KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/541,

26. märts 2021,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1305/2014 andmete arvutamise ja vahetamise lihtsustamise ja parandamise ning muudatuste juhtimise protsessi ajakohastamise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 5 lõiget 11,

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([2]) artikli 19 kohaselt peab Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet“) andma komisjonile soovitusi koostalitluse tehniliste kirjelduste (edaspidi „KTKd“) ja nende läbivaatamise kohta kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 5 ning tagama KTKde kohandamise vastavalt tehnika arengule, turusuundumustele ja sotsiaalsetele nõuetele.

(2) Vastavalt komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474 ([3]) artiklile 13 tuleb komisjoni määrus (EL) nr 1305/2014 ([4]) (edaspidi „TAF KTK“) läbi vaadata, et muu hulgas lihtsustada menetlust, mille alusel ajakohastatakse selle tehnilist lähtepunkti vastavalt TAF KTK muudatuste juhtimise protsessile, ja töötada välja TAF KTK kohaste teadete sisu ja ülesehitus, vaadata need läbi või neid lihtsustada seoses teiste süsteemide või ettevõtjatega vahetatava teabega.

(3) Selleks esitas amet 9. septembril 2020 komisjonile soovituse lisada TAF KTKsse uued või muudetud kirjeldused, mis on seotud eeldatavat saabumisaega, klientidele pakutavaid jälgimisandmeid ja teiste süsteemidega toimuvat andmevahetust käsitlevate meetodite ja teabevoogudega, ning kohandada muudatuste juhtimise protsessi.

(4) Seetõttu tuleks määrust (EL) nr 1305/2014 vastavalt muuta.

(5) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 1305/2014 lisa asendatakse käesoleva määruse lisas esitatud tekstiga.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

([3]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).

([4]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1305/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 62/2006 (ELT L 356, 12.12.2014, lk 438).

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. märts 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS 23
1.1. Lühendid 23
1.2. Viitedokumendid 23
1.3. Tehniline kohaldamisala 24
1.4. Geograafiline kohaldamisala 24
2. ALLSÜSTEEMI MÄÄRATLUS JA KOHALDAMISALA 24
2.1. Käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluvad funktsioonid 24
2.2. Käesoleva KTK kohaldamisalasse mittekuuluvad funktsioonid 25
2.3. Allsüsteemi kirjelduse ülevaade 25
2.3.1. Käsitletavad protsessid 25
3. OLULISED NÕUDED 26
3.1. Vastavus olulistele nõuetele 26
3.2. Oluliste nõuete aspektid 26
3.3. Üldnõuetega seotud aspektid 26
3.3.1. Ohutus 26
3.3.2. Töökindlus ja käideldavus 26
3.3.3. Tervisekaitse 26
3.3.4. Keskkonnakaitse 26
3.3.5. Tehniline ühilduvus 27
3.3.6. Juurdepääsetavus 27
4. ALLSÜSTEEMI ISELOOMUSTUS 27
4.1. Sissejuhatus 27
4.2. Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused 27
4.2.1. Saatekirja andmed 28
4.2.2. Liinitaotlus ja liini eraldamine 28
4.2.3. Rongi ettevalmistamine 30
4.2.4. Rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos 31
4.2.5. Teave teenuse häirete kohta 32
4.2.6. Veose ETI/ETA 32
4.2.7. Vaguni liikumine 34
4.2.8. Andmevahetus kvaliteedi parandamiseks 35
4.2.9. Põhilised viiteandmed 35
4.2.10. Mitmesugused viitefailid ja andmebaasid 36
4.2.11. Võrgud ja side 37

4.3. Liideste funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused 39
4.3.1. Liidesed taristu KTKga 39
4.3.2. Liidesed kontrolli ja signaalimise KTKga 39
4.3.3. Liidesed veeremi allsüsteemiga 40
4.3.4. Liidesed käitamise ja liikluskorralduse KTKga 40
4.3.5. Liidesed reisijateveo telemaatiliste rakendustega 40
4.4. Käitamiseeskirjad 40
4.4.1. Andmete kvaliteet 41
4.4.2. Keskhoidla haldamine 42
4.5. Hoolduseeskirjad 42
4.6. Kutsekvalifikatsioonid 42
4.7. Töötervishoiu ja tööohutuse nõuded 42
5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID 43
5.1. Mõiste 43
5.2. Komponentide loetelu 43
5.3. Komponentide tööparameetrid ja kirjeldused 43
6. KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSKÕLBLIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE 43
6.1. Koostalitluse komponendid 43
6.1.1. Hindamismenetlused 43
6.1.2. Moodul 43
6.2. Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteem 43
6.2.1. IT-vahendite vastavuse hindamine 43
7. RAKENDAMINE 44
7.1. Sissejuhatus 44
7.2. Muudatuste juhtimine 45
7.2.1. Muudatuste juhtimise protsess 45
7.2.2. Muudatuste juhtimise protsess käesoleva määruse I liites loetletud dokumentide puhul 45
I liide. Tehniliste dokumentide loetelu 47
II liide. Sõnastik 48
III liide. TAF/TAP riikliku kontaktpunkti ülesanded 56

1. **SISSEJUHATUS**

1.1. **Lühendid**

Tabel 1

Lühendid

Lühend	Tähendus
ÜL	Ühine liides
Komisjon	Euroopa Komisjon
ERA	Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi ka „amet“)
TE	Taristuettevõtja
ISO	Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon
LCL	Osakonteiner
JRE	Juhtiv raudteeveo-ettevõtja
RISC	Raudtee koostalitluse ja ohutuse komitee
RE	Raudteeveo-ettevõtja
TAF	Kaubaveo telemaatilised seadmed
TAP	Reisijateveo telemaatilised rakendused
TCP/IP	Edastusohje protokollistik internetiprotokolli peal
KTK	Koostalitluse tehniline kirjeldus
VV	Vagunivaldajad

1.2. **Viitedokumendid**

Tabel 2

Viitedokumendid

Viite-number	Dokumendi viide	Pealkiri	Viimane väljaanne
1)	Direktiiv (EL) 2016/797	Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44)	27.5.2020
2)	Reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTK määrus (EL) nr 454/2011	Komisjoni 5. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11)	27.5.2019
3)	Direktiiv 2012/34/EL	Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32)	14.11.2017
4)	ERA-TD-105	TAF KTK – LISA D.2: LIIDE F – TAF KTK ANDMETE JA TEADETE MUDEL	

5)	Kaubaveo telemaatiliste seadmete KTK määrus (EÜ) nr 62/2006	Komisjoni 23. detsembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 62/2006, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemi tehnilisi koostalitlusnõudeid (ELT L 13, 18.1.2006, lk 1)	18.1.2006
6)	K(2010) 2576 (lõplik)	Komisjoni 29. aprilli 2010. aasta otsus, milles käsitletakse Euroopa Raudteeagentuurile antud volitust töötada välja ja vaadata läbi koostalitluse tehnilised kirjeldused, et laiendada nende kohaldamisala Euroopa Liidu raudteesüsteemile tervikuna	29.4.2010
7)	Direktiiv (EL) 2016/798	Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102)	26.5.2016
8)	Komisjoni delegeeritud otsus (EL) 2017/1474	Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).	15.8.2017

1.3. **Tehniline kohaldamisala**

Käesolev koostalitluse tehniline kirjeldus (edaspidi „TAF KTK“) käsitleb direktiivi (EL) 2016/797 II lisa funktsionaalsete valdkondade loetelus nimetatud telemaatiliste seadmete allsüsteemi elementi „kaubaveoteenuste seadmed“, mida kirjeldatakse nimetatud lisa punkti 2.6 alapunktis b.

Käesoleva TAF KTK eesmärk on tagada tehnilise raamistiku loomise kaudu tõhus teabevahetus, et saavutada majanduslikult võimalikult elujõuline transpordiprotsess. See hõlmab kaubaveoteenuste seadmeid ning ühenduste haldamist teiste veoliikidega, mis tähendab, et lisaks rongide käitamisele käsitleb see ka raudteeveo-ettevõtja veoteenuseid. Ohutusaspekte käsitletakse üksnes andmeelementide olemasolu piires; väärtused ei mõjuta rongi ohutut käitamist ning TAF KTK nõuete täitmist ei saa käsitada ohutusnõuete täitmisena.

TAF KTK mõjutab ka raudteetranspordi kasutajate kasutustingimusi. Mõiste „kasutajad“ ei hõlma siinkohal üksnes taristuettevõtjaid ja raudteeveo-ettevõtjaid, vaid ka kõiki teisi teenuseosutajaid, näiteks vaguniettevõtjaid, ühendveoettevõtjaid ning isegi kliente.

1.4. **Geograafiline kohaldamisala**

KTKd kohaldatakse liidu võrgustiku suhtes, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 1.

2. ALLSÜSTEEMI MÄÄRATLUS JA KOHALDAMISALA

2.1. **Käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluvad funktsioonid**

Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete allsüsteem on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punkti 2.6 alapunktis b.

Eelkõige hõlmab see järgmist:

— kaubaveoteenuste seadmed, sealhulgas infosüsteemid (kauba ja rongide jälgimine reaalajas),

— sorteerimis- ja jaotussüsteemid, kusjuures jaotussüsteemide all mõeldakse rongide koostamist,

— broneerimissüsteemid, mille all mõeldakse rongiliinide broneerimise süsteeme,

— ühenduste korraldamine teiste transpordiliikidega ning elektrooniliste saatedokumentide koostamine.

2.2. **Käesoleva KTK kohaldamisalasse mittekuuluvad funktsioonid**

Käesoleva KTK kohaldamisalasse ei kuulu klientidele suunatud makse- ja arveldussüsteemid ega erinevate teenuseosutajate, näiteks raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahelised makse- ja arveldussüsteemid. Punkti 4.2 (allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused) kohase andmevahetuse süsteem tagab siiski vajalikud andmed, mis on veoteenustega seotud maksete aluseks.

Käesoleva telemaatiliste seadmete KTK kohaldamisalasse ei kuulu ka sõiduplaanide pikaajaline planeerimine. Mõnes punktis viidatakse siiski pikaajalise planeerimise tulemustele, kuivõrd need on seotud rongiliikluseks vajaliku tõhusa teabevahetusega.

2.3. **Allsüsteemi kirjelduse ülevaade**

2.3.1. *Käsitletavad protsessid*

Kliendi vajadusi silmas pidades on üheks teenuseks transpordiliini korraldamine ja haldamine vastavalt juhtiva raudteeveo-ettevõtja (JRE) ja kliendi vahelisele lepingule.

Juhtiv raudteeveo-ettevõtja on kliendi jaoks ainus kontaktpunkt. Kui veoahelas osaleb mitu raudteeveo-ettevõtjat, vastutab juhtiv raudteeveo-ettevõtja ka teiste raudteeveo-ettevõtjatega tegevuse koordineerimise eest. Seda teenust võib osutada ka ekspediitor või mis tahes muu üksus.

Käesoleva raudtee-kaubaveosektorile suunatud KTK ulatus on direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt piiratud taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate/juhtivate raudteeveo-ettevõtjate andmevahetusega. Käesolev KTK võimaldab juhtival raudteeveo-ettevõtjal anda kliendile teavet eelkõige järgmise kohta:

— liiniteave;

— rongi sõiduandmed kokkulepitud meldepunktide kohta, mis hõlmavad vähemalt lepingulise veo väljumis-, vahetus-/üleandmis- ja saabumispunkte;

— rongi eeldatav saabumisaeg (ETA) sihtkohta, kaasa arvatud sorteerimisjaama või ühendveoterminali;

— teenuse häired. Kui juhtiv raudteeveo-ettevõtja saab teada teenuse osutamisel esinevast häirest, edastab ta vastava teabe õigeaegselt kliendile.

Kõnealuse teabe edastamiseks on 4. peatükis määratletud vastavad TAFiga ühilduvad teated.

Raudteeveo-ettevõtjad/juhtivad raudteeveo-ettevõtjad peavad üldjuhul suutma vähemalt:

— MÄÄRATA KINDLAKS teenuste hinnad ja transiidi ajad, vagunite pakkumise (vajaduse korral), vagunite/ühendveoüksuste andmed (vaguni/ühendveoüksuse asukoht, seisund, vaguni/ühendveoüksuse eeldatav saabumise aeg „ETA“), koha, kus veosed saab laadida tühjadesse vagunitesse, konteineritesse jne;

— OSUTADA kindlaksmääratud teenust usaldusväärselt ja tõrgeteta, rakendades ühiseid äriprotsesse ja omavahel seotud süsteeme. Raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad ning muud teenusepakkujad ja sidusrühmad (näiteks toll) peavad suutma teavet elektrooniliselt vahetada;

— HINNATA pakutava teenuse kvaliteeti võrreldes kindlaksmääratuga, st arvete täpsus võrreldes pakutud hinnaga, tegelikud transiidiajad võrreldes lubatutega, kättesaadavaks tehtud vagunid võrreldes tellitud vagunitega, eeldatavad saabumisajad võrreldes tegelike saabumisaegadega;

— TEGUTSEDA rongide, taristu ja veeremi mahutavuse kasutamise seisukohalt produktiivselt, kasutades äriprotsesse, süsteeme ja andmevahetust, mis on vajalikud vagunite/ühendveoüksuste ja rongide sõiduplaanide koostamiseks.

Koostalitluslike vagunite puhul on eriline tähtsus tühjade vagunite käitlemisel. Põhimõtteliselt ei ole laaditud ja tühjade vagunite käitlemises erinevusi. Tühjade vagunite vedu toimub samuti veojuhiste alusel, seega tuleb kõnealuste tühjade vagunite eest vastutavat veeremiettevõtjat käsitada kliendina.

3. OLULISED NÕUDED

3.1. Vastavus olulistele nõuetele

Vastavalt direktiivile (EL) 2016/797 peavad liidu raudteesüsteem, allsüsteemid ja nende koostalitluse komponendid vastama kõnealuse direktiivi III lisas sätestatud olulistele üldnõuetele.

Käesoleva KTK kohaldamisalas tagatakse 3. peatükis loetletud asjakohaste oluliste nõuete täitmine allsüsteemi puhul vastavusega 4. peatükis („Allsüsteemi iseloomustus“) kirjeldatud kirjeldustele.

3.2. Oluliste nõuete aspektid

Olulised nõuded hõlmavad järgmisi valdkondi:

— ohutus,

— töökindlus ja käideldavus,

— tervisekaitse,

— keskkonnakaitse,

— tehniline ühilduvus,

— juurdepääsetavus.

Vastavalt direktiivile (EL) 2016/797 võivad olulised nõuded olla üldkohaldatavad kogu üleeuroopalise raudteesüsteemi suhtes või konkreetselt iga allsüsteemi ja selle komponentide suhtes.

3.3. Üldnõuetega seotud aspektid

Üldnõuete asjakohasus kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemi kontekstis määratakse kindlaks järgmiselt.

3.3.1. *Ohutus*

Direktiivi (EL) 2016/797 III lisa olulised nõuded 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 ja 1.1.5 ei ole telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul asjakohased.

3.3.2. *Töökindlus ja käideldavus*

„Rongi liikumisega seotud püsi- või liikuvate komponentide jälgimine ja hooldus peavad olema korraldatud, tehtud ja kvantifitseeritud viisil, mis hoiab neid töös ettenähtud tingimustel.“

See oluline nõue täidetakse järgmiste punktidega:

— punkt 4.2.9: põhilised viiteandmed,

— punkt 4.2.10: mitmesugused viitefailid ja andmebaasid,

— punkt 4.2.11: võrgud ja side.

3.3.3. *Tervisekaitse*

Direktiivi (EL) 2016/797 III lisa olulised nõuded 1.3.1 ja 1.3.2 ei ole telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul asjakohased.

3.3.4. *Keskkonnakaitse*

Direktiivi (EL) 2016/797 III lisa olulised nõuded 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 ja 1.4.5 ei ole telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul asjakohased.

3.3.5. *Tehniline ühilduvus*

Direktiivi (EL) 2016/797 III lisa oluline nõue 1.5 ei ole telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul asjakohane.

3.3.6. *Juurdepääsetavus*

Direktiivi 2016/797 III lisa oluline nõue 1.6 ei ole telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul asjakohane.

4. **ALLSÜSTEEMI ISELOOMUSTUS**

4.1. **Sissejuhatus**

Raudteesüsteem, mille suhtes kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 ja mille üheks osaks on telemaatiliste seadmete allsüsteem, on integreeritud süsteem, mille sidusust tuleb kontrollida. Sidusust tuleb kontrollida eelkõige allsüsteemi kirjelduste osas, liideste osas, mille kaudu see on süsteemiga ühendatud, ning tegevus- ja hoolduseeskirjade osas.

Kõiki kohaldatavaid olulisi nõudeid silmas pidades on kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemile iseloomulikud alljärgnevad aspektid.

4.2. **Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused**

Võttes arvesse 3. peatüki olulisi nõudeid, hõlmavad allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused järgmisi parameetreid:

— saatekirja andmed,

— liinitaotlus ja liini eraldamine,

— rongi ettevalmistamine,

— rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos,

— teave teenuse häirete kohta,

— vaguni/ühendveoüksuse eeldatav vahetamisaeg (ETI)/saabumisaeg (ETA),

— vaguni liikumine,

— andmevahetus kvaliteedi parandamiseks,

— põhilised viiteandmed,

— mitmesugused viitefailid ja andmebaasid,

— võrgud ja side.

Lisaks 4. peatüki ja selle alapeatükkide sätetele võib iga sidusrühm vahetada teateid teiste sama kaubaveoteenusega seotud sidusrühmadega vastavalt punktidele 4.2.2.3 (ainult rongi käitamise ajal või käitamise ettevalmistamise ajal), 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.2, 4.2.6.3 ja 4.2.6.4 tingimusel, et sidusrühmad on tuvastatavad. Sellise teadete vahetamise eest võib tasu nõuda saatja.

Juhtiv raudteeveo-ettevõtja vastutab lepingu kohaselt klientidele edastatava teabe eest.

Üksikasjalikud andmete kirjeldused on esitatud andmete kataloogis. Teadete ja kataloogi andmete kohustuslikud vormingud on esitatud I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“. Lisaks võib samal eesmärgil kasutada muid olemasolevaid standardeid, kui asjaomaste poolte vahel on sõlmitud erikokkulepe nende standardite kasutamise lubamiseks eelkõige kombineeritud/ühendveo puhul või nende ELi liikmesriikide territooriumidel, millel on piir kolmandate riikidega.

Üldised märkused teadete struktuuri kohta

Teated hõlmavad kahte andmekogumit:

— kontrollandmed: määratletud kataloogi teadete kohustusliku teatepäise kaudu;

— teavitusandmed: määratletud iga teate kohustusliku/valikulise sisu ja kohustuslike/valikuliste kataloogi andmete kaudu.

Kui mõni teade või andmeelement on määratletud käesolevas määruses valikulisena, otsustavad selle kasutamise asjaomased pooled. Selliste teadete ja andmeelementide kasutamine peab moodustama lepingu osa. Kui valikulised elemendid on andmete kataloogis teatavatel tingimustel kohustuslikud, peab see andmete kataloogis märgitud olema.

4.2.1. *Saatekirja andmed*

4.2.1.1. Kliendi saatekiri

Klient saadab saatekirja juhtivale raudteeveo-ettevõtjale. See peab sisaldama kogu teavet, mis on vajalik kauba veoks kaubasaatjalt kaubasaajale vastavalt dokumentidele „Ühtsed eeskirjad, mis käsitlevad kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingut“ (CIM) ja „Ühtsed eeskirjad, mis käsitlevad sõidukite kasutamise lepinguid rahvusvahelises raudteeliikluses“ (CUV). Juhtiv raudteeveo-ettevõtja peab lisama täiendavad andmed. Saatekirja andmete alajaotist, sealhulgas täiendavaid andmeid, kirjeldatakse käesoleva määruse I liite tabelis loetletud dokumentides „TAF KTK – lisa D.2: liide A (vagunite/ühendveo-laadimisüksuste reisi planeerimine)“ ja „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“ (4).

Avatud juurdepääsu korral on kliendiga lepingu sõlminud juhtival raudteeveo-ettevõtjal pärast olemasolevate andmete lisamist olemas kõik andmed. Teiste raudteeveo-ettevõtjatega ei ole vaja teateid vahetada. Nende andmete põhjal esitatakse ka lühikese etteteatamisajaga liinitaotlus, kui see on saatekirja tingimuste täitmiseks vajalik.

Järgmised teated seonduvad juhtudega, kus tegemist ei ole avatud juurdepääsuga. Nende teadete sisu põhjal võib esitada ka lühikese etteteatamisajaga liinitaotlusi, kui see on saatekirja tingimuste täitmiseks vajalik.

4.2.1.2. Veojuhised

Veojuhised moodustavad eelkõige saatekirja andmete alamhulga. Juhtiv raudteeveo-ettevõtja peab edastama need veoahelas osalevatele raudteeveo-ettevõtjatele. Veojuhised peavad sisaldama kõiki andmeid, mida raudteeveo-ettevõtjal on vaja veo elluviimiseks oma vastutusalas kuni järgmisele raudteeveo-ettevõtjale üleandmiseni.

Veojuhise teate kohustuslik andmestruktuur ja üksikasjalikud vormingud on esitatud I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

Kõnealuste veojuhiste peamine sisu on järgmine:

— kaubasaatja ja kaubasaaja andmed,

— marsruuditeave,

— saadetise identifitseerimistunnus,

— vaguni andmed,

— andmed koha ja aja kohta.

4.2.2. *Liinitaotlus ja liini eraldamine*

4.2.2.1. Sissejuhatavad märkused

Liin kirjeldab salvestatavaid taotletud, aktsepteeritud ja tegelikke andmeid rongi teekonna ja omaduste kohta liini igas osas. Alljärgnevalt kirjeldatakse andmeid, mis peavad olema taristuettevõtjale ja/või läbilaskevõimet jaotavale asutusele (LJA) kättesaadavad.. Neid andmeid tuleb uuendada iga kord, kui need muutuvad. Aastase liini teave peab seega võimaldama andmete leidmist seoses lühiajaliste muudatustega. Eelkõige peab juhtiv raudteeveo-ettevõtja teavitama klienti, kui muudatus klienti mõjutab.

Lühikese etteteatamisajaga liinitaotlus

Rongi sõidu ajal tekkivate erandjuhtude või kiireloomuliste veovajaduste puhuks peab raudteeveo-ettevõtjal või taotlejal olema võimalus saada liinivõrgus ajutine rongiliin.

Vastutava taotleja rollis tegutsev raudteeveo-ettevõtja/taotleja peab esitama taristuettevõtjale kõik vajalikud andmed selle kohta, millal ja kus rong peab sõitma, koos füüsiliste omadustega niivõrd, kuivõrd need on taristu seisukohast olulised. Need nõuded kehtivad kõigi lühikese etteteatamisajaga liinitaotluste ja nendega seotud teadete puhul. Euroopa tasandil ei ole selle jaoks miinimumtähtaega kindlaks määratud. Miinimumtähtajad võidakse kindlaks määrata raudteevõrgustiku teadaandes.

Lühikese etteteatamisajaga liinitaotlus ei hõlma liikluskorralduse küsimusi. Lühikese etteteatamisajaga liinitaotluste ja liikluskorralduslike liinimuutuste vaheline ajapiir oleneb kohalikest kokkulepetest ning selle võib esitada raudteevõrgustiku teadaandes..

Nõuded, mis on seotud raudteeveo-ettevõtja, taotleja ja taristuettevõtja kohustustega liini taotlemisel ja eraldamisel, ei ole käesoleva määruse osa. Asjakohane teave on esitatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/773 ([1]) (käitamise ja liikluskorralduse KTK).

4.2.2.2. Teade „Liinitaotlus“

Raudteeveo-ettevõtja/taotleja, kes võtab endale vastutava taotleja rolli, saadab liini taotlemiseks taristuettevõtjale/läbilaskevõimet jaotavale asutusele teate „Liinitaotlus“.

Teate „Liinitaotlus“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.2.3. Teade „Liini andmed“

Planeeriva taristuettevõtjana tegutsev taristuettevõtja/läbilaskevõimet jaotav asutus saadab liinitaotluse esitanud raudteeveo-ettevõtjale/taotlejale vastuseks teate „Liini andmed“.

Teate „Liini andmed“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.2.4. Teade „Liin kinnitatud“

Taotluse esitanud raudteeveo-ettevõtja/taotleja, kes võtab endale vastutava taotleja rolli, saadab taristuettevõtja/läbilaskevõimet jaotava asutuse pakutud liini kinnitamiseks teate „Liin kinnitatud“.

Teate „Liin kinnitatud“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.2.5. Teade „Liini andmed tagasi lükatud“

Taotluse esitanud raudteeveo-ettevõtja/taotleja, kes võtab endale vastutava taotleja rolli, saadab asjaomasele taristuettevõtjale/läbilaskevõimet jaotavale asutusele teate „Liini andmed tagasi lükatud“, et lükata tagasi viimase pakutud liini andmed.

Teate „Liini andmed tagasi lükatud“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.2.6. Teade „Liin tühistatud“

Raudteeveo-ettevõtja/taotleja, kes võtab endale vastutava taotleja rolli (planeerimise etapis) või vastutava raudteeveo-ettevõtja rolli (käitamisel), saadab kinnitatud liini või selle osa tühistamiseks asjaomasele taristuettevõtjale/läbilaskevõimet jaotavale asutusele teate „Liin tühistatud“.

Teate „Liin tühistatud“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

([1]) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 5).

4.2.2.7. Teade „Liin ei ole saadaval“

Taristuettevõtja/läbilaskevõimet jaotav asutus, kes võtab endale planeeriva taristuettevõtja rolli (planeerimise etapis) või vastutava taristuettevõtja rolli (käitamisel), saadab lepingu sõlminud raudteeveo-ettevõtjale/taotlejale teate „Liin ei ole saadaval“, kui raudteeveo-ettevõtja/taotleja kinnitatud liin ei ole enam saadaval.

Taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjat teavitama niipea, kui talle saab teatavaks, et rongiliin ei ole saadaval. Teate „Liin ei ole saadaval“ võib saata ükskõik millisel liinilepingu sõlmimise ja rongi väljasõidu vahelisel ajahetkel. Põhjuseks võib olla näiteks liinil tekkinud katkestus.

Teade „Liin ei ole saadaval“ tähendab, et liini või selle osa ei saa kasutada ja seda enam ei eksisteeri.

Kui on olemas alternatiivne liin, peab taristuettevõtja ilma raudteeveo-ettevõtja täiendava taotluseta saatma ettepaneku alternatiivse liini kohta koos nimetatud teatega või niipea, kui alternatiivne liin on teada. Selleks kasutatakse teadet „Liini andmed“, mis seotakse teatega „Liin ei ole saadaval“. Kui alternatiivset liini ei ole võimalik välja pakkuda, peab taristuettevõtja sellest raudteeveo-ettevõtjale viivitamata teatama.

Teate „Liin ei ole saadaval“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.2.8. Teade „Kättesaamise kinnitus“

Iga teate saaja saadab vastava teate saatjale teate „Kättesaamise kinnitus“, kinnitamaks, et tema süsteem on teate kätte saanud.

Teate „Kättesaamise kinnitus“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.3. *Rongi ettevalmistamine*

4.2.3.1. Üldised märkused

See põhiparameeter kirjeldab teateid, mida tuleb vahetada rongi ettevalmistamise faasis enne rongi teeleasumist.

Rongi ettevalmistamine hõlmab rongi ja marsruudi omavahelise ühilduvuse kontrolli. Selle kontrolli teeb raudteeveo-ettevõtja asjaomaste taristuettevõtjate poolt taristu kirjelduse ja piirangute kohta antud teabe põhjal.

Kui järgmine raudteeveo-ettevõtja võtab rongi tervikuna üle, saadab vastutav raudteeveo-ettevõtja järgmisele vastutavale raudteeveo-ettevõtjale teate „Rongi koosseis“. Lepingu kohaselt peab vastutav raudteeveo-ettevõtja saatma selle teate ka taristuettevõtja(te)le. See kehtib ka juhul, kui liini on broneerinud teine vastutav taotleja, kes on volitanud vastutavat raudteeveo-ettevõtjat rongi käitama. Lisaks jääb vastutav raudteeveo-ettevõtja partneriks taristuettevõtjaga teadete vahetamisel, kui ta sõlmib rongi käitamiseks allhankelepingu teise raudteeveo-ettevõtjaga.

Kui rongi koosseisu teatud kohas muudetakse, peab vastutav raudteeveo-ettevõtja pärast andmete ajakohastamist selle teate uuesti saatma.

4.2.3.2. Teade „Rongi koosseis“

Vastutav raudteeveo-ettevõtja saadab järgmisele kaubaveos osalevale vastutavale raudteeveo-ettevõtjale ja juhtivale raudteeveo-ettevõtjale teate „Rongi koosseis“, milles märgitakse rongi koosseis. Vastavalt raudteevõrgustiku teadaandele tuleb vastutaval raudteeveo-ettevõtjal saata teade „Rongi koosseis“ ka taristuettevõtja(te)le.

Teate „Rongi koosseis“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vaheliseks rongi koosseisuga seotud teadete vahetamiseks edastatavad miinimumelemendid on kindlaks määratud rakendusmääruse (EL) 2019/773 (käitamise ja liikluskorralduse KTK) punktis 4.2.2.7.2.

4.2.3.3. Teade „Rong valmis“

Vastutav raudteeveo-ettevõtja saadab taristuettevõtjale teate „Rong valmis“ iga kord, kui rong on pärast ettevalmistamist valmis sõitu alustama, välja arvatud juhul, kui riiklike eeskirjade kohaselt aktsepteerib taristuettevõtja sellise teatena sõiduplaani.

Kombineeritud veo korral saadab terminalioperaator raudteeveo-ettevõtjale teate „Rong valmis“ iga kord, kui vagunikomplekt on valmis sõitu alustama. Taristuettevõtja sisenemispunktini veoteenust osutav raudteeveo-ettevõtja saadab teate „Rong valmis“ taristuettevõtja võrgus rongiliikluse teenust osutavale raudteeveo-ettevõtjale.

Teate „Rong valmis“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.4. *Rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos*

4.2.4.1. Üldised märkused

Selle põhiparameetriga sätestatakse nõuded rongi sõiduandmetele ja rongi sõiduprognoosile. Sellega tuleb näha ette, kuidas vahetatakse rongi sõiduandmeid ja rongi sõiduprognoose taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja vahel.

Selle põhiparameetriga sätestatakse, kuidas taristuettevõtja peab sobival ajal saatma rongi sõiduandmed raudteeveo-ettevõtjale ja järgmisele taristuettevõtjale, kes on kaasatud rongi käitamisse.

Rongi sõiduandmete ülesanne on anda teavet rongi hetkestaatuse kohta lepingus kokkulepitud meldepunktides.

Rongi sõiduprognoosi kasutatakse selleks, et anda teavet eeldatava aja kohta, mil rong jõuab lepingus kokkulepitud prognoosipunktidesse. Taristuettevõtja saadab selle teate raudteeveo-ettevõtjale ja rongi teele jäävale järgmisele taristuettevõtjale.

Lepingutes määratakse kindlaks meldepunktid rongi liikumise kirjeldamiseks.

Raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vaheline teabevahetus toimub alati vastutava taristuettevõtja ja selle raudteeveo-ettevõtja vahel, kes vastutab rongi käitamise eest. See kehtib ka juhul, kui liini on broneerinud teine vastutav taotleja, kes on volitanud vastutavat raudteeveo-ettevõtjat rongi käitama. Lisaks jääb vastutav raudteeveo-ettevõtja partneriks taristuettevõtjaga teadete vahetamisel, kui ta sõlmib rongi käitamiseks allhankelepingu teise raudteeveo-ettevõtjaga.

Lepingu kohaselt esitab juhtiv raudteeveo-ettevõtja kliendile rongi sõiduprognoosi ja rongi sõiduandmed. Meldepunktid lepitakse mõlema poole vahel kokku lepingus.

4.2.4.2. Teade „Rongi sõiduprognoos“

Taristuettevõtja peab väljastama rongi käitavale raudteeveo-ettevõtjale selle teate üleandmispunktide, vahetuspunktide ja rongi sihtkoha kohta, nagu on kirjeldatud punktis 4.2.4.1.

Lepingujärgse kombineeritud veo korral tagab juhtiv raudteeveo-ettevõtja/vastutav raudteeveo-ettevõtja, et teade „Rongi sõiduprognoos“ edastatakse terminalioperaatorile.

Lisaks peab taristuettevõtja väljastama selle teate raudteeveo-ettevõtjale teiste meldepunktide kohta vastavalt raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vahelistele lepingutele.

Rongi sõiduprognoosi võib saata ka enne, kui rong sõitu alustab. Juhuks, kui kahe meldepunkti vahel tekib täiendavaid viivitusi, peavad raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja lepinguga kindlaks määrama lävendväärtuse, mille korral tuleb saata algne või uus prognoos. Kui viivituse kestus ei ole teada, peab taristuettevõtja saatma teate „Teenuse häire“ (vt punkti 4.2.5 „Teave teenuse häirete kohta“).

Rongi sõiduprognoosi teade peab sisaldama prognoositavat aega, mil rong jõuab kokkulepitud prognoosipunkti.

Taristuettevõtja saadab selle teate järgmisele rongi liikumisega seotud taristuettevõtjale.

Teate „Rongi sõiduprognoos“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.4.3. Teated „Rongi sõiduandmed“ ja „Rongi hilinemise põhjus“

Taristuettevõtja peab teate „Rongi sõiduandmed“ väljastama vastutavale raudteeveo-ettevõtjale:

— lähtejaamast teeleasumisel ja sihtjaama jõudmisel,

— üleandmispunktidesse, vahetuspunktidesse ja lepinguga kokku lepitud meldepunktidesse (nt käitluspunktid) saabumisel ja neist väljumisel.

Niipea kui viivituse põhjus on teada (esimene oletus) ja kui saadakse ajakohastatud teavet hilinemise põhjuse kohta, peaks taristuettevõtja teatama sellest vastutavale raudteeveo-ettevõtjale, saates eraldi teate „Rongi hilinemise põhjus“.

Teadete „Rongi sõiduandmed“ ja „Rongi hilinemise põhjus“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.5. *Teave teenuse häirete kohta*

4.2.5.1. Üldised märkused

Selle põhiparameetriga nähakse ette see, kuidas raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja käsitlevad teenuse häirete kohta käivat teavet omavahelises suhtluses.

Kui raudteeveo-ettevõtja saab teada rongi sõidu ajal teenuse osutamisel tekkivast häirest, mille eest vastutab tema ise, peab ta viivitamata teavitama asjaomast taristuettevõtjat (raudteeveo-ettevõtja võib seda teha suuliselt). Rongi sõidu katkemise korral saadab taristuettevõtja teate „Rongi sõit katkestatud“ lepingu sõlminud raudteeveo-ettevõtjale ja järgmisele rongi liikumisega seotud taristuettevõtjale.

Kui hilinemise kestus on teada, peab taristuettevõtja saatma rongi sõiduprognoosi teate.

4.2.5.2. Teade „Rongi sõit katkestatud“

Kui rongi sõit on katkestatud, saadab taristuettevõtja selle teate järgmisele rongi sõiduga seotud taristuettevõtjale ja vastutavale raudteeveo-ettevõtjale.

Lepingujärgse kombineeritud veo korral tagab juhtiv raudteeveo-ettevõtja/raudteeveo-ettevõtja, et teade „Rongi sõit katkestatud“ edastatakse terminalioperaatorile.

Teate „Rongi sõit katkestatud“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.6. *Veose ETI/ETA*

4.2.6.1. Sissejuhatavad märkused

Punktis 4.2.2 (liinitaotlus) on selgitatud peamiselt raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vahelist suhtlust. See teabevahetus ei hõlma üksikute vagunite või ühendveoüksuste jälgimist. Seda tehakse raudteeveo-ettevõtja/juhtiva raudteeveo-ettevõtja tasandil rongiga seotud teadete põhjal ning seda kirjeldatakse järgmistes punktides 4.2.6 (veose ETI/ETA) kuni 4.2.7 (vaguni liikumine).

Vagunite või ühendveoüksustega seotud teabevahetust ja teabe ajakohastamist toetab peamiselt reisiplaanide ja vagunite liikumise andmete säilitamine (punkt 4.2.10.2, muud andmebaasid).

Kliendi jaoks on kõige olulisem teave alati tema veose eeldatav saabumisaeg (ETA) ja rongi eeldatav saabumisaeg (TETA). Vaguni ETA ja ETI on põhiandmeteks ka juhtiva raudteeveo-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja vahelises teabevahetuses. See teave on juhtiva raudteeveo-ettevõtja peamiseks abivahendiks veose füüsilise veo jälgimisel ja võrdlemisel kliendi ees võetud kohustustega.

Ronge käsitlevates teadetes on kõik prognoositavad ajad seotud saabumisega teatud punkti, mis võib olla üleandmispunkt, vahetuspunkt, rongi sihtkoht või muu meldepunkt. Need kõik on rongi eeldatava saabumise ajad (TETA).

Lepingu alusel esitab juhtiv raudteeveo-ettevõtja kliendile eeldatava saabumisaja (ETA) ja eeldatava vahetamisaja (ETI) veose tasandil ning TETA rongi tasandil. Üksikasjalikkuse tase lepitakse mõlema poole vahel kokku lepingus.

Kombineeritud veo korral kasutatakse laadimisüksuste (nt konteinerid, vahetuskonteinerid, poolhaagised) identifitseerimistunnuseid sisaldavates andmeteadetes kas standardi ISO 6346 kohast BIC-koodi või standardi EN 13044 kohast ILU-koodi.

4.2.6.2. ETI/ETA arvutamine

ETI/ETA arvutatakse andmete alusel, mis saadakse vastutavalt taristuettevõtjalt, kes saadab teates „Rongi sõiduprognoos“ eeldatavad ajad, mil rong saabub kokkulepitud teekonnal olevatesse kindlaksmääratud meldepunktidesse (igal juhul üleandmis-, vahetus- ja lõppjaama, sealhulgas ühendveoterminalidesse), nt ühelt taristuettevõtjalt järgmisele taristuettevõtjale üleandmise punkti (sel juhul on TETA sama mis ETH).

Kokkulepitud rongiliinil asuvate vahetuspunktide või muude kindlaksmääratud meldepunktide puhul peab raudteeveo-ettevõtja veose transpordiahela järgmise raudteeveo-ettevõtja jaoks välja arvutama vagunite ja/või ühendveoüksuste eeldatava vahetusaja (ETI).

Märkus kombineeritud vedude kohta. Vagunis asuvate ühendveoüksuste puhul on vaguni ETId ka ühendveoüksuste ETId. Ühendveoüksuste ETAde puhul tuleks tähele panna, et raudteeveo-ettevõtja ei saa arvutada välja ETAt ja TETAt väljaspool avalikku taristuettevõtja võrku. Seetõttu saab raudteeveo-ettevõtja edastada ETId ainult seoses terminalis tegutseva raudteeveo-ettevõtjaga, kes edastab ETA või TETA saabumisterminali operaatorile. Selle ETA ja TETA alusel edastab terminalioperaator ETP kombineeritud veoteenust osutavale ettevõtjale, kes omakorda edastab sama ETP lõppkliendile (nt ekspediitor, logistikateenuste osutaja jne).

Juhtiv raudteeveo-ettevõtja vastutab ETA ja TETA võrdlemise eest kliendi ees võetud kohustustega.

ETA ja TETA kõrvalekaldeid kliendi ees võetud kohustustest tuleb käsitleda vastavalt lepingule ning juhtiv raudteeveo-ettevõtja võib nende alusel algatada hoiatusprotsessi. Selle protsessi käigus saadud andmete edastamiseks on ette nähtud hoiatusteade.

Hoiatusprotsessi alusena peab juhtival raudteeveo-ettevõtjal olema võimalik teha rongi või vaguniga seotud päringuid kõrvalekallete kohta. Allpool on sätestatud juhtiva raudteeveo-ettevõtja päring ning ka raudteeveo-ettevõtja vastus.

4.2.6.3. Vaguni ETI/ETA teade

Selle teate eesmärk on saata ETI või ajakohastatud ETI ühelt vastutavalt raudteeveo-ettevõtjalt veoahelas järgmisele vastutavale raudteeveo-ettevõtjale.

Kõik vagunite veoahela vastutavad raudteeveo-ettevõtjad saadavad ETI/ETA või ajakohastatud ETI/ETA juhtivale raudteeveo-ettevõtjale. Lepingu alusel arvutab juhtiv raudteeveo-ettevõtja saadud ETIde põhjal välja täpse ETA või TETA ning edastab selle oma kliendile ja terminalioperaatorile.

Vaguni ETI/ETA teate kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.6.4. Hoiatusteade

Pärast ETA võrdlemist kliendi ees võetud kohustusega võib juhtiv raudteeveo-ettevõtja saata asjaomastele raudteeveo-ettevõtjatele hoiatusteate. Hoiatusteate kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

Märkus. Avatud juurdepääsu korral on ETI ja ETA väljaarvutamine raudteeveo-ettevõtja sisemine protsess. Sel juhul on raudteeveo-ettevõtja ise juhtiv raudteeveo-ettevõtja.

4.2.7. *Vaguni liikumine*

4.2.7.1. Sissejuhatavad märkused

Vaguni liikumisega seotud aruandluseks tuleb salvestada ja teha elektrooniliselt kättesaadavaks järgmistes teadetes sisalduvad andmed. Need tuleb lepingute alusel edastada teadetena ka volitatud isikutele.

— Teade „Vaguni vabastamise teatis“

— Teade „Vaguni väljumise teatis“

— Teade „Vaguni saabumine sorteerimisjaama“

— Teade „Vaguni väljumine sorteerimisjaamast“

— Teade „Vaguniga seotud erandjuhtum“

— Teade „Vaguni saabumise teatis“

— Teade „Vaguni üleandmise teatis“

Lepingu alusel peab juhtiv raudteeveo-ettevõtja esitama kliendile vagunite liikumise teabe, kasutades allpool kirjeldatud teateid.

4.2.7.2. Teade „Vaguni vabastamise teatis“

Juhtiv raudteeveo-ettevõtja ei ole alati veoahelas esimene raudteeveo-ettevõtja. Sel juhul peab juhtiv raudteeveo-ettevõtja vastutavale raudteeveo-ettevõtjale teatama, et vagun on kliendi haruteel (juhtiva raudteeveo-ettevõtja võetud kohustusele vastav lähtekoht) haakimiseks valmis teatud ajal (väljumise kuupäev ja kellaaeg).

Need sündmused võib salvestada vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis. Teate „Vaguni vabastamise teatis“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.7.3. Teade „Vaguni väljumise teatis“

Raudteeveo-ettevõtja peab teatama juhtivale raudteeveo-ettevõtjale tegeliku kuupäeva ja kellaaja, mil vagun lähtekohast ära veetakse.

Need sündmused võib salvestada vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis. Selle teadetevahetusega läheb vastutus vaguni eest kliendilt üle raudteeveo-ettevõtjale. Teate „Vaguni väljumise teatis“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.7.4. Teade „Vaguni saabumine sorteerimisjaama“

Raudteeveo-ettevõtja peab juhtivale raudteeveo-ettevõtjale teatama, et vagun on jõudnud tema sorteerimisjaama. See teade võib põhineda teatel „Rongi sõiduandmed“, mis on sätestatud punktis 4.2.4 (rongi sõiduprognoos). Selle sündmuse võib salvestada vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis. Teate „Vaguni saabumine sorteerimisjaama“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.7.5. Teade „Vaguni väljumine sorteerimisjaamast“

Raudteeveo-ettevõtja peab juhtivale raudteeveo-ettevõtjale teatama, et vagun on tema sorteerimisjaamast lahkunud. See teade võib põhineda teatel „Rongi sõiduandmed“, mis on sätestatud punktis 4.2.4 (rongi sõiduprognoos). Selle sündmuse võib salvestada vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis. Teate „Vaguni väljumine sorteerimisjaamast“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.7.6. Teade „Vaguniga seotud erandjuhtum“

Raudteeveo-ettevõtja peab juhtivale raudteeveo-ettevõtjale teatama, kui vaguniga juhtub midagi ettenägematut, mis võib mõjutada ETIt/ETAt või mis nõuab täiendavaid meetmeid. Selle teate puhul on enamasti vaja ETI/ETA uuesti välja arvutada. Kui juhtiv raudteeveo-ettevõtja otsustab, et vajalik on uus ETI/ETA, saadab ta teate saatnud raudteeveo-ettevõtjale vastuteate koos märkega „Vajalik ETI/ETA“ (teade „Vaguniga seotud erandjuhtum, uue ETI/ETA taotlus“). Uus ETI/ETA tuleb arvutada punktis 4.2.6 (veose ETI/ETA) sätestatud korras.

Selle teabe võib salvestada vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis. Teate „Vaguniga seotud erandjuhtum“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.7.7. Teade „Vaguni saabumise teatis“

Vaguni või ühendveoüksuse veoahela viimane raudteeveo-ettevõtja peab teatama juhtivale raudteeveo-ettevõtjale, et vagun on saabunud tema sorteerimisjaama (raudteeveo-ettevõtja asukoht). Teate „Vaguni saabumise teatis“ kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.7.8. Teade „Vaguni üleandmise teatis“

Vaguni veoahela viimane raudteeveo-ettevõtja peab juhtivale raudteeveo-ettevõtjale teatama, et vagun on paigutatud kaubasaaja haruteele.

Märkus. Avatud juurdepääsu korral on vaguni kirjeldatud liikumine raudteeveo-ettevõtja (juhtiva raudteeveo-ettevõtja) sisene protsess. Sellele vaatamata peab ta tegema kõik arvutused ja salvestama andmed juhtiva raudteeveo-ettevõtjana, kellel on kliendiga sõlmitud leping ja kes on võtnud kliendi ees kohustuse.

Nende teadete järjestuse joonis, mis põhineb 1. näite vagunite 1 ja 2 ETI väljaarvutamisel (vt punkt 4.2.6.2, ETI/ETA arvutamine) on lisatud I liites loetletud dokumendi „TAF KTK – lisa A.5: TAF KTK teadete joonised ja järjestuse diagrammid“ punktis 6 esitatud vahetustest teatamise diagrammile.

4.2.8. *Andmevahetus kvaliteedi parandamiseks*

Et olla konkurentsivõimeline, peab Euroopa raudteesektor pakkuma oma klientidele kõrgemat teenusekvaliteeti (vt ka direktiivi (EL) 2016/797 III lisa punkt 2.7.1). Mõõtmine on oluline kvaliteedi parandamist toetav reisijärgne protseduur. Lisaks kliendile osutatud teenuse kvaliteedi mõõtmisele peavad juhtivad raudteeveo-ettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad mõõtma ka teenuse nende komponentide kvaliteeti, mis kokkuvõttes määravad kliendile osutatava teenuse kvaliteedi. Mõõtmisprotsessi käigus valivad taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad (eriti juhtivad raudteeveo-ettevõtjad) konkreetse kvaliteedinäitaja, liini või asukoha ja mõõteperioodi, mille jooksul mõõdetakse tegelikke tulemusi ning võrreldakse neid ettenähtud kriteeriumidega, mis üldjuhul on sätestatud lepingus. Mõõtmise tulemused peavad selgelt näitama, milline on saavutatud tase võrreldes lepingupoolte vahel kokku lepitud eesmärgiga.

4.2.9. *Põhilised viiteandmed*

4.2.9.1. Eessõna

Rongi ettevalmistamise ja vaguni käitamise toetamiseks teeb vagunivaldaja veeremi andmed kättesaadavaks veeremi viiteandmebaasis.

4.2.9.2. Veeremi viiteandmebaasid

Veeremivaldaja vastutab veeremi andmete säilitamise eest veeremi viiteandmebaasis.

Teavet, mis peab sisalduma konkreetsetes veeremi viiteandmebaasides, kirjeldatakse üksikasjalikult I liites (liide C).

Veeremi viiteandmebaasid peavad võimaldama lihtsat juurdepääsu veeremi viiteandmetele, et minimeerida iga toimingu kohta edastatavate andmete mahtu. Andmebaaside sisu peab olema ligipääsetav kõigile teenuseosutajatele (eelkõige taristuettevõtjatele ja raudteeveo-ettevõtjatele) vastavalt nende privileegipõhistele struktureeritud juurdepääsuõigustele.

Veeremi viiteandmebaasi kanded võib liigitada järgmiselt:

— haldusandmed, mis on seotud sertifitseerimis- ja registreerimiskirjetega. Lisaks peavad vagunivaldajad vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 445/2011 ([2]) artiklile 5 talletama hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi identifitseerimisnumbri;

— konstruktsiooniandmed, mis hõlmavad kõiki veeremi olulisi (füüsilisi) elemente, eelkõige teavet, mida raudteeveo-ettevõtjad vajavad rongide planeerimiseks ja käitamiseks.

Valdaja on kohustatud tagama, et need andmed on kättesaadavad ning nende aluseks olevad toimingud on tehtud.

Veeremi viiteandmebaasi kohustuslikku ülesehitust ja järgitavaid elemente kirjeldatakse I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.10. *Mitmesugused viitefailid ja andmebaasid*

4.2.10.1. Viitefailid

Kaubarongide liikluseks Euroopa raudteevõrgustikus peavad kõikidele teenuseosutajatele (taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad, logistikaettevõtjad ja veeremiettevõtjad) olema kättesaadavad ja juurdepääsetavad allpool esitatud viitefailid. Viitefailides sisalduvad andmed peavad alati kajastama tegelikku olukorda. Kui viitefaili kasutatakse koos reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKga, peab optimaalse koostoime saavutamiseks selle väljatöötamine ja muutmine olema kooskõlas reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKga.

Euroopa Liidu Raudteeamet säilitab ja haldab tsentraalselt järgmiste viiteandmete kordumatuid koode:

— kõikide taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja teenuseosutajast ettevõtjate koode sisaldav viitefail;

— asukohtade (esmased ja teisesed) koode sisaldav viitefail.

Amet säilitab esmaste asukohtade koodide ja ettevõtjate koodide viitefaili koopia. Individuaalse taotluse korral ja intellektuaalomandi õigusi piiramata tehakse nimetatud andmed tutvumiseks kättesaadavaks.

Muude koodide loetelud on esitatud I liites loetletud dokumendis „TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“.

4.2.10.2. Vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaas (vabatahtlik)

Rongide ja vagunite liikumise jälgimiseks võib seada sisse vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasi, mida iga asjakohase sündmuse korral reaalajas ajakohastatakse. Volitatud üksustel, nagu valdajad ja veeremiettevõtjad, võib vastavalt kahepoolsetele kokkulepetele olla juurdepääs oma ülesannete täitmiseks vajalikele andmetele.

Juhtiva raudteeveo-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtjate vaheline teabevahetus põhineb koostöövedude puhul vagunite ja/või ühendveoüksuste numbritel. Seepärast peab rongi osas taristuettevõtjaga teavet vahetav raudteeveo-ettevõtja jaotama need andmed vagunite ja ühendveoüksuste andmeteks. Need vagunite ja ühendveoüksuste andmed võib talletada vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis. Rongi liikumisega seotud andmete alusel tehakse vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaasis klientide teavitamiseks uusi

([2]) Komisjoni 10. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 445/2011, milles käsitletakse kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi ja millega muudetakse määrust (EÜ) nr 653/2007 (ELT L 122, 11.5.2011, lk 22).

sissekandeid või täiendusi. Vaguni või ühendveoüksuse liikumise osa avatakse andmebaasis hiljemalt pärast kliendilt vagunite või ühendveoüksuste vabastamise aja saamist. Vabastamise aeg on vagunite ja ühendveoüksuste andmebaasi tehtav esimene tegeliku veoteekonnaga seotud kanne. Vaguni liikumisega seotud teated on määratletud punktis 4.2.7 (vaguni liikumine). Andmebaas on ligipääsetav ühise liidese abil (punktid 4.2.11.1 „Üldine arhitektuur“ ja 4.2.11.6 „Ühine liides“).

Vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaas on mõeldud vagunite jälgimiseks ning seega asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate ja juhtiva raudteeveo-ettevõtja vaheliseks teabevahetuseks. See andmebaas kajastab vaguni ja ühendveoüksuse liikumist alates teeleasumisest kuni lõpliku üleandmiseni kliendi haruteel, koos ETIde ja eri punktides registreeritud tegelike aegadega kuni lõpliku üleandmise ajani (ETA). Andmebaasis kajastuvad ka veeremi erinevad seisundid, näiteks:

— Seisund: veeremi laadimine

  See seisunditeave on vajalik raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtjate ning teiste veoteekonnaga seotud raudteeveo-ettevõtjate vaheliseks teabevahetuseks.

— Seisund: laaditud vagun teel

  See seisunditeave on vajalik taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja vaheliseks teabevahetuseks ning teabevahetuseks veoteekonnaga seotud teiste taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjatega.

— Seisund: tühi vagun teel

  See seisunditeave on vajalik taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja vaheliseks teabevahetuseks ning teabevahetuseks veoteekonnaga seotud teiste taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjatega.

— Seisund: veeremi tühjendamine

  See seisunditeave on vajalik teabevahetuseks sihtkoha raudteeveo-ettevõtja ja veo eest vastutava juhtiva raudteeveo-ettevõtja vahel.

— Seisund: tühi vagun veeremiettevõtja käsutuses

  See seisunditeave on vajalik kindlaksmääratud omadustega raudteeveeremi kättesaadavuse kohta teabe saamiseks.

4.2.10.3. Täiendavad nõuded andmebaasidele

Iga süsteem (andmebaas) peab olema selgelt määratletud ning selle andmete sidusust peavad toetama andmetele juurdepääsu ja andmete kättesaadavust käsitlevad eeskirjad.

4.2.11. *Võrgud ja side*

4.2.11.1. Üldine arhitektuur

IT-arhitektuuri eesmärk on tagada teabevahetus turvalises usaldusväärses keskkonnas kõigi ühtse Euroopa raudteepiirkonna raudteesektoris tegutsevate üksuste vahel.

Aja jooksul areneb välja ja hakkab selle allsüsteemi kaudu omavahel suhtlema suur ja keerukas raudtee telemaatilise koostalitluse kogukond, mis hõlmab turu vajaduste rahuldamisel omavahel konkureerivaid ja koostööd tegevaid sadu osalejaid (raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad jne).

Niisugust koostalitluse kogukonda toetav võrgu- ja sidetaristu põhineb ühisel teabevahetuse arhitektuuril, mida tunnevad ja mille võtavad kasutusele kõik osalejad.

Kavandatav teabevahetuse arhitektuur:

— on ette nähtud heterogeensete teabemudelite ühildamiseks, muutes semantiliselt süsteemide vahel vahetatavaid andmeid ning tasandades äriprotsesside ja rakendustasandi protokollide erinevusi,

— avaldab minimaalset mõju olemasolevale IT-arhitektuurile, mida iga osaleja rakendab,

— kaitseb juba tehtud IT-investeeringuid.

Teabevahetuse arhitektuur põhineb IT-tööstuse järjepidevatel peavoolustandarditel, mis tagavad küberturvalisuse asjakohase taseme vastavalt kindlakstehtud riskidele. Kõigi osaliste vaheline suhtlus peab teatavate tsentraliseeritud teenuste pakkumise kaudu tagama raudtee koostalitluse üldise terviklikkuse ja ühtsuse.

Arhitektuuri kontseptsiooni rakendamine, nt teabevahetus võrdõigusvõrgus, põhineb ühise liidese tehnilistel standarditel, mida kirjeldatakse I liites loetletud tehnilises dokumendis ERA-TD-104 „TAF KTK lisa D.2: liide E – ühine liides".

Üldise arhitektuuri graafiline skeem on esitatud I liites loetletud dokumendi „TAF KTK – lisa A.5: TAF KTK teadete joonised ja järjestuse diagrammid" punktis 1.5.

4.2.11.2. Võrk ja turvalisus

Võrgu all mõeldakse käesoleval juhul teabevahetuse viisi ja põhialuseid, mitte füüsilist võrku.

Võrk peab tagama vajaliku küberturvalisuse taseme.

Raudtee koostalitluse aluseks on ühine teabevahetuse arhitektuur, mis on kõigile osalejatele teada ja mille nad on kasutusele võtnud, julgustades nii uusi osalejaid, eelkõige kliente, ning vähendades turuletuleku tõkkeid.

Turvakontseptsiooni võib rakendada kahe teabevahetaja vahelise sidevirna eri kihtidel.

Kõrge turvalisuse taseme tagamiseks peavad kõik teated olema iseseisva turvalisusega, mis tähendab, et teates sisalduvad andmed on kaitstud ja saajal on võimalik kontrollida teate autentsust. Selle saavutamiseks võib kasutada e-kirjade krüpteerimisele sarnanevat krüpteerimis- või allkirjasüsteemi.

4.2.11.3. Krüpteerimine

Sõltuvalt äritegevuse vajadustest võib andmete edastamiseks ja salvestamiseks kasutada asümmeetrilist või sümmeetrilist krüpteerimist. Selleks tuleb rakendada avaliku võtme taristut (PKI).

Krüpteerimine põhineb ühise liidese tehnilistel standarditel, mida kirjeldatakse I liites loetletud tehnilises dokumendis ERA-TD-104 „TAF KTK lisa D.2: liide E – ühine liides".

4.2.11.4. Keskhoidla

Keskhoidla peab suutma hallata järgmisi elemente:

— metaandmed – teadete sisu kirjeldavad struktureeritud andmed,

— avaliku võtme taristu,

— sertifitseerimiskeskus (SK).

Keskhoidla haldamise eest peaks vastutama üleeuroopaline mittetulunduslik organisatsioon. Kui keskhoidlat kasutatakse koos reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKga, tuleb optimaalse koostoime saavutamiseks arendamisel ja muudatuste tegemisel võimalikult suurel määral lähtuda reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKst.

4.2.11.5. Ühine liides

Vastavus KTK-le seoses andmevahetusega tähendab kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete andmekataloogi kohustuslike elementide (XSD) vahetamist vastavalt TAF KTK punktile 4.2.

Selleks võib kasutada ühise liidese kirjeldusi, sealhulgas XSDd, ilma asjaomaste poolte vahelise erikokkuleppeta. Ühise liidese kirjeldusi tuleks korrapäraselt kohandada, et võtta arvesse uusi sidetehnoloogilisi lahendusi.

Mis tahes sidetehnoloogiliste lahenduste kombineerimine on võimalik, kui asjaomaste poolte vahel on sõlmitud sellekohane kokkulepe ja kui see on kooskõlas ühise liidese kirjeldustega.

Ühine liides peab suutma hallata järgmisi toiminguid:

— väljaminevate teadete vormindamine vastavalt metaandmetele,

— väljaminevate teadete allkirjastamine ja krüpteerimine,

— väljaminevate teadete adresseerimine,

— sissetulevate teadete autentsuse kontroll,

— sissetulevate teadete dekrüpteerimine,

— sissetulevate teadete vastavuskontroll lähtuvalt metaandmetest,

— ühtne ühine juurdepääs erinevatele andmebaasidele.

Igal ühise liidese eksemplaril peab olema iga vagunivaldaja, juhtiva raudteeveo-ettevõtja, raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja jne piires juurdepääs kõikidele KTKga ette nähtud andmetele, olenemata sellest, kas andmebaasid on tsentraalsed või eraldiasuvad (vt ka I liites loetletud dokumendi „TAF KTK – lisa A.5: TAF KTK teadete joonised ja järjestuse diagrammid“ punkt 1.6).

Kui ühist liidest kasutatakse koos reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKga, tuleb optimaalse koostoime saavutamiseks arendamisel ja muudatuste tegemisel võimalikult suurel määral lähtuda reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKst. Sissetulevate teadete autentsuskontrolli tulemuste alusel võib rakendada teadete kinnitamist miinimumtasemel:

i) saatmine õnnestus (ACK);

ii) saatmine ebaõnnestus (NACK).

Eespool nimetatud ülesannete täitmiseks kasutab ühine liides keskhoidlas sisalduvaid andmeid.

Kui mõni osaleja võtab kasutusele keskhoidlat dubleeriva kohaliku „peegli“ (*mirror*), peab see osaleja oma vahenditega tagama, et kohalik „peegel“ on keskhoidla täpne ja ajakohastatud koopia.

4.2.11.6. Protokollid

Arendamiseks võib kasutada üksnes interneti protokollikomplekti kuuluvaid protokolle (üldiselt tuntud kui TCP/P, UDP/IP jne).

4.3. **Liideste funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused**

3. peatükis sätestatud olulisi nõudeid silmas pidades on liideste funktsionaalsed ja tehnilised nõuded järgmised.

4.3.1. *Liidesed taristu KTKga*

Taristu allsüsteemi alla kuuluvad liikluskorraldus-, jälgimis- ja navigatsioonisüsteemid: tehnilised andmetöötlus- ja telekommunikatsiooniseadmed, mis on ette nähtud kasutamiseks reisijate ja kauba pikamaavedudel, et tagada võrgu ohutu ja kooskõlastatud toimimine ning tõhus liikluskorraldus.

Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemis kasutatakse liiklemiseks vajalikke andmeid, mis on määratletud liinilepingus ning mida võivad täiendada taristu piirangute andmed, mille esitab taristuettevõtja. Seega puudub selle KTK ja taristu KTK vahel otsene liides.

4.3.2. *Liidesed kontrolli ja signaalimise KTKga*

Ainsad seosed kontrolli ja signaalimisega tulenevad

— liinilepingust, kus liinilõigu kirjelduses esitatakse asjakohane teave kasutatavate kontrolli- ja signaalimisseadmete kohta, ning

— erinevatest veeremi viiteandmebaasidest, kuhu tuleb salvestada veeremi kontrolli- ja signaalimisseadmete andmed.

4.3.3. *Liidesed veeremi allsüsteemiga*

Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemis on määratletud tehnilised ja käitusandmed, mis peavad olema veeremi kohta kättesaadavad.

Veeremi KTKs on määratletud vaguni omadused. Kui vaguni omadused muutuvad, tuleb muudatused kanda veeremi viiteandmebaasidesse andmebaasi tavapärase haldamise raames. Seega puudub selle KTK ja veeremi KTK vahel otsene liides.

4.3.4. *Liidesed käitamise ja liikluskorralduse KTKga*

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi puhul nähakse ette protseduurid ja seonduvad seadmed, mis on vajalikud erinevate struktuursete allsüsteemide, eelkõige rongijuhtimise, liikluse plaanimise ja korraldamise ühtlaseks toimimiseks nii harilikes kui ka eritingimustes.

Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul nähakse peamiselt ette kaubaveoteenusteks vajalikud seadmed, sealhulgas seadmed veose ja rongide jälgimiseks reaalajas ja ühenduste korraldamiseks teiste veoliikidega. Nimetatud KTKde kooskõla tagamiseks kohaldatakse järgmist korda.

Kui sätestatakse ja/või asutakse muutma käitamise ja liikluskorralduse KTK nõudeid, mis seonduvad käesoleva KTK nõuetega, tuleb pidada nõu käesoleva KTK eest vastutava asutusega.

Kui asutakse muutma käesoleva KTK nõudeid, mis seonduvad käitamise ja liikluskorralduse KTKs sätestatud käitamistingimustega, tuleb pidada nõu käitamise ja liikluskorralduse KTK eest vastutava asutusega.

4.3.5. *Liidesed reisijateveo telemaatiliste rakendustega*

Liides	Viidatud dokument: kaubaveo telemaatiliste seadmete KTK	Viidatud dokument: reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTK
Rong valmis	4.2.3.3 „Teade „Rong valmis““	4.2.14.1 „Teade „Rong valmis“ kõikide rongide puhul“
Rongi sõiduprognoos	4.2.4.2 „Teade „Rongi sõiduprognoos““	4.2.15.2 „„Rongi sõiduprognoos“ kõikide rongide puhul“
Rongi sõiduandmed	4.2.4.3 „Rongi sõiduandmed“	4.2.15.1 „Teade „Rongi sõiduandmed“ kõikide rongide puhul“
Rongi sõidu katkemise teade raudteeveo-ettevõtjale	4.2.5.2 „Rongi sõit katkestatud“	4.2.16.2 „Teade „Rongi sõit katkestatud“ kõikide rongide puhul“
Lühikese etteteatamisajaga sõiduplaaniandmete käsitlemine	4.2.2 „Liinitaotlus“	4.2.17 „Ronge käsitlevate lühikese etteteatamisajaga sõiduplaaniandmete käsitlemine“
Ühine liides	4.2.11.6 „Ühine liides“	4.2.21.7 „Ühine liides raudteeveo-ettevõtja/taristuettevõtja teabevahetuseks“
Keskhoidla	4.2.11.5 „Keskhoidla“	4.2.21.6 „Keskhoidla“
Viitefailid	4.2.10.1 „Viitefailid“	4.2.19.1 „Viitefailid“

4.4. **Käitamiseeskirjad**

3. peatükis nimetatud olulisi nõudeid silmas pidades on allsüsteemile iseloomulikud käesoleva KTKga seonduvad käitamiseeskirjad järgmised.

4.4.1. *Andmete kvaliteet*

Andmete kvaliteedi tagamiseks vastutab KTK kohaldamisalasse jääva iga teate algataja teate andmesisu õigsuse eest teate saatmise ajal. Kui andmete kvaliteedi tagamiseks vajalikud lähteandmed saadakse KTKga ette nähtud andmebaasidest, tuleb andmete kvaliteedi tagamiseks kasutada neis andmebaasides sisalduvaid andmeid.

Kui andmete kvaliteedi tagamiseks vajalikke lähteandmeid ei saada käesoleva KTKga ette nähtud andmebaasidest, peab teate algataja kontrollima andmete kvaliteeti oma vahenditega.

Andmete kvaliteedi tagamine hõlmab võrdlemist käesoleva KTK raames ette nähtud ja eespool kirjeldatud andmebaasidest saadud andmetega ning vajaduse korral loogilist kontrolli, et tagada andmete ja teadete õigeaegsus ja järjepidevus.

Andmed on kvaliteetsed, kui nad sobivad ettenähtud kasutuseks, st andmed

— on veatud: kättesaadavad, täpsed, õigeaegsed, täielikud, kooskõlas muude allikatega jne, ning

— on vajalike omadustega: asjakohased, terviklikud, piisavalt üksikasjalikud, hõlpsasti loetavad, hõlpsasti mõistetavad jne.

Andmete kvaliteeti iseloomustab eelkõige

— täpsus,

— täielikkus,

— järjepidevus,

— õigeaegsus.

Täpsus

Vajalik teave (andmed) tuleb koguda võimalikult ökonoomselt. See on saavutatav üksnes siis, kui põhiandmed registreeritakse kogu veo kohta vaid üks kord, kui võimalik. Seepärast tuleks põhiandmed süsteemi sisestada allikale võimalikult lähedal, et neid oleks võimalik igas hilisemas töötlemistoimingus täielikult kasutada.

Täielikkus

Enne teadete väljasaatmist tuleb metaandmete abil kontrollida nende terviklikkust ja süntaksit. See aitab vältida ka mittevajalikku teabeliiklust võrgus.

Kõikide sissetulevate teadete terviklikkust tuleb samuti metaandmete abil kontrollida.

Järjepidevus

Järjepidevuse tagamiseks tuleb rakendada toimimisreegleid. Vältida tuleb kahekordset sisestamist ning andmete omanik peab olema selgelt identifitseeritud.

Toimimisreeglite rakendamine oleneb reegli keerukusest. Lihtsate reeglite puhul piisab andmebaasi piirangutest ja käivitavatest sündmustest. Keerukamate reeglite puhul, mis hõlmavad erinevatest tabelitest pärit andmeid, tuleb kasutada valideerimismenetlust, mille käigus kontrollitakse enne liideseandmete genereerimist ja uue andmeversiooni kasutusele võtmist andmete versiooni ja järjepidevust. Tuleb tagada, et edastatavad andmed valideeritakse kindlaksmääratud toimimisreeglite alusel.

Õigeaegsus

Oluline on esitada andmed õigeaegselt. Kui andmete salvestamine või teate saatmine käivitatakse mõne sündmuse alusel otse IT-süsteemis, ei ole õigeaegsus probleemiks, kui süsteem on korrektselt kavandatud ning vastab äriprotsesside vajadustele. Enamikul juhtudel algatab teate saatmise aga käitaja või vähemalt põhineb saatmine käitaja täiendaval sisendil. Õigeaegsuse nõude täitmiseks tuleb andmed ajakohastada esimesel võimalusel, muu hulgas ka selleks, et tagada teadete andmesisu ajakohasus juhtudel, kui süsteem saadab teated välja automaatselt.

Päringutele reageerimise aeg erinevate rakenduste ja kasutajatüüpide puhul tuleb kindlaks määrata üksikasjalikes IT-kirjeldustes. Kõik andmeuuendused ja -vahetused peavad toimuma esimesel võimalusel.

Andmekvaliteedi parameetrid

Üksikasjalikes IT-kirjeldustes määratakse kindlaks sobivad protsendimäärad järgmise kohta:

— andmete täielikkus (täidetud andmeväljade protsent) ja andmete järjepidevus (erinevates tabelites/failides/kirjetes vastavuses olevate väärtuste protsent),

— andmete õigeaegsus (nende andmete protsent, mis on kättesaadavad ettenähtud tähtaja jooksul),

— nõutav täpsus (salvestatud väärtuste tegelikele väärtustele vastavuse protsent).

4.4.2. *Keskhoidla haldamine*

Keskhoidla funktsioonid on määratletud punktis 4.2.11.5 „Keskhoidla“. Andmete kvaliteedi tagamiseks peab keskhoidlat haldav asutus vastutama metaandmete uuendamise ja kvaliteedi ning juurdepääsu kontrolli haldamise eest. Metaandmete kvaliteedi kontekstis peab metaandmete täielikkus, järjepidevus, õigeaegsus ja täpsus olema selline, mis võimaldab nende andmete nõuetekohast kasutamist käesolevas KTKs ettenähtud eesmärgil.

4.5. **Hoolduseeskirjad**

3. peatükis nimetatud olulisi nõudeid silmas pidades on allsüsteemile iseloomulikud käesoleva KTKga seonduvad hoolduseeskirjad järgmised.

Veoteenuse kvaliteet peab olema tagatud isegi juhul, kui andmetöötlusseadmed lähevad täielikult või osaliselt rikki. Seepärast on soovitatav installida arvutitesse eriti töökindlad varusüsteemid, mille häireteta töö on hooldustööde ajal tagatud.

Erinevate andmebaaside hooldusega seotud aspekte käsitletakse punktis 4.2.10.3 (täiendavad nõuded andmebaasidele).

4.6. **Kutsekvalifikatsioonid**

Allsüsteemi käitamiseks ja hoolduseks ning KTK rakendamiseks vajaliku personali kutsekvalifikatsioon peab olema järgmine.

Käesoleva KTK rakendamine ei eelda täiesti uut riist- ja tarkvarasüsteemi koos uute töötajatega. KTK nõuete täitmiseks on üksnes vaja olemasolevate töötajate tegevust muuta, täiendada ja laiendada. Seepärast ei kehtestata täiendavaid nõudeid lisaks olemasolevatele kutsekvalifikatsiooni alastele siseriiklikele ja Euroopa normidele.

Kui töötajate tööalane täienduskoolitus on vajalik, ei peaks see piirduma ainult seadmete kasutamise tutvustamisega. Töötajad peavad teadma ja mõistma oma konkreetset rolli üldises veoprotsessis. Eelkõige peavad töötajad olema teadlikud vajadusest tagada kõrgetasemeline töö, kuna see on edasistel etappidel töödeldavate andmete usaldusväärsuse seisukohast otsustava tähtsusega.

Rongide koostamiseks ja käitamiseks vajalik kutsekvalifikatsioon on ette nähtud käitamise ja liikluskorralduse KTKga.

4.7. **Töötervishoiu ja tööohutuse nõuded**

Asjaomase allsüsteemi (või punktis 1.1 määratletud tehnilise kohaldamisala) käitamiseks ja hooldamiseks vajalike töötajate tervisekaitse- ja ohutusnõuded on järgmised.

Täiendavaid nõudeid lisaks olemasolevatele kutsekvalifikatsiooni valdkonna riigisisestele ja Euroopa normidele ei kehtestata.

5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID

5.1. Mõiste

Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 7 on sätestatud:

koostalitluse komponendid on „seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatsetakse inkorporeerida allsüsteemi, ning millest raudteesüsteemi koostalitlus otseselt või kaudselt sõltub, sealhulgas nii materiaalsed kui ka mittemateriaalsed esemed, nt tarkvara“.

5.2. Komponentide loetelu

Koostalitluse komponendid on hõlmatud direktiivi (EL) 2016/797 asjakohaste sätetega.

Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemi puhul ei ole koostalitluse komponente kindlaks määratud.

Käesoleva KTK nõuete täitmiseks piisab standardsetest IT-seadmetest; koostalitluseks raudteekeskkonnas ei ole vaja mingeid eriomadusi. See kehtib nii riistvara komponentide kui ka kasutatava standardtarkvara kohta, nagu operatsioonisüsteemid ja andmebaasid. Rakendustarkvara on iga kasutaja isiklikele vajadustele vastav ning seda võib kohandada ja täiendada vastavalt tegelikele individuaalsetele funktsioonidele ja vajadustele. Kavandatava „rakenduste integreerimise arhitektuuri“ puhul eeldatakse, et rakenduste sisemine andmemudel ei pruugi olla sama. Rakenduste integreerimine on protsess, mille käigus eraldi välja töötatud rakendused pannakse koos töötama.

5.3. Komponentide tööparameetrid ja kirjeldused

Vt punkt 5.2, kaubaveo telemaatiliste seadmete KTK puhul ei kohaldata.

6. KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSKÕLBLIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE

6.1. Koostalitluse komponendid

6.1.1. *Hindamismenetlused*

Kaubaveo telemaatiliste seadmete KTK puhul ei kohaldata.

6.1.2. *Moodul*

Kaubaveo telemaatiliste seadmete KTK puhul ei kohaldata.

6.2. Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteem

Direktiivi (EL) 2016/797 II lisa kohaselt jaotatakse allsüsteemid struktuurilisteks ja funktsionaalseteks valdkondadeks.

Struktuurilisse valdkonda kuuluvate KTKde puhul on vastavushindamine kohustuslik. Kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteem kuulub funktsionaalsesse valdkonda ning käesoleva KTKga vastavushindamise mooduleid ette ei nähta.

6.2.1. *IT-vahendite vastavuse hindamine*

Euroopa raudteesektoris kasutatavatele IT-vahenditele pühendatud projektide raames võib paluda ametil hinnata vahendite vastavust KTK nõuetele.

Hindamistaotlusele lisatakse

— kasutusmalli dokument, mis sisaldab järgmist:

— hõlmatud TAF KTK funktsioon,

— viide TAF KTK peatükile,

— katsetatavate teadete loetelu ja dokumenteerimine (sealhulgas nende järjestus),

— TAF-teateid kasutava IT-süsteemi kirjeldus,

— IT-süsteemi sideliidese kirjeldus (ühine liides, muu jne),

— teave selle kohta, kas taotlus on seotud ELi rahastatava projekti vahe-eesmärgiga,

— vastavushindamise ulatusega seotud TAF KTK tehniliste dokumentide versioon,

— IT-süsteemi XML-fail(id) ja sellele (neile) vastav(ad) XSD-fail(id).

Amet viib läbi TAF KTK-le vastavuse hindamise ja väljastab taotlejale hindamisaruande kolme kuu jooksul pärast täielikkuse kinnitamist. Vastavusaruanne hõlmab järgmisi aspekte:

— kas teade (teated) sisaldab (sisaldavad) kõiki TAF KTKga ette nähtud kohustuslikke elemente,

— kas teade (teated) vastab (vastavad) TAF KTK tehnilistele dokumentidele,

— kas teadete järjestus vastab TAF KTK-le.

Katsetamiseks võib edastada ka muid kui XML-teateid, et teha kindlaks, kas need sisaldavad TAF KTKga ette nähtud kohustuslikke elemente. Sellisel juhul esitatakse IT-süsteemi XSD faili(de) asemel teate struktuuri kirjeldus koos andmeelementide/andmeväljade kirjeldusega, märkides vajaduse korral kohaldatava(d) standardi(d) ja nende versiooni(d).

7. RAKENDAMINE

7.1. Sissejuhatus

Käesolev KTK käsitleb kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemi. Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 II lisale on tegemist funktsionaalse allsüsteemiga. Kui KTKs ei ole ette nähtud teisiti, ei tugine käesoleva KTK rakendamine seega uue, uuendatud või ajakohastatud allsüsteemi mõistele, nagu on tavaline struktuuriliste allsüsteemidega seotud KTKde puhul.

a) Projekti juhtimine

Arendamine ja kasutuselevõtmine toimub juhtkomitee juhtimisel.

Juhtkomitee näeb ette strateegilise juhtimisstruktuuri, et tõhusalt hallata ja koordineerida TAF KTK rakendamist. See hõlmab poliitika kehtestamist ning strateegilise suuna ja esmatähtsate ülesannete kindlaksmääramist.

Juhtkomiteesse, mida juhivad ühiselt komisjon ja raudteesektori esindusorganite nimetatud isik, kuuluvad:

— määruse (EL) 2016/796 artikli 5 lõikes 3 määratletud Euroopa tasandil tegutsevad raudteesektori esindusasutused (edaspidi „raudteesektori esindusasutused“);

— amet;

— komisjon ja

— muud organisatsioonid, keda soovitatakse juhtkomiteesse vaatlejatena kaasata, kui selleks on arvestatavad tehnilised ja korralduslikud põhjused.

b) Süsteemi väljatöötamine

Kõik asjaomased osalised võtavad süsteemi kasutusele vastavalt oma individuaalsele üldkavale. Osaliste jaoks, kes ei ole esitanud individuaalset üldkava, on nende teatatud individuaalne kava siduv.

c) Kasutuselevõtu ja toimimise järelevalve protsess

Kogu Euroopas ühtlustatud kasutuselevõtu ja toimimise järelevalvet juhib TAFi rakendamise koostöörühm.

Ameti loodud ja hallatavasse rakendamise koostöörühma kuuluvad:

— amet;

— riiklikud kontaktpunktid (vt III liide);

— esindusasutused ja

— muud ameti määratud organisatsioonid, kellel on asjakohane tehniline ja organisatsiooniline kogemus.

Rakendamise koostöörühmale tehakse ülesandeks:

— hinnata rakendamise ja toimimise edenemist, analüüsida üldkavast kõrvalekaldumist ja kavandada parandusmeetmeid;

— abistada riiklikke kontaktpunkte TAF KTK rakendamise ja toimimise jälgimisel riiklikul tasandil;

— kiita heaks TAF KTK rakendamise ja toimimise aruandeid;

— anda ameti kaudu aru Euroopa Komisjonile.

7.2. **Muudatuste juhtimine**

7.2.1. *Muudatuste juhtimise protsess*

Muudatuste juhtimise korraga tuleb tagada muudatustega seotud kulude ja tulude nõuetekohane analüüsimine ning muudatuste kontrollitud rakendamine. Selle korra määrab kindlaks ja kehtestab ning seda toetab ja haldab amet ning see peab hõlmama järgmist:

— muudatuse tinginud tehniliste piirangute kindlaksmääramine,

— avaldus selle kohta, kes vastutab muudatuse rakendamise toimingute eest,

— rakendatavate muudatuste kinnitamise kord,

— muudatuste juhtimise, avaldamise, ülemineku ja laiendamise poliitika,

— üksikasjalike kirjelduste haldamise ning nende kvaliteedi tagamise ja konfiguratsiooni haldamise vastutusalade kindlaksmääramine.

Muudatuste kontrollinõukokku kuuluvad ameti, raudteesektori esindusasutuste ja liikmesriikide esindajad. Osaliste sellise valikuga tagatakse tehtavate muudatuste käsitlemine eri vaatenurkadest ning nende mõju terviklik hindamine. Tulevikus läheb muudatuste kontrollinõukogu ameti egiidi alla.

7.2.2. *Muudatuste juhtimise protsess käesoleva määruse I liites loetletud dokumentide puhul*

Käesoleva määruse I liites loetletud dokumentide muutmise korra kehtestab amet vastavalt allpool esitatud kriteeriumidele.

1) Dokumente mõjutavad muutmistaotlused esitatakse liikmesriikide või määruse (EL) 2016/796 artikli 38 lõike 4 määratlusele vastavate Euroopa tasandil tegutsevate raudteesektori esindusasutuste või TAF KTK juhtkomitee kaudu.

2) Amet kogub muutmistaotlused kokku ja säilitab need.

3) Amet esitab muutmistaotlused vastavale ERA töörühmale, kes hindab neid ja koostab ettepaneku, lisades sellele vajaduse korral ka majandusliku hinnangu.

4) Seejärel esitab amet iga muutmistaotluse ja sellega seotud ettepaneku muudatuste kontrollinõukogule, kes muutmistaotluse kinnitab või kinnitamata jätab või selle arutamise edasi lükkab.

5) Kui muutmistaotlust ei kinnitata, saadab amet taotlejale teabe tagasilükkamise põhjuse kohta või küsib taotlejalt muutmistaotluse kavandi kohta lisateavet.

6) Kui muutmistaotlus kinnitatakse, muudetakse tehnilist dokumenti sellele vastavalt.

7) Kui muutmistaotluse kinnitamise suhtes ei ole võimalik konsensust saavutada, esitab amet komisjonile I liites loetletud dokumentide ajakohastamist käsitleva soovituse, dokumendi uue versiooni kavandi, muutmistaotlused ja nende majandusliku hinnangu ning teeb kõnealused dokumendid oma veebisaidil kättesaadavaks.

8) Tehnilise dokumendi uus versioon ja kinnitatud muutmistaotlus tehakse kättesaadavaks ameti veebisaidil. Amet teavitab liikmesriike direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 kohaselt loodud komitee kaudu.

9) Kui muutmistaotluse tõttu oleks vaja muuta TAF KTKd käsitlevat õigusakti, saadab amet Euroopa Komisjonile taotluse TAF KTK muutmiseks ja/või ametilt tehnilise arvamuse küsimiseks.

10) Kui muudatuste juhtimine mõjutab aspekte, mida kasutatakse ühiselt reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKs, tuleb muudatused optimaalse koostoime saavutamiseks teha nii, et säiliks võimalikult suur kooskõla rakendatud reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTKga.

I liide.

Tehniliste dokumentide loetelu

Nende tehniliste dokumentide kehtiv versioon avaldatakse ameti veebisaidil.

Nr	Viide	Pealkiri
1	ERA-TD-100	TAF KTK – lisa A.5: TAF KTK teadete joonised ja järjestuse diagrammid
2	ERA-TD-101	TAF KTK – lisa D.2: liide A (vagunite/ühendveo-laadimisüksuste reisi planeerimine)
3	ERA-TD-102	TAF KTK – lisa D.2: liide B – vagunite ja ühendveoüksuste käitamise andmebaas (WIMO)
4	ERA-TD-103	TAF KTK – lisa D.2: liide C – viitefailid
5	ERA-TD-104	TAF KTK – lisa D.2: liide E – ühine liides
6	ERA-TD-105	TAF KTK – lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel

II liide

Sõnastik

Mõiste	Kirjeldus
LJA	Vt „läbilaskevõimet jaotav asutus“
Läbilaskevõimet jaotav asutus	Raudteeliinide jaotamise eest vastutav asutus, mis on õigusliku vormi poolest, organisatsiooniliselt ja otsuste tegemisel sõltumatu mis tahes raudteeveo-ettevõtjast (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL) ([1]).
Taotleja	Raudteeveo-ettevõtja või rahvusvaheline raudteeveo-ettevõtjate rühmitus või muu isik või juriidiline isik, näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1370/2007 ([2]) kohane pädev asutus ning kaubasaatja, ekspediitor ja kombineeritud veoteenust osutav ettevõtja, kellel on avalike teenuste osutamisega seonduv või ärihuvi taristu läbilaskevõime omandamiseks (direktiiv 2012/34/EL). Sõltuvalt konkreetsest raudteevõrgustiku teadaandest võib taotleja võtta juhtiva raudteeveo-ettevõtja ja/või vastutava taotleja ja/või vastutava raudteeveo-ettevõtja rollid ning neile määratud ülesanded ja kohustused.
Marsruutrong	Otserongi alaliik, millel on üksnes vajalik arv vaguneid ja mis sõidab ümberlaadimisjaamade vahel vahepealse sorteerimiseta.
Broneerimine	Ruumi reserveerimine transpordivahendis, et vedada kaupu.
SK	Sertifitseerimiskeskus
CN-kood	Klientide kasutatav 8-kohaline kaubakood.
Kombineeritud raudtee-maanteevedu või kombineeritud vedu	Ühendvedu, mille puhul suurem osa Euroopas läbitavast teekonnast läbitakse raudteel ning mille alg- või lõppetapis toimub võimalikult lühike maanteevedu.
Kaubasaaja	Isik, kes kauba vastu võtab. Sünonüüm: kauba vastuvõtja
Saadetis	Üheainsa veolepingu alusel saadetav kaup. Kombineeritud vedude puhul võidakse seda mõistet kasutada statistilistel eesmärkidel, laadimisüksuste või maanteesõidukite mõõtmiseks.
Saatekiri	Dokument, mis tõendab vedaja lepingut ühe saadetise vedamiseks ettenähtud vastuvõtukohast ettenähtud üleandmiskohta. See sisaldab üksikasjalikke andmeid veetava saadetise kohta.
Kaubasaatja	Isik, kes vastavalt teenuse korraldajaga sõlmitud lepingule saadab või lähetab kaubad vedajaga või laseb tal need edastada. Sünonüümid: saatja, kauba lähetaja.
Koostöövedu	Rongi käitamise viis, mille puhul erinevad raudteeveo-ettevõtjad teevad koostööd ühe raudteeveo-ettevõtja juhtimisel. Iga asjaomane raudteeveo-ettevõtja sõlmib veoks vajaliku liini kohta lepingu ise.
KV	Kombineeritud vedu
Klient	Isik, kes on väljastanud juhtivale raudteeveo-ettevõtjale saatekirja.
Väljumiskuupäev/-kellaaeg, tegelik	Transpordivahendi väljumise kuupäev (ja kellaaeg).
Otserong	Omavahel seotud vagunitega rong, mis sõidab kahe ümberlaadimisjaama vahel (algusjaam-sihtjaam) ilma vahepealse sorteerimiseta.

Mõiste	Kirjeldus
Kohustatud isik	Iga füüsiline või juriidiline isik, kes vastutab tema poolt võrku toodud riski eest, st raudteeveo-ettevõtja.
Krüpteerimine	Teadete kodeerimine Dekrüpteerimine: krüpteeritud andmete teisendamine algkujule
ETA	Eeldatav saabumisaeg (sihtkohta) (*estimated time of arrival*). Eeldatav saabumisaeg on aeg, mil rong peaks jõudma teatavasse kohta. Hinnangud võivad põhineda tootmiskavadel (prognoosidel) ja/või stohhastilistel arvutustel.
ETH	Eeldatav rongi ühelt taristuettevõtjalt teisele üleandmise aeg (*estimated time of handover*).
ETI	Eeldatav kahe raudteeveo-ettevõtja vahelise vagunitevahetuse aeg (*estimated time of interchange*).
ETP	Eeldatav pealevõtmisaeg (ühendveoterminali saabumisel) (*estimated time of pick-up*)
Ajaprognoos	Rongi saabumis-, väljumis- või läbisõiduaja võimalikult täpne prognoos.
Sidejaam	Ühendveoüksustega rongi teele jääv jaam, kus veos paigutatakse teistesse vagunitesse.
Veose brutokaal	Kaupade broneeritud/tegelik kogukaal (-mass), sealhulgas pakendid, kuid välja arvatud vedaja seadmed.
Käitluspunkt	Jaam, kus raudteeveo-ettevõtja võib muuta rongi koosseisu, kuid kus tal säilib vastutus vagunite eest ning vastutus üle ei lähe.
Üleandmispunkt	Rongi teekonnal või kahe liini vahel olev punkt, kus vastutus planeerimise ja/või jaotamise ja/või käitamise eest läheb ühelt taristuettevõtjalt üle teisele. Asjaomane taristuettevõtja võtab endale planeeriva taristuettevõtja rolli.
Maanteevedu	Autotransport
Rentnik	Mis tahes füüsiline või juriidiline isik, kelle vagunivaldaja/-omanik on selleks määranud.
HS-kood	Klientide kasutatav 6-kohaline tootekood, mis on identne CN-koodi 6 esimese numbriga.
TE	Taristuettevõtja – asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu rajamise, majandamise ja hooldamise eest, sealhulgas liikluskorralduse ning juhtkäskude ja signaalimise eest; võrgustiku või selle osaga seotud taristuettevõtja funktsioonid võib jagada teistele asutustele või ettevõtjatele. Kui taristuettevõtja ei ole õigusliku vormi, organisatsiooni või otsuste tegemise poolest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu, täidab IV peatüki 2. ja 3. jaos osutatud ülesandeid kas kasutustasusid määrav asutus või läbilaskevõimet jaotav asutus, kes on oma õigusliku vormi, organisatsiooni ja otsuste tegemise poolest kõikidest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu. (Direktiiv 2012/34/EL). Taristuettevõtja võib täita vastutava taristuettevõtja ja/või planeeriva taristuettevõtja rolli.
Taristuettevõtja (TE)	Vt TE
Taristuettevõtja sisenemispunkt	Lõik, kus kombineeritud veos osalev rong väljub ühendveoterminali piirkonnast ja siseneb esimesse avalikku taristuettevõtja võrku.
Taristuettevõtja väljumispunkt	Lõik, kus kombineeritud veos osalev rong väljub viimasest avalikust taristuettevõtja võrgust ja siseneb saabumisterminali.

Mõiste	Kirjeldus
Vahetus	Kontrolli üleminek ühelt raudteeveo-ettevõtjalt teisele praktilistel käitamis- ja ohutuskaalutlustel. Näited: — segateenused, — jagatud veovastutusega teenused, — erinevate raudteeametite vaheline teabeedastus, — vaguniomanike/-valdajate ja raudteeveo-ettevõtjate vaheline teabeedastus.
Vahetuspunkt	Rongi teekonnal või liinil olev punkt, kus vastutus kogu rongi eest läheb ühelt vastutavalt raudteeveo-ettevõtjalt üle teisele vastutavale raudteeveo-ettevõtjale.
Vahepunkt	Rongi teekonnal või liinil olev koht, mis jääb teekonna või liini alguspunkti (lähtepunkti) ja lõpp-punkti (sihtpunkti) vahele.
Ühendveoteenuse korraldaja	Mis tahes asutus või ettevõtja, kellel on klientidega lepingud ühendveoüksuste vedamiseks. Ta valmistab ette saatekirjad, haldab marsruutrongide mahte jne.
Ühendveoterminal	Koht, kus pakutakse ruumi, seadmeid ja tegutsemisvõimalusi laadimisüksuste (kaubakonteinerid, vahetuskonteinerid, poolhaagised või haagised) üleandmiseks.
Ühendvedu	Kaupade vedu ühes ja samas laadimisüksuses või sõidukis, mille käigus kasutatakse üksteise järel erinevaid veoliike, ilma et kaupu veoliigi muutumisel käideldaks.
Ühendveo-laadimisüksus	Kombineeritud veoks sobivad konteinerid, vahetuskonteinerid ja poolhaagised.
Teekond	Rongi või lastitud või tühja vaguni liikumine ruumis lähtejaamast sihtjaama.
Teekonna osa	Teekonna osa, mis leiab aset ühe taristuettevõtja ühes taristusektoris, või teekonna osa, mis jääb ühe taristuettevõtja taristu sisenemis- ja väljumiskohas asuvate üleandmispunktide vahele.
Valdaja	Isik, kes omaniku või käsutajana kasutab raudteeveeremit alaliselt majanduslikul otstarbel transpordivahendina ning on sellisena veeremiregistris registreeritud.
Juhtiv raudteeveo-ettevõtja	Taotleja/raudteeveo-ettevõtja, kes vastutab transpordiliini korraldamise ja haldamise eest vastavalt kliendi ees võetud kohustusele. Ta on kliendi jaoks ainus kontaktpunkt. Kui veoahelas osaleb mitu raudteeveo-ettevõtjat, vastutab juhtiv raudteeveo-ettevõtja eri raudteeveo-ettevõtjate tegevuse koordineerimise eest seoses rongi teekonnaga, sealhulgas erinevate liinitaotlustega.
JRE	Vt „juhtiv raudteeveo-ettevõtja“
VÕIB	See sõna või omadussõna „VALIKULINE“ tähendab, et antud element on tõepoolest valikuline. Üks müüja võib otsustada sellist elementi kasutada, kuna seda nõuab konkreetne turg või kuna müüja leiab, et see parendab toodet, teine müüja võib sama elemendi aga välja jätta.

Mõiste	Kirjeldus
	Rakendus, mis ei sisalda konkreetset võimalust, PEAB olema kavandatud koostalitluseks teise rakendusega, milles see võimalus on olemas, ehkki funktsionaalsus võib olla piiratud. Ka rakendus, milles konkreetne võimalus on olemas, PEAB olema kavandatud koostalitluseks teise rakendusega, milles seda võimalust ei ole (v.a muidugi funktsiooni osas, mida see võimalus pakub).
Metaandmed	Lihtsalt öeldes, andmed andmete kohta. Metaandmed kirjeldavad andmeid, tarkvarateenuseid ja muid ettevõtja infosüsteemides sisalduvaid komponente. Metaandmete liigid on näiteks standardsed andmemääratlused, asukoha- ja marsruutimisteave ning jagatud andmete jaotamise sünkroonimisandmed.
PEAB	See sõna või sõnad „NÕUTAV“, „TULEB“ jms tähendavad, et esitatud määratlus on kirjelduse absoluutne nõue.
EI TOHI	See fraas või fraas „EI VÕI“ tähendab, et esitatud määratlus on kirjelduse absoluutne keeld.
Universaalteenistus (*One Stop Shop*, OSS)	Raudteetaristuettevõtjate rahvusvaheline partnerlus, mis pakub raudtee klientidele järgmisi toiminguid hõlmavat tervikteenust: — konkreetsete rongiliinide tellimine rahvusvahelisteks kaubavedudeks, — rongi kogu liikumise pidev jälgimine, — üldjuhul ka raudtee kasutustasude kogumine taristuettevõtjate nimel.
Vaba juurdepääsuga vedu	Rongi käitamine, milles osaleb ainult üks raudteeveo-ettevõtja, kes käitab rongi erinevatel taristutel. See raudteeveo-ettevõtja sõlmib vajalikud lepingud kõigi asjaomaste taristuettevõtjatega.
OSS	Universaalteenistus (*One Stop Shop*)
Liin	Liin on taristu läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul (ajas ja ruumis määratletud marsruut).
Liinide ühendamine	Üksikute rongiliinide ühendamine, et pikendada liini ajas ja ruumis.
Võrdõigusvõrk	Mõiste „võrdõigusvõrk“ tähistab teatavat liiki süsteeme ja rakendusi, mis kasutavad hajusressursse kriitilise funktsiooni täitmiseks detsentraliseeritult. Need ressursid hõlmavad andmetöötlusvõimsust, andmeid (salvestamine ja sisu), võrgu ribalaiust ja kohalolekut (arvutid, inimesed ja muud ressursid). Kriitiliseks funktsiooniks võib olla hajusandmetöötlus, andmete/sisu jagamine, teabevahetus ja koostöö või platvormiteenused. Detsentraliseerimine võib hõlmata algoritme, andmeid ja metaandmeid või kõiki eelnimetatuid. See ei välista tsentraliseerimise säilitamist süsteemide ja rakenduste mõnes osas, kus see on vajalik.
PKI	Avaliku võtme taristu (*public key infrastructure*)
Üleandmiskoht	Koht, kus toimub üleandmine (näidata lähtejaam). Koht, kus läheb üle vastutus vaguni eest.
Lähtekoht	Koht, kust transpordivahend alustab teekonda või alustas teekonda vastavalt sõiduplaanile.

Mõiste	Kirjeldus
Sihtkoht	Koht, kuhu transpordivahend peab saabuma või on saabunud. Sünonüüm: saabumiskoht
Planeeriv taristuettevõtja	Planeeriv taristuettevõtja (PTE) on taristuettevõtja, kes vastutab liini kavandamise ja eraldamise eest. Planeeriva taristuettevõtja vastutusala on piiritletud üleandmispunktidega, nt teekonna esimene/viimane punkt teate „Liinitaotlus“ osas „Liiniteave“ või pakutaval/broneeritud liinil. Enamikul juhtudel on vastutav taristuettevõtja sama üksus, mis planeeriv taristuettevõtja. Mõningate asukohtade ja/või rongide puhul võib aga käitamisel liini kavandamise ja liikluse jälgimise delegeerida ka teisele taristuettevõtjatele.
PTE	Vt Planeeriv taristuettevõtja
Väljasõidueelne periood	Deltaaeg enne sõiduplaanijärgset väljasõiduaega. Väljasõidueelne periood algab sõiduplaanijärgsest väljasõiduajast, miinus deltaaeg, ja lõpeb sõiduplaanijärgsel väljasõiduajal.
Lähteandmed	Alusandmed, mida kasutatakse teadete edastamisel viiteandmetena või tuletatud andmete funktsionaalsuse ja arvutamise alusena.
Kasutuselevõtmine	Menetlus, mis sõltub vaguni tehnilisest heakskiitmisest ja raudteeveo-ettevõtjaga sõlmitud kasutuslepingust, mis võimaldab vaguni käitamist ärilisel eesmärgil.
Raudteeveo-ettevõtja (RE)	Raudteeveo-ettevõtja (direktiiv (EL) 2016/798): raudteeveo-ettevõtja direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punktis 1 kindlaks määratud tähenduses ja mis tahes muu avalik või eraõiguslik ettevõtja, kes tegeleb kauba- ja/või reisijateveoga raudteel ja kes peab tagama veojõu; see hõlmab ka üksnes veojõudu tagavaid ettevõtjaid. Raudteeveo-ettevõtja võib täita juhtiva raudteeveo-ettevõtja ja/või vastutava taotleja ja/või vastutava raudteeveo-ettevõtja rolli.
Vastutav taotleja	Vastutav taotleja on taotleja/klient ja lepinguosaline, kes on ühtlasi asjaomase taristuettevõtja jaoks ainus kontaktpunkt kogu planeerimisetapis. Vastutava taotleja peamine ülesanne on taotleda taristuettevõtjalt läbilaskevõime broneerimist. Vastutav taotleja ei pea olema raudteeveo-ettevõtja, vaid võib olla ka mõni muu üksus, kes saab ja võib läbilaskevõimet broneerida.
Vastutav taristuettevõtja	Vastutav taristuettevõtja on taristuettevõtja, kes on vastava raudteevõrgustiku omanik ning kes vastutab rongide ja rongiliinide kogu käitamisalase haldamise eest oma raudteevõrgustikus.
Vastutav raudteeveo-ettevõtja	Vastutav raudteeveo-ettevõtja vastutab rongi liikumise eest käitusetapis kogu teekonna või selle osa jooksul. Kui rongi käitamisega on seotud mitu vastutavat raudteeveo-ettevõtjat, läheb vastutus ühelt vastutavalt raudteeveo-ettevõtjalt üle järgmisele vastutavale raudteeveo-ettevõtjale vahetuspunktis. Vastutav raudteeveo-ettevõtja on käitusetapis teadete vahetamisega seoses taristuettevõtja jaoks kontaktpunkt. Vastutava taotlejaga sõlmitud lepingu alusel võib vastutav raudteeveo-ettevõtja teha rongi käitamise ülesandeks ka alltöövõtjale, kuid vastutav raudteeveo-ettevõtja jääb siiski käitusetapis taristuettevõtja jaoks kontaktpunktiks.
Vabastamise kuupäev/kellaaeg	Kuupäev/kellaaeg, mil klient kaubad vabastab või vabastas.

Mõiste	Kirjeldus
Vagunite vabastamise aeg	Kuupäev ja kellaaeg, mil vagunid on valmis kliendi määratud kohast äravedamiseks.
Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	Töökindlus – matemaatiliselt väljendatud suutlikkus alustada ja jätkata tegutsemist kindlaksmääratud töötingimustes kindlaksmääratud aja jooksul Käideldavus – matemaatiliselt väljendatud kasutusaeg võrrelduna kasutusest väljasoleku ajaga Hooldatavus – matemaatiliselt väljendatud võimalus süsteem pärast tõrget uuesti kasutusele võtta Ohutus – matemaatiliselt väljendatud tõenäosus, et süsteem põhjustab ohtliku sündmuse
Meldepunkt	Koht rongi teekonnal, kus vastutav taristuettevõtja peab väljastama liini kasutamiseks lepingu sõlminud raudteeveo-ettevõtjale teate „Rongi sõiduprognoos“ rongi eeldatava saabumisajaga (TETA).
Andmehoidla	Andmehoidla sarnaneb andmebaasi ja andmekataloogiga, kuid sisaldab üldjuhul terviklikku infohaldussüsteemi keskkonda. See peab lisaks andmestruktuuride (st üksuste ja elementide) kirjeldustele sisaldama ka ettevõtjale huvi pakkuvaid metaandmeid, andmekuvasid, aruandeid, programme ja süsteeme. Tavaliselt sisaldab see sisseehitatud tarkvaraprogramme, andmebaasihaldurit, metamudelit, sisestatud metaandmeid ning andmehoidla andmetele juurdepääsuks kasutatavat laadimis- ja otsingutarkvara.
RIV	Vagunite vastastikuse rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad. Eeskirjad, mis reguleerivad laadimisvahendite, konteinerite ja kaubaaluste vastastikust kasutamist rahvusvahelises liikluses.
Marsruut	Geograafiline teekond, mis tuleb läbida lähtekohast sihtkohta jõudmiseks.
Marsruudi osa	Teatud osa marsruudist
RE	Vt „raudteeveo-ettevõtja“
Plaanijärgne väljumisaeg	Liinitaotlusega hõlmatud väljasõidu kuupäev ja kellaaeg.
Sõiduplaan	Raudteetaristu kronoloogiliselt määratletud hõivamine rongi liikumiseks vabal liinilõigul või jaamades. Taristuettevõtja esitab sõiduplaanide muudatused vähemalt 2 päeva enne selle päeva algust, mil rong lähtepunktist väljub. Sõiduplaan kehtib konkreetse päeva kohta. Mõnes riigis nimetatakse seda liiklusgraafikuks.
Teenuse häired	Rongi plaanipäratu peatumine käitamise ajal, ilma et oleks mingit teavet reisi jätkumise kohta.
Teenuseosutaja	Konkreetse veoetapi eest vastutav vedaja. Isik, kes broneeringu vastu võtab ja seda menetleb.
Veos	Ühe saadetisena veetavad vagunid või ühendveo-laadimisüksused, olenemata konteinerite, pakendite või ühikute kogusest või arvust. Nimetatakse ka saadetiseks.
Lühikese etteteatamisajaga liinitaotlus	Täiendavast veo- või tegevusvajadusest tulenev individuaalne liinitaotlus vastavalt direktiivile 2012/34/EL.

Mõiste	Kirjeldus
PEAKS	See sõna või omadussõna „SOOVITATAV“ tähendab, et konkreetses olukorras võib olla kaalukaid põhjusi konkreetse elemendi kõrvalejätmiseks, kuid enne mõne muu võimaluse valimist tuleb kõiki tagajärgi teadvustada ja hoolikalt kaaluda.
EI TOHIKS	See fraas või fraas „EI OLE SOOVITATAV“ tähendab, et konkreetses olukorras võib olla kaalukaid põhjusi, miks konkreetne tegevus on vastuvõetav või isegi kasulik, kuid enne selliselt kirjeldatud tegevust tuleb kõiki tagajärgi teadvustada ja hoolikalt kaaluda.
Sidusrühmad	Isik või organisatsioon, kellel on põhjendatud huvi rongiteenuse osutamise vastu, näiteks: raudteeveo-ettevõtja, saadetiste jälgimise teenuse osutaja, vedurite pakkuja, vagunite pakkuja, vedurijuhi/rongipersonali pakkuja, sorteerimisjaamateenuste osutaja, vahetusteenuse osutaja, veoteenuse korraldaja, rongiliini pakkuja (taristuettevõtja), rongide ülevaataja (taristuettevõtja), liikluskorraldaja, veeremiettevõtja, parvlaevaettevõtja, vaguni- ja veduriinspektor, vagunite ja vedurite remontija, saadetiste haldaja, vahetus- ja sorteerimisteenuse osutaja, logistikateenuse osutaja, kaubasaaja, kaubasaatja, **ühendvedude puhul lisaks:** konteineripakkuja, ühendveoterminali operaator, platvormveo-/autoveoettevõtja, aurulaev, praamiliinid.
Terminalioperaator	Organisatsiooniline üksus, mis vastutab sorteerimisjaama, mitmeliigilise transpordi terminali, ühendveoterminali, sadamaterminali jms haldamise eest.
TETA	Vt „rongi eeldatav saabumisaeg“
Tuvastamine	Taotluse alusel tehtavad toimingud konkreetse saadetise, raudteeveeremi, seadme, paki või veose veoteekonna kindlakstegemiseks ja taastamiseks.

Mõiste	Kirjeldus
Jälgimine	Konkreetse saadetise, raudteeveeremi, seadme, paki või veose antud hetke asukoha või seisundi süstemaatiline seire ja registreerimine.
Rong	Käitamise ja liikluskorralduse KTK määratlus: rong on üks või mitu veduki(te)ga veeremiüksust, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi eeldatav saabumisaeg	Aeg, mil rong eeldatavalt saabub konkreetsesse punkti, nt üleandmispunkti, vahetuspunkti, sihtkohta.
Rongiliin	Vt „liin“
Ümberlaadimine	Ühendveo-laadimisüksuste paigutamine ühelt transpordivahendilt teisele.
Veoplaan	Vaguni või ühendveoüksuse kavandatav veoteekond.
Üksuse kasutatud maht	Kood, mis näitab, kui suures osas on üksus täis või tühi (nt täis, tühi, osakonteiner).
Laadimisüksus	Mitu üksikpakendit, mis on kokku seotud, kaubaalusele kinnitatud või rihmadega ühendatud, moodustades ühtse üksuse, mida on mehaaniliste seadmetega hõlpsam teisaldada.
Marsruutrong	Kaubarong, mis on lähetatud ainult ühe saatekirjaga ja ainult üht liiki kaubaga ning mis koosneb ühetaolistest vagunitest, mis sõidavad kaubasaatja juurest kaubasaaja juurde ilma vahepealse sorteerimiseta.
Vagunsaadetis	Laadimisüksuse saadetis, kus üksuseks on vagun.
Veojuhis	Saatekirja alajaotis, mis sisaldab raudteeveo-ettevõtjale vajalikku infot veo teostamiseks oma vastutusaja jooksul, kuni vastutuse üleandmiseni järgmisele raudteeveo-ettevõtjale. Vagunsaadetise veo juhis.
Veokiri	Vedaja poolt või vedaja nimel koostatud dokument, mis sisaldab andmeid kaubaveolepingu kohta.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

III liide.

TAF/TAP riikliku kontaktpunkti ülesanded

1) Toimida liikmesriigis ameti ja raudteesektori osaliste (taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad, vagunivaldajad, jaamahaldajad, piletimüüjad, ühendveoettevõtjad, raudtee kaubaveo kliendid ja asjaomased ühendused) vahelise kontaktpunktina, et tagada raudteesektori osaliste teadlikkus TAF/TAP-temaatikast ning juhtkomitee tegevuse üldistest tegevussuundadest ja otsustest.

2) Teatada TAF KTK rakendamise ja toimimisega seotud probleemidest ning liikmesriigi raudteesektori osaliste seisukohtadest TAF/TAP juhtkomiteele pärast seda, kui rakendamise koostöörühm on neid analüüsinud.

3) Pidada ühendust liikmesriigi raudtee koostalitluse ja ohutuse komitee (RISC) liikmega, et komitee liige oleks enne iga komitee koosolekut kursis TAF/TAPga seonduvate siseriiklike küsimustega ja et TAF/TAPga seonduvad komitee otsused edastataks nõuetekohaselt raudteesektori osalistele, keda need mõjutavad.

4) Liikmesriik tagab, et kõigi litsentseeritud raudtee-ettevõtjatega ja muude raudteesektori osalistega (taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad, vagunivaldajad, jaamahaldajad, ühendveoettevõtjad, raudtee kaubaveo kliendid ja asjaomased ühendused) võetakse ühendust, neile edastatakse riikliku kontaktpunkti andmed ja neil soovitatakse kontaktpunktiga ühendus luua, kui seda ei ole veel tehtud.

5) Teha liikmesriigis teada olevatele raudteesektori osalistele teatavaks TAF ja TAP määrustest tulenevad kohustused, mida neil tuleb täita (seoses TAF KTK rakendamise ja toimimisega).

6) Suhelda liikmesriigiga tagamaks, et liikmesriigis määratakse asutus, kes vastutab peamiste asukohakoodide edastamise eest keskses viiteandmete andmebaasi. Määratud asutusest teatatakse liikuvuse ja transpordi peadirektoraadile, kes seda teavet asjakohaselt jagab.

7) Aidata kaasa teabe jagamisele liikmesriigi raudteesektori osaliste vahel (taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad, vagunivaldajad, jaamahaldajad, piletimüüjad, ühendveoettevõtjad, raudtee kaubaveo kliendid ja asjaomased ühendused).