måste införas så att samstämmighet ska kunna garanteras. Dubbel inmatning bör undvikas och dataägaren ska vara tydligt identifierad.

På vilket sätt dessa regler ska genomföras beror på hur komplexa de är. För enkla regler är databasrestriktioner och triggrar tillräckliga. När det gäller mer komplexa regler som kräver data från flera olika tabeller, måste valideringsförfaranden införas som kontrollerar samstämmigheten i dataversionen innan gränssnittsdata genereras och den nya dataversionen tas i drift. Det måste garanteras att överförda data valideras enligt de fastställda reglerna för verksamheten.

▼B

Aktualitet

Det är viktigt att informationen tillhandahålls i rätt tid. I den mån som datalagring eller sändning av meddelanden triggas direkt av händelser i IT-systemet är aktualiteten hos uppgifterna inget problem, förutsatt att systemet är utformat på ett bra sätt och i enlighet med verksamhetsprocessernas behov. Men i de flesta fall sker sändningen av ett meddelande på initiativ av en operatör, eller åtminstone baserat på att en operatör tillför information. För att tillgodose kraven på aktualitet måste uppdateringen av data ske så snart som möjligt, också för att garantera att det faktiska datainnehållet i meddelanden som sänds ut automatiskt av systemet är aktuellt.

De detaljerade IT-specifikationerna måste behandla svarstiden för förfrågningar för de olika applikationerna och användartyperna. All uppdatering och allt utbyte av data ska göras så snart som möjligt.

Mätkriterier för datakvalitet

De detaljerade IT-specifikationerna ska fastställa lämpliga procentsatser för

— fullständighet (procent av datafälten som fyllts i med värden) och samstämmighet för relevanta data (procent överensstämmande värden i olika tabeller/filer/dokument),

— aktualitet för relevanta data (procent av data som är tillgängliga inom angivna tidsramar),

— den korrekthet som krävs (procent av lagrade värden som är korrekta när de jämförs med faktiska värden).

4.4.2 *Driften av centrala datakatalogen*

Centrala datakatalogens funktioner beskrivs i avsnitt 4.2.21.6 (Centrala datakatalogen). I syfte att kvalitetssäkra uppgifterna ska det organ som driver centrala datakatalogen vara ansvarigt för uppdateringen av och kvaliteten på metadata och adressförteckning, liksom för administrationen av behörighetskontrollen. Kvaliteten hos metadata med avseende på fullständighet, samstämmighet, aktualitet och korrekthet ska möjliggöra lämplig funktion i enlighet med denna TSD.

4.5 **Underhållsregler**

Mot bakgrund av de väsentliga kraven i kapitel 3 gäller följande särskilda underhållsregler för det delsystem som omfattas av denna TSD.

Transporttjänstens kvalitet måste garanteras, även om data har skadats eller om utrustningen för databehandlingen skulle haverera helt eller delvis. Det är därför tillrådligt att installera redundanta system eller datorer med särskilt hög tillförlitlighet, som garanterat fungerar utan avbrott i samband med underhåll.

Underhållsaspekterna när det gäller de olika databaserna behandlas i avsnitt 4.2.19.2 (Ytterligare krav på databaserna), punkterna 10 och 21.

4.6 **Yrkeskvalifikationer**

För den personal som ska svara för driften och underhållet av delsystemet och för införandet av TSD:n krävs följande yrkeskvalifikationer.

Införandet av denna TSD kräver inte något helt nytt hårdvaru- och mjukvarusystem med ny personal. Att uppfylla kraven i TSD:n innebär endast de förändringar, uppgraderingar eller den utökning av funktionaliteten med avseende på driften som redan görs av befintlig personal. Därför tillkommer inga ytterligare krav utöver de nationella och europeiska bestämmelserna angående yrkeskvalifikationer.

▼B

Om vidareutbildning behövs ska denna inte endast bestå i att man visar personalen hur de ska använda utrustningen. Alla i personalen måste också känna till och förstå den specifika roll de har i den övergripande transportprocessen. Personalen måste framför allt vara medveten om kravet på att en hög nivå på arbetsskicklighet upprätthålls, eftersom detta är en avgörande faktor för tillförlitligheten hos den information som ska behandlas i senare led.

De yrkeskvalifikationer som krävs för sammansättning och drift av tåg anges i TSD Drift och trafikledning.

4.7 **Villkor avseende hälsa och säkerhet**

Följande villkor avseende personalens hälsa och säkerhet ska uppfyllas vid drift och underhåll av delsystemet i fråga samt vid införandet av TSD:n.

Det tillkommer inga ytterligare krav utöver bestämmelserna angående hälsa och säkerhet på nationell nivå och unionsnivå.

4.8 **Register över godkända typer av fordon och över infrastruktur**

Enligt artikel 34.1 i direktiv 2008/57/EG ska byrån ”upprätta och föra ett register över alla typer av järnvägsfordon för vilka medlemsstaterna godkänt ibruktagande på gemenskapens järnvägsnät”. Enligt artikel 35.1 i direktiv 2008/57/EG ska varje medlemsstat ”se till att ett register över infrastrukturerna offentliggörs och uppdateras”.

På grund av att dessa register uppdateras och offentliggörs varje år kan de inte användas för delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik. Denna TSD har därför inget att göra med dessa register.

5. DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

5.1 **Definition**

Enligt artikel 2 f i direktiv 2008/57/EG avses med driftskompatibilitetskomponenter alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av utrustning som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet ”komponent” omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara.

5.2 **Förteckning över komponenter**

Driftskompatibilitetskomponenterna behandlas i de tillämpliga bestämmelserna i direktiv 2008/57/EG.

Det finns inga fastställda driftskompatibilitetskomponenter när det gäller delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik.

IT-utrustning av standardtyp räcker för att uppfylla kraven i denna TSD, utan några särskilda aspekter beträffande driftskompatibilitet i järnvägsmiljön. Detta gäller både för hårdvarukomponenter och för den standardmjukvara som används, t.ex. operativsystem och databaser. Mjukvaran är olika hos olika användare och kan anpassas och förbättras i enlighet med företagets faktiska krav på funktionalitet och behov. Den föreslagna ”arkitekturen för systemintegration” utgår ifrån att applikationerna inte nödvändigtvis bygger på samma interna informationsmodell. Systemintegration definieras som processen att få individuellt utformade applikationer att fungera ihop.

▼B

5.3 **Prestanda och specifikationer för komponenterna**

Se avsnitt 5.2, ej relevant för TSD Telematikapplikationer för persontrafik.

6. BEDÖMNING AV KOMPONENTERNAS ÖVERENSSTÄMMELSE OCH/ELLER LÄMPLIGHET FÖR ANVÄNDNING OCH KONTROLL AV DELSYSTEMET

6.1 **Driftskompatibilitetskomponenter**

6.1.1 *Bedömningsförfaranden*

Ej relevant för TSD Telematikapplikationer för persontrafik.

6.1.2 *Modul*

Ej relevant för TSD Telematikapplikationer för persontrafik.

6.2 **Delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik**

Enligt bilaga II till direktiv 2008/57/EG indelas delsystemen i strukturellt definierade och funktionellt definierade områden. Bedömning av överensstämmelse är obligatorisk för TSD:er inom det strukturellt definierade området. Delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik hör till det funktionellt definierade området och i denna TSD fastställs inga moduler för bedömning av överensstämmelse.

7. GENOMFÖRANDE

7.1 **Inledning**

Denna TSD avser delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik. Detta delsystem hör till det funktionellt definierade området enligt bilaga II till direktiv 2008/57/EG. Tillämpningen av denna TSD utgår därför inte från begreppet nytt, moderniserat eller ombyggt delsystem, vilket är brukligt för TSD:er i samband med strukturellt definierade delsystem, förutom där det är angivet i TSD:n.

Denna TSD ska införas i faser:

— Fas 1: detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan.

— Fas 2: utveckling.

— Fas 3: införande.

7.2 **Fas 1 – Detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan**

Fas 1 har tre mål:

1. Definiera systemet för datautbyte (nedan kallat *systemet*) bestående av gemensamma komponenter och av sammankopplingen av informations- och kommunikationssystem hos berörda parter med förmåga att uppfylla kraven i denna förordning.

2. Bekräfta att ett sådant system är genomförbart ur ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

3. Fastställa en plan för de åtgärder som anses nödvändiga för att genomföra systemet, inbegripet lämpliga milstolpar för kommissionens, Europeiska järnvägsbyråns, medlemsstaternas och de berörda parternas övervakning av hur genomförandet framskrider.

7.2.1 *Projektstyrning för fas 1*

Senast en månad efter offentliggörandet av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning* ska kommissionen inrätta en styrkommitté bestående av

— organen som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå, enligt definitionen i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 881/2004 (nedan kallade *de organ som företräder järnvägssektorn*),

▼B

— en företrädare för biljettåterförsäljare,

— en företrädare för europeiska resenärer,

— Europeiska järnvägsbyrån, och

— kommissionen.

Denna styrkommitté ska ledas gemensamt av a) kommissionen och b) en person som utsetts av de organ som företräder järnvägssektorn. Kommissionen ska med bistånd av styrkommitténs medlemmar utarbeta kommitténs arbetsordning, som styrkommittén ska enas om. De beslut som tas ska vara öppna för insyn och åtföljas av en sund motivering ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

Medlemmarna i styrkommittén får föreslå för kommittén att andra organisationer ska få delta som observatörer om det finns sunda tekniska och organisatoriska skäl för detta.

7.2.2 *Uppgifter och ansvarsområden*

7.2.2.1 Berörda parter

1. En projektgrupp som inrättats av de organ som företräder järnvägssektorn och där en företrädare för biljettåterförsäljare ingår ska utveckla detaljerade IT-specifikationer, styrning och översiktsplan på grundval av ett arbetsprogram som ska godkännas av styrkommittén.

2. Projektgruppen ska inrätta nödvändiga arbetsgrupper med experter från Europeiska järnvägsbyrån, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, företrädare för arbetstagare hos biljettåterförsäljare och företrädare för resenärer.

3. Projektgruppen ska genomföra hela projektet på ett öppen sätt, och alla protokoll, dokument och resultat från projektgruppen och dess arbetsgrupper ska göras permanent och fullt tillgängliga för kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån.

4. Projektgruppen ska skicka delrapporter varje månad till styrkommittén och fullt ut beakta denna kommittés beslut. Delrapportens struktur och innehåll ska godkännas av styrkommittén vid upptaktsmötet.

5. Projektgruppen ska samråda med och informera järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och företrädare för resenärer. Den ska särskilt uppmärksamma små järnvägsföretag och järnvägsföretag som inte är medlemmar i organ som företräder järnvägssektorn, och ska samråda med och hålla dem informerade.

6. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, stationsförvaltare, biljettåterförsäljare och företrädare för resenärer ska stödja projektet genom att tillhandahålla information, och funktionell och teknisk expertis, när och i den form projektgruppen så begär.

7.2.2.2 Europeiska järnvägsbyrån

1. Europeiska järnvägsbyrån ska övervaka och bedöma utvecklingen av de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen i syfte att fastställa huruvida de mål som eftersträvas har uppnåtts.

2. Europeiska järnvägsbyrån ska överlämna en rekommendation om de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen till kommissionen.

▼B

7.2.2.3 Kommissionen

1. Kommissionen ska för projektgruppen ange en förteckning över de organ som ska engageras i projektet.

2. När de detaljerade IT-specifikationerna, styrningen och översiktsplanen har mottagits ska kommissionen göra en utvärdering av dem på grundval av rekommendationen från Europeiska järnvägsbyrån och, mot bakgrund av denna utvärdering, vidta nödvändiga åtgärder för att ändra denna TSD.

3. Kommissionen kommer att hålla medlemsstaterna informerade genom den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

7.2.3 *Resultat*

De detaljerade IT-specifikationerna ska beskriva systemet och på ett klart och entydigt sätt ange hur systemet uppfyller kraven i TSD Telematikapplikationer för persontrafik. Utarbetandet av sådana specifikationer kräver en systematisk analys av de relevanta tekniska, driftmässiga, ekonomiska och institutionella frågor som ligger till grund för införandet av TSD Telematikapplikationer för persontrafik. Därför ska resultaten omfatta, men inte vara begränsade till, följande:

1. Funktionella, tekniska och prestandarelaterade specifikationer, tillhörande data, gränssnittskrav, säkerhets- och kvalitetskrav.

2. Sammanfattning av systemets övergripande arkitektur. Den ska beskriva hur de nödvändiga delarna samverkar och passar ihop. Detta ska baseras på analysen av de systemkonfigurationer som kan integrera befintliga IT-system samtidigt som kraven på funktionalitet och prestanda uppfylls.

Översiktsplanen ska innehålla följande:

1. Kartläggning av den verksamhet som krävs för att genomföra systemet.

2. Övergångsplan som innefattar ett antal faser som bidrar till mellanliggande och kontrollerbara konkreta resultat, från det nuvarande ramverket för de berörda parternas informations- och kommunikationssystem till själva systemet.

3. En detaljerad plan för milstolpar.

4. En riskbedömning av översiktsplanens avgörande faser.

5. En bedömning av den totala livscykelkostnad (LCC) som är förenad med utvecklingen och driften av systemet och, i ett senare skede, en investeringsplan och en relevant kostnadsnyttoanalys.

Styrningen ska omfatta en kartläggning av relevanta strukturer, metoder och förfaranden för styrningen till stöd för utveckling och validering av systemet och, därefter, dess införande samt drift och förvaltning under hela livscykeln (inbegripet hantering av tvister mellan de parter som är inblandade i enlighet med bestämmelserna i denna TSD).

7.2.4 *Milstolpar*

1. Ett upptaktsmöte ska äga rum mellan projektgruppen och styrkommittén senast två månader efter offentliggörandet av denna förordning i *Europeiska unionens officiella tidning*.

   a) Vid upptaktsmötet ska projektgruppen presentera en projektbeskrivning och ett arbetsprogram för projektet inbegripet en tidsplan. Projektbeskrivningen ska innehålla en förklaring av hur

▼B

uppgifterna ska tolkas, projektets organisation, roller och ansvar samt av projektmetod, inbegripet förfarandet för samråd med och information till berörda parter.

b) Vid upptaktsmötet kommer projektgruppen och styrkommittén att diskutera och komma överens om innehållet och detaljnivån i delrapporten och den månatliga delrapport som avses i avsnitt 7.2.2.1.

2. Projektgruppen ska senast fem månader efter upptaktsmötet lämna delrapporten till styrkommittén.

3. Resultaten ska lämnas till kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån senast tio månader efter upptaktsmötet.

4. Europeiska järnvägsbyrån ska lämna en rekommendation om de resultat som lämnats till kommissionen senast två månader efter att ha mottagit dem.

7.3 **Fas 2 – Utveckling**

Alla berörda parter ska utveckla systemet till följd av ändringen av denna TSD.

7.4 **Fas 3 – Införande**

Alla berörda parter ska införa systemet efter ändringen av denna TSD.

7.5 **Ändringshantering**

7.5.1 *Ändringshanteringsprocess*

Ändringshanteringsprocesser bör utformas så att kostnaderna för och nyttan med ändringarna analyseras ordentligt och så att ändringarna genomförs på ett kontrollerat sätt. Dessa processer ska definieras, inrättas, stödjas och göras under ledning av Europeiska järnvägsbyrån och ska omfatta

— identifiering av de tekniska begränsningar som ligger till grund för ändringen,

— en redogörelse för vem som tar ansvar för förfarandena för genomförande av ändringen,

— förfarandet för validering av de ändringar som ska genomföras,

— en policy för ändringshantering, publicering, migrering och genomförande,

— definition av ansvaret för hanteringen av de detaljerade specifikationerna och för både kvalitetssäkring och konfigurationsstyrning av dem.

Ändringshanteringsgruppen (*Change Control Board*, CCB) ska bestå av Europeiska järnvägsbyrån, organ som företräder järnvägssektorn, en företrädare för biljettåterförsäljare, en företrädare för resenärer och medlemsstaterna. Ett sådant deltagande från parternas sida ska ge perspektiv på de ändringar som behöver göras och en övergripande bedömning av ändringarnas effekter. CCB kommer slutligen att ställas under Europeiska järnvägsbyråns kontroll.

7.5.2 *Särskild ändringshanteringsprocess för tekniska dokument som Europeiska järnvägsbyrån offentliggör*

Tekniska dokument som anges i kapitel 4 i denna TSD (förutom för standarder som är förknippade med öppna frågor) och förtecknas i bilaga III till denna förordning är tekniska dokument offentliggjorda av Europeiska järnvägsbyrån i enlighet med artikel 5.8 i direktiv 2008/57/EG.

▼B

Europeiska järnvägsbyrån ska, i enlighet med följande kriterier, fastställa hur ändringar av dessa tekniska dokument ska hanteras:

1. Ändringsbegäran som påverkar de tekniska dokumenten ska lämnas antingen via de nationella säkerhetsmyndigheterna (NSA), eller via de organ som företräder järnvägssektorn på europeisk nivå enligt definitionen i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 881/2004, eller företrädaren för biljettåterförsäljare, eller via det organ som ursprungligen tog fram de specifikationer som var föregångarna till de tekniska dokumenten.

2. Europeiska järnvägsbyrån ska samla och lagra ändringsbegäran.

3. Europeiska järnvägsbyrån ska lägga fram ändringsbegäran för byråns särskilda arbetsgrupp som utvärderar dem och utarbetar ett förslag tillsammans med en ekonomisk bedömning, där så är lämpligt.

4. Efteråt ska Europeiska järnvägsbyrån presentera ändringsbegäran och det tillhörande förslaget för ändringshanteringsgruppen som beslutar huruvida ändringsbegäran ska valideras eller skjutas upp.

5. Om ändringsbegäran inte valideras ska Europeiska järnvägsbyrån skicka tillbaka antingen skälet för avslaget eller en begäran om ytterligare information om utkastet till ändringsbegäran till den sökande.

6. Om ändringsbegäran valideras ska det tekniska dokumentet ändras.

7. Innan det ändrade tekniska dokumentet offentliggörs ska kommissionen underrättas om det samt om ändringsbegäran och dess ekonomiska bedömning.

8. Kommissionen ska hålla medlemsstaterna informerade genom den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

9. Den nya versionen av det tekniska dokumentet och den validerade ändringsbegäran ska göras tillgängliga på Europeiska järnvägsbyråns webbplats.

I de fall ändringshanteringen påverkar delar som används gemensamt inom TSD Telematikapplikationer för godstrafik ska ändringarna göras så att de överensstämmer så mycket som möjligt med den införda TSD Telematikapplikationer för godstrafik för att optimera synergieffekterna.

7.6 **Specialfall**

7.6.1 *Inledning*

Följande särskilda bestämmelser gäller i nedanstående specialfall:

a) ”P” -fall: permanenta fall.

b) ”T” -fall: temporära fall, då det rekommenderas att målsystemet uppnås 2020 (ett mål som fastställdes i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ([1]), ändrat genom beslut nr 884/2004/EG ([2]).)

7.6.2 *Förteckning över specialfall*

Inga specialfall har angivits för denna TSD.

8. ORDLISTA

Definitionerna i denna ordlista avser användningen av termer i denna TSD

([1]) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.
([2]) EUT L 167, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Term	Beskrivning
ACID	Står för atomicitet (*Atomicity*), konsistens (*Consistency*), isolering (*Isolation*) och beständighet (*Durability*). Detta är de fyra grundläggande egenskaper som är gemensamma för varje transaktion: Atomicitet. I en transaktion som berör två eller flera separata uppgifter, ska antingen alla eller ingen av uppgifterna utföras. Konsistens. Antingen leder en transaktion till en ny giltig datastatus, eller också, om något fel uppstår, återställs alla data till den status som rådde innan transaktionen inleddes. Isolering. En pågående transaktion som ännu inte slutförts ska hållas isolerad från andra transaktioner. Beständighet. Bekräftade data sparas av systemet på ett sådant sätt att alla data, även i händelse av avbrott och omstart av systemet, förblir tillgängliga i sin korrekta status. ACID-konceptet beskrivs i ISO/IEC 10026–1:1992 del 4. Alla dessa egenskaper kan mätas mot riktmärken. I allmänhet har dock en transaktionshanterare eller transaktionsövervakare utsetts för att genomföra ACID-konceptet. I ett distribuerat system är ett sätt att uppnå ACID att tillämpa tvåfas-commit (2PC), vilket säkerställer att antingen alla inblandade parter måste åta sig att slutföra transaktionen eller att ingen gör det och transaktionen avbryts.
Allmänna befordringsvillkor	Tranportföretagets villkor i form av gällande allmänna villkor eller tariffer i varje medlemsstat, och som genom ingående av transportavtalet har kommit att utgöra en integrerad del av detta.
Anmälda organ	Organ som ansvarar för att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet eller för att utvärdera EG:s förfarande för kontroll av delsystemen.
Ansökan om tågläge i korttidstilldelningsprocessen	Enskilda ansökningar om tåglägen i enlighet med artikel 23 i direktiv 2001/14/EG med anledning av ytterligare transportbehov eller driftsbehov.
Auktoriserat offentligt organ	En offentlig myndighet med lagstadgad förpliktelse eller rätt att förse allmänheten med reseinformation, och avser även den offentliga myndighet som ska ansvara för att förordning (EG) nr 1371/2007 efterlevs, i enlighet med artikel 30.1 i den förordningen.
Avbrott i tågföringen	Det är okänt när tågets färd kan återupptas beroende på lokala omständigheter vid tidpunkten i fråga och enligt de berörda parternas uppfattning. Om förseningen är känd sänder infrastrukturförvaltaren meddelandet Tågföringsprognos.
Berörda parter	Person eller organisation med skäliga intressen när det gäller tillhandahållandet av tågtjänster, t.ex. — järnvägsföretag, — den som tillhandahåller lokomotiv, — den som tillhandahåller vagnar, — förmedlare av förare/tågpersonal, — infrastrukturförvaltare, — vagnparksförvaltare, — färjeoperatör, — arbetstagare, — biljettåterförsäljare, — resenärer.
Betalning	Överföring av tillgångar från en part (t.ex. en kund) till en annan (t.ex. distributör). En betalning görs vanligtvis i utbyte mot en transport eller tjänst.
Biljett	Materiell eller immateriell registrering som ger resenären rätt att enligt avtal utnyttja en eller flera kommersiella transporttjänster som ett eller flera järnvägsföretag erbjuder.
Biljett för avhämtning vid avresan	Metod för fullgörande där kunden genomför köpet i förväg (t.ex. hemma) och hämtar ut biljetten på avresestationen, i biljettluckan eller i en biljettautomat.
Biljettåterförsäljare	Återförsäljare av järnvägstransporter som ingår transportavtal och säljer biljetter för ett järnvägsföretags eller för egen räkning.

▼B

Term	Beskrivning
Bokning (försäljning)	Försäljning av biljett med eller utan platsreservation.
Bokningssystem	Datoriserat system för lagring och hämtning av information och för reserelaterade transaktioner. Ett bokningssystem ska kunna erbjuda korrekta data i realtid och vara tillgängligt för agenter/återförsäljare i hela världen.
Centrala datakatalogen	Lagring av data i likhet med en databas och en datakatalog, men inbegriper vanligtvis ett omfattande informationshanteringssystem. Den måste innehålla inte bara beskrivningar av datastrukturer (dvs. enheter och element), utan också metadata av intresse för företaget, skärmvyer, rapporter, program, och system.
Cots-produkt	Kommersiell standardprodukt (*Commercial Off-The-Shelf*).
Dekryptering	Konvertering av krypterade data tillbaka till ursprunglig form.
Delta-avvikelse	Driftens försening eller försprång i förhållande till bokad tid enligt tidtabell.
Direkt biljett	Biljett eller biljetter som utgör ett transportavtal om på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
Direktiv 2008/57	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.
Display	Dynamiska visningsanordningar antingen i stationer eller på in/utsidan av tåg i syfte att informera resenärer.
Distributör	Företag som tillhandahåller rättslig och teknisk kapacitet till utfärdare för försäljning av järnvägsprodukter eller tillhandahållande av möjligheter för kunder att köpa järnvägsprodukter online. Distributören kan dessutom erbjuda tjänster till utfärdare genom att sammanställa delsträckor, som betjänas av olika transportföretag, till kompletta resor enligt den resandes begäran. Distributören kan vara ett transportföretag.
Driftskompatibilitets-komponenter	Alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av. Begreppet komponent omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara.
En enda kontaktpunkt (*One Stop Shop*)	Internationellt partnerskap mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare som tillhandahåller en gemensam kontaktpunkt för järnvägskunder i följande syften: Bokning av specifika tåglägen för internationell godstrafik. Övervakning av tågtrafiken i sin helhet. I allmänhet även fakturering av banavgifter på infrastrukturförvaltarnas vägnar.
Enda transportföretag	Ett transportföretag som bedriver en transporttjänst oberoende av andra transportföretag.
ERA	Se ”Europeiska järnvägsbyrån”.
Erbjudande	Se ”Tillgänglighet”.
ETA	Beräknad ankomsttid – *Estimated Time of Arrival* (för tåget till station).
ETH	Beräknad tidpunkt för överlämnande – *Estimated Time of Handover* (av ett tåg från en infrastrukturförvaltare till en annan).
ETI	Beräknad tidpunkt för utväxling – *Estimated Time of Interchange* (av ett tåg från ett järnvägsföretag till ett annat).
Europeiska järnvägs-byrån	Den byrå som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå.

▼B

Term	Beskrivning
Faktisk dag/tid för ankomst	Faktisk dag (och tid) för transportmedlets ankomst.
Faktisk dag/tid för avgång	Faktisk dag (och tid) för transportmedlets avgång.
Faktisk transportör	Järnvägsföretag som inte har ingått ett transportavtal med resenären, men till vilket det järnvägsföretag som har ingått avtalet har överlåtit en del av, eller hela, järnvägstransporten.
Fordonsinnehavare	Den person eller det organ som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att permanent nyttja detsamma ekonomiskt och som registrerats som sådan i Registret för rullande materiel.
FTP	*File Transfer Protocol.* Ett protokoll för filöverföring mellan datorsystem i TCP/IP-nätverk.
Fullgörande	Leveransen av produkten till kunden efter köpet.
Funktionshindrad	Person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk störning, eller någon annan form av funktionshinder, eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla resenärer.
Försenad ankomst, faktisk	Tidsskillnaden mellan faktisk dag/tid för ankomst och planerad dag/tid för ankomst.
Försenad ankomst, förväntad	Tidsskillnaden mellan uppskattad dag/tid för ankomst och planerad dag/tid för ankomst.
Försenad avgång, faktisk	Tidsskillnaden mellan faktisk dag/tid för avgång och planerad dag/tid för avgång.
Försenad avgång, förväntad	Tidsskillnaden i mellan dag/tid för avgång och förväntad dag/tid för avgång.
Försening	Tidsskillnaden mellan den tidpunkt då resenären planerades anlända enligt den offentliggjorda tidtabellen och hans/hennes verkliga eller förväntade ankomsttid.
Försäljning	Se ”Bokning”.
Försäljningskanal	Tillvägagångssätt (t.ex. biljettautomat, biljettförsäljning via tekniska hjälpmedel ombord på tåg, offentliga webbtjänster, försäljning via telefon, mobilbiljett) som ett järnvägsföretag använder för att tillhandahålla en tjänst (information, biljettförsäljning, återköp av biljett, svar på klagomål osv.) till resenärer.
Globalpriståg	Ett tåg som en resenär bara får stiga ombord på efter att ha köpt en globalprisbiljett.
Grundparameter	Regler och tekniska eller driftsrelaterade villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som ska fastställas genom beslut fattat enligt det förfarande som avses i artikel 21.2 innan det gemensamma representativa organet utarbetar förslag till TSD:er.
HTTP	*Hypertext Transfer Protocol* Det klient/serverprotokoll som används för att kommunicera med servrar på Internet.
IM	Infrastrukturförvaltare (*Infrastructure Manager*). Organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur. Detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.
Infrastrukturförvaltare (IM)	Se ”IM”.
Inrikes persontransporttjänst med järnväg	Persontransporttjänst med järnväg som inte korsar en medlemsstats gräns.

▼B

Term	Beskrivning
Inrikesresa	Resa med järnväg där resenären inte korsar en medlemsstats gräns.
Internationell försäljning	Försäljning av en tågbiljett för en internationell resa.
Internationell persontransporttjänst med järnväg	Persontransporttjänst med järnväg som korsar gränsen till åtminstone en medlemsstat.
Internationell resa	Resa med järnväg där resenären korsar gränsen till åtminstone en medlemsstat.
IP	Internetprotokoll.
IRT (*Integrated Reservation Tickets*)	Biljett med integrerad reservation – typ av tågbiljett som är begränsad till ett särskilt tåg en särskild dag/tid. En IRT-biljett kan enbart säljas genom en transaktion online mellan försäljningsterminalen och det tilldelande system som är platstilldelande för det relevanta tåget.
Järnvägsföretag	Offentligt eller privat företag vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller resenärer på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft. Detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
Järnvägssystem	(Som i ”Transeuropeiska järnvägssystemet”.) Det system som beskrivs i bilaga I (direktiv 2008/57/EG) bestående av järnvägslinjer och fasta installationer som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som konstruerats eller byggts om för konventionell trafik och kombinerad järnvägstransport, samt den rullande materiel som är avsedd att framföras på dessa infrastrukturer.
Kommissionen	Europeiska kommissionen.
Kortfristiga processer	Se ”Regelbundna kontra kortfristiga processer”.
Kryptering	Kodning av data.
Kund	Person som har för avsikt att köpa, håller på att köpa eller har köpt en järnvägstjänst till sig själv eller till någon annan. Kan därför vara någon annan än resenären (se ”Resenär”).
Leverantör av transporttjänst	Privat eller offentligt företag med tillstånd att transportera människor i inrikes eller internationell persontrafik. En leverantör av transporttjänster godtar resehandlingar som utfärdats av de ackrediterade försäljningsställena hos denne leverantörs distributörer. Den fungerar som det transportföretag som resenären har ingått transportavtal med. Genomförandet av transporttjänsten kan helt eller delvis överlåtas till en faktisk transportör.
Lok-ID	Ett dragfordons unika identifikationsnummer.
Marknadspris	Se ”Globalpris”.

▼B

Term	Beskrivning
Mellanliggande punkt	Position som anger utgångspunkt eller destination för en delsträcka. Detta kan vara t.ex. en utväxlings-, överlämnings-, eller hanteringspunkt.
Metadata	Termen betyder helt enkelt data om data. Metadata beskriver data, mjukvarutjänster och andra komponenter som ingår i en verksamhets informationssystem. Exempel på typer av metadata är definitioner av standarddata, plats- och dirigeringsinformation (avseende data) samt synkroniseringshantering för distribution av delade data.
NRT	Biljett utan integrerad reservation (*Non integrated Reservation Ticket*) – Metod för internationell eller utrikes försäljning av tågbiljetter, där utfärdaren kan utfärda biljetten lokalt utan någon transaktion online med ett tilldelande system. NRT-biljetter är alltid öppna biljetter, dvs. transportavtalet gäller för vilket NRT-tåg som helst som trafikerar den resväg som är angiven på biljetten, inom giltighetstiden. För att utfärda en NRT-biljett behöver utfärdaren en lista över delsträckor (”serie”) och en eller flera tabeller med priser som motsvarar avstånden. Platsreservation kan (i vissa fall måste) köpas tillsammans med biljetten.
NRT-tåg	Tåg som en resenär kan stiga ombord på efter att ha köpt en NRT-biljett, vid internationell eller utrikes försäljning.
Offentliggöra	Offentliggörande av information eller data där ingen behörighetskontroll ska tillämpas.
Officiell webbplats	Företagets offentliga webbplats där kommersiell information presenteras för kunden. Webbplatsen ska vara maskinläsbar och förenlig med riktlinjer för tillgång till webbinnehåll.
Organ för biljettkontroll	Organ med behörighet att inspektera resenärernas biljetter. Vanligen ett transportföretag. Organ för biljettkontroll får till distributörerna vid behov utfärda säkerhetscertifikat för internationella tågbiljetter som kan skrivas ut hemma (*International Rail Ticket for Home Printing* – IRTHP).
Part som ansöker om tågläge	Antingen ett järnvägsföretag med tillstånd eller, i den utsträckning tillstånd givits av varje medlemsstat, en annan part som ansöker om tågläge för innevarande tågplan i syfte att bedriva järnvägstrafik på sitt territorium med allmännyttigt eller kommersiellt intresse; offentliga myndigheter eller andra parter med tillträdesavtal är exempel på sådana parter med tillstånd, eller en internationell grupp av sådana parter, även kallad ansökargrupp.
Peer-to-peer	Typ av system och applikationer som använder distribuerade resurser för att utföra en kritisk funktion på ett decentraliserat sätt.
Planerad dag/tid för ankomst	Dag (och tid) för transportmedlets ankomst enligt tidtabell.
Planerad dag/tid för avgång	Dag (och tid) för transportmedlets avgång enligt tidtabell.
Plattform	Stationsområde för på- och avstigning av tåg.
Primärdata	Grundläggande data som referensindata för meddelanden eller som grund för funktionalitet och beräkning av härledda data.

▼B

Term	Beskrivning
Pris	Avgift som ska betalas för transport eller tjänst.
PRM	*Person with Reduced Mobility*. Se ”Funktionshindrad”.
Produkt	Tågtyp med särskilda typer av tjänster (t.ex. höghastighetstrafik, plats för cykel, anpassning för funktionshindrade, ligg- och/eller sovvagn, restaurangvagn, möjligheter till avhämtning osv.) som är förknippade med relevanta priser och kan förknippas med särskilda villkor.
Prognos	Bästa beräkning av en händelse (t.ex. ett tågs tid för ankomst, avgång eller passering).
Prognospunkt	En målpunkt för vilken prognosen utarbetas. Den kan avse ankomst, avgång, passering eller överlämnande.
Rapporteringspunkt	Antingen punkter som en infrastrukturförvaltare använder för att ge tågföringsinformation om passager eller punkter där prognoser skapas.
Regelbundna kontra kortfristiga processer	En process är regelbunden om den utförs under en tidsperiod som motsvarar sju dagar eller mer. En process är kortfristig om den utförs under en tidsperiod som är kortare än sju dagar.
Resa	Resenärers färd från punkt A till punkt B.
Researrangör	Arrangör av resepaket eller återförsäljare, annan än ett järnvägsföretag, i den mening som avses i artikel 2.2 och 2.3 i direktiv 90/314/EEG.
Resenär	Person som har för avsikt att resa, som reser eller som har rest med utnyttjande av ett eller flera järnvägsföretags transporttjänster och andra tjänster. Kan vara annan än kund (se ”Kund”).
Resenärslista	Metod för fullgörande där kunden genomför köpet i förväg (t.ex. hemma) och bara får en bekräftelse, vanligtvis med ett referensnummer. Företaget som erbjuder denna försäljningstyp förser organet för biljettkontroll med en lista över alla resenärer (och referensnummer) som släppts ombord på tåget i fråga. Resenären uttrycker helt enkelt sin önskan att släppas ombord på tåget före/efter avgång till organet för biljettkontroll. Organet för biljettkontroll kontrollerar huruvida resenären får stiga ombord/stanna kvar på tåget.
Reseplanerare	Ett IT-system som kan föreslå resalternativ. Ett resalternativ är en uppsättning av en eller flera kommersiella transporttjänster som åtminstone besvarar frågan ”Hur kan jag ta mig från punkt A till punkt B vid en viss dag och tid för avgång/ankomst?”. Frågan kan innehålla ytterligare, mer komplexa kriterier som t.ex. ”snabbast”, ”billigast”, ”utan byten” osv. Resenären kan själv sätta ihop resalternativ med hjälp av olika informationskällor, eller alternativen kan föreslås av reseplaneraren.
Reservation	Ett tillstånd på papper eller i elektronisk form som berättigar till en tjänst (transport eller hjälp) enligt i förväg bekräftade och personligt utformade transportarrangemang.
Resväg	Den geografiska vägen från en utgångspunkt till en destination.
Resvägsavsnitt	Del av en resväg.

▼B

Term	Beskrivning
RU	Se ”Järnvägsföretag” (*Railway Undertaking*).
Samarbetande transportföretag	Ett transportföretag som genom ett samarbetsavtal är kopplat till ett annat eller flera andra transportföretag för att utföra en transporttjänst.
Ska	Innebär att definitionen är ett absolut krav i specifikationen.
SQL	*Structured Query Language.* Ett språk konstruerat av IBM, senare standardiserat av ANSI och ISO, som används för att skapa, hantera och hämta data i relationsdatabaser.
Station	Plats längs järnvägen där persontåg kan ha sin utgångspunkt eller destination, eller göra uppehåll vid.
Stationsförvaltare	Organisatorisk enhet i en medlemsstat som har givits ansvaret för förvaltningen av en järnvägsstation och som kan vara infrastrukturförvaltaren.
Tariff	Särskild uppsättning priser för ett visst tåg, en viss dag för en viss del av resan mellan avresestationen och bestämmelsestationen. Tariffer kan samlas inom olika kategorier (t.ex. priser för allmänheten, priser för grupper osv.).
Teknisk specifikation för driftskompatibilitet	Specifikation som antagits i enlighet med direktiv 2008/57/EG, som varje delsystem och varje beståndsdel i ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet säkerställas.
Tekniskt dokument	Tekniska dokument som offentliggörs av Europeiska järnvägsbyrån i enlighet med artikel 5.8 i direktiv 2008/57/EG.
TETA	Se ”Tågets beräknade ankomsttid” (*Train Estimated Time of Arrival*).
Tidtabell	Förteckning över kommersiella transporttjänster som ett järnvägsföretag erbjuder under en given tidsperiod.
Tilldelande system	Ett elektroniskt system för den katalog av transporttjänster för vilka en leverantör av transporttjänster tillåter distributörer att utfärda resehandlingar.
Tilldelare	Ett företag som förvaltar ett tilldelande system. Kan vara ett transportföretag.
Tillgängliggöra	Offentliggörande av information eller data där behörighetskontroll kan tillämpas.
Tillgänglighet	Den information (transporttjänst, typ av erbjudande, tariff, andra tjänster) som en resenär faktiskt kan få vid en given tidpunkt för ett visst tåg. Ska inte blandas ihop med erbjudande, som anger att (en transporttjänst, en typ av erbjudande, tariff, andra tjänster) erbjuds under den inledande planeringen, men skulle kunna säljas slut och därför inte kan tillhandahållas en resenär vid en given tidpunkt, för ett visst tåg.
Tjänst	Se ”Transporttjänst”.

▼B

Term	Beskrivning
Tjänsteleverantör	Organ med ansvar för att tillhandahålla tjänster förknippade med transporten av resenärer.
TOD	*Ticket On Departure*, se ”Biljett för avhämtning vid avresan”.
Transeuropeiskt järnvägsnät	Det järnvägsnät som beskrivs i bilaga 1 till direktiv 2008/57/EG.
Transportavtal	Avtal om transport mot ersättning eller kostnadsfritt mellan ett järnvägsföretag eller en biljettåterförsäljare och resenären om tillhandahållande av en eller flera transporttjänster.
Transportföretag	Det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått ett transportavtal eller ett antal järnvägsföretag som enligt ett sådant avtal erbjuder på varandra följande järnvägstjänster.
Transportslag	En allmän typ av fordon för transport av resenärer (tåg, flygplan, buss osv.).
Transporttjänst	Kommersiell transporttjänst eller transporttjänst enligt avtal om allmän trafik för förbindelse av två eller flera platser och som erbjuds av ett järnvägsföretag enligt en offentliggjord tidtabell. En transporttjänst utförs vanligtvis med ett särskilt transportslag.
Tredje part	Offentligt eller privat företag som inte är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare och som tillhandahåller tjänster i anslutning till tjänsterna/transporttjänsterna.
TSD	Se ”Teknisk specifikation för driftskompatibilitet”.
Tågets beräknade ankomsttid	Beräknad tid för ett tågs ankomst till en viss punkt, t.ex. en överlämningspunkt, en utväxlingspunkt eller tågets destination.
Tågläge	Den infrastrukturkapacitet som krävs för att framföra ett tåg mellan två platser inom en viss tidsperiod (resväg definierad i tid och rum).
Tågläge	Ett tågs resväg definierad i tid och rum.
Tåglägesidentitet	Nummer på ett angivet tågläge.
Uppskattad dag/tid för ankomst	Dag (och tid) för transportmedlets ankomst på grundval av aktuell prognos.
Uppskattad dag/tid för avgång	Dag (och tid) för transportmedlets avgång på grundval av aktuell prognos.
Utfärdare	Företag som säljer biljetter mot betalning. Kan vara ett transportföretag och/eller en distributör. Utfärdaren är det företag som anges på biljetten tillsammans med företagets kod och eventuellt logotyp.
Utrikes försäljning	Försäljning av en tågbiljett av en utfärdare som inte är det/något av de transportföretag som ansvarar för driften av det tåg biljetten ska användas för. Utfärdaren är lokaliserad i ett annat land än transportföretagets/transportföretagens lokaliseringsland.

▼B

Term	Beskrivning
Utrikes persontransporttjänst med järnväg	Persontransporttjänst, med järnväg, som resenären köpt i ett land men som utförs i ett annat land än inköpslandet.
Utväxling mellan transportföretag	Överföring av kontroll från ett järnvägsföretag till ett annat av praktiska driftsmässiga, säkerhets- eller ansvarsrelaterade skäl. Exempel: — Successiva järnvägsföretag. — Tåg med faktiska transportörer. — Överföring av information mellan olika järnvägsföretag.
Utväxlingspunkt	Den plats där kontrollen över tåget övergår från ett järnvägsföretag till ett annat. När det gäller ett tåg under framförande tas tåget över från ett järnvägsföretag av ett annat som då blir innehavare av tågläget för nästa delsträcka.
Vagn-ID	En vagns unika identifikationsnummer.
Väsentliga krav	De krav som anges i bilaga III till direktiv 2008/57/EG och som ska uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten.
XML	*Extended Mark-up Language*
XQL	*Extended Structured Query Language*
Återförsäljare	Person eller företag som säljer en biljett till en kund utan eller med platsreservation för en järnvägstjänst. En återförsäljare kan vara ett järnvägsföretag eller en ackrediterad resebyrå.
Överlämningspunkt	Den punkt där ansvaret övergår från en infrastrukturförvaltare till en annan.

▼B

BILAGA II

FÖRTECKNING ÖVER ÖPPNA PUNKTER

Följande aspekter anges som öppna punkter i enlighet med artikel 5.6 i direktiv 2008/57/EG:

Avsnitt	Öppna punkter
4.2.2.1	Tekniska dokument om processen och den information som används för den med avseende på tariffdata för inrikes försäljning.
4.2.10	Standard för hantering av säkerhetsattribut för distribution av produkter.
4.2.11.2	Standard för europeisk ”Biljett för avhämtning vid avresan” och för europeisk ”Resenärslista”.
4.2.11.3	Tekniskt dokument eller standard om direkta metoder för fullgörande som är förknippade med biljetten och/eller platsreservationen och med typen av medium för inrikes försäljning.
4.2.11.4	Tekniskt dokument eller standard om indirekta metoder för fullgörande som är förknippade med biljetten och/eller platsreservationen och med typen av medium för inrikes försäljning.
4.2.22	Standard för utbyte av information om priser i samband med anslutning till andra transportslag.

▼**M1**

BILAGA III

Förteckning över tekniska dokument som avses i denna TSD

Referens	Beteckning
B.1. (V1.1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales – NRT tickets
B.2. (V1.1)	Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales – Integrated Reservation Tickets (IRT)
B.3. (V1.1)	Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales – Special offers
B.4. (V1.1.1)	Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange
B.5. (V1.1)	Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents – Exchange of messages
B.6. (V1.1)	Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards)
B.7. (V1.1.1)	International Rail ticket for Home Printing
B.8. (V1.1)	Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains
B.9. (V1.1)	Standard numerical coding of locations
B.10 (V1.1)	Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility – Exchange of messages
B.30. (V1.1)	Schema – messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI

▼B

BILAGA IV

FÖRTECKNING ÖVER TARIFFER FÖR INTERNATIONELL ELLER UTRIKES FÖRSÄLJNING

C.1 **NRT-tariffer**

Det huvudsakliga innehållet i NRT-tariffdata ska vara följande:

— Serier.

— Produkter.

— Tjänster.

— *Carrier code* (transportföretagets kod).

— Pristabeller.

— Stationsförteckning.

NRT-tariffer ska göras tillgängliga minst tre månader innan tarifferna börjar gälla.

C.2 **IRT-tariffer**

Det huvudsakliga innehållet i IRT-tariffdata ska vara följande:

— Tariffer.

— Tariffkategorier.

— Rabattkort som används med marknadspriser.

— Typer av undantag.

— Försäljningsvillkor.

— Återköpsvillkor.

— Pristabeller.

— Stations-/zonförteckning.

IRT-tariffer ska göras tillgängliga i förväg i enlighet med försäljningsvillkoren för dem.

C.3 **Särskilda tariffer**

Det huvudsakliga innehållet i data avseende särskilda tariffer ska vara följande:

— Erbjudandet och villkoren för det.

— Priser.

— Tillägg.

— Tillstånd.

— Antal resenärer/medföljande och kategorierna för dem.

— Typer av rabatter.

— Typer av undantag.

— Försäljningsvillkor.

— Återköpsvillkor.

— Avgifter för platsreservationer.

— Serier.

— Tåg, inbegripet kategorier och inrättningar i dem.

Särskilda tariffer ska göras tillgängliga i förväg i enlighet med försäljningsvillkoren för dem.