A BIZOTTSÁG (EU) 2021/541 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2021. március 26.)

az 1305/2014/EU rendeletnek az adatszámítás és az adatcsere egyszerűsítése és javítása, valamint a változáskezelési eljárás aktualizálása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 5. cikke (11) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 19. cikke előírja, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (továbbiakban: Ügynökség) ajánlásokat fogalmazzon meg a Bizottság számára az átjárhatósági műszaki előírásokra (ÁME-k) és azok felülvizsgálatára vonatkozóan az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikkének megfelelően, valamint gondoskodjon az ÁME-knek a műszaki fejlődéshez, a piaci trendekhez és a társadalmi követelményekhez való hozzáigazításáról.

(2) Az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat ([3]) 13. cikke értelmében felül kell vizsgálni az 1305/2014/EU rendeletet ([4]) (a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME, a továbbiakban: FTA ÁME) többek között a műszaki alapkövetelmények korszerűsítésével kapcsolatos eljárás egyszerűsítése érdekében – összhangban az FTA ÁME-vel kapcsolatos változáskezelési eljárással –, valamint az egyéb rendszerekkel vagy üzemeltetőkkel folytatott információcserével kapcsolatos, az FTA ÁME-ben meghatározott üzenetek tartalmának és felépítésének létrehozása, felülvizsgálata vagy egyszerűsítése érdekében.

(3) E célból az Ügynökség 2020. szeptember 9-én ajánlást intézett a Bizottsághoz a módszerekkel és az információcserével kapcsolatos, a várható érkezési időt (ETA), az ügyfelek által történő nyomon követést, valamint a más rendszerekkel való adatcserét érintő új vagy módosított előírások FTA ÁME-be való bevezetése, továbbá a változáskezelési eljárás kiigazítása érdekében.

(4) Az 1305/2014/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

(5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1305/2014/EU rendelet mellékletének helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

([1]) HL L 138., 2016.5.26., 44. o.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).

([3]) A Bizottság (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló határozata (2017. június 8.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 210., 2017.8.15., 5. o.).

([4]) A Bizottság 1305/2014/EU rendelete (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 438. o.).

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2021. március 26-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS 23
1.1. Rövidítések 23
1.2. Referenciadokumentumok 23
1.3. Műszaki hatály 24
1.4. Földrajzi hatály 24
2. AZ ALRENDSZER ÉS A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA 24
2.1. Az ÁME hatálya alá tartozó funkció 24
2.2. Az ÁME hatályán kívüli funkciók 25
2.3. Az alrendszer leírásának áttekintése 25
2.3.1. A figyelembe vett folyamatok 25
3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK 26
3.1. Megfelelés az alapvető követelményeknek 26
3.2. Az alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok 26
3.3. Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok 26
3.3.1. Biztonság 26
3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás 26
3.3.3. Egészségvédelem 26
3.3.4. Környezetvédelem 26
3.3.5. Műszaki kompatibilitás 27
3.3.6. Akadálymentesség 27
4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE 27
4.1. Bevezetés 27
4.2. Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások 27
4.2.1. A fuvarlevél adatai 28
4.2.2. Menetvonal-kérelem és menetvonal-kiosztás 28
4.2.3. A vonat előkészítése 30
4.2.4. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés 31
4.2.5. Üzemzavarral kapcsolatos információk 32
4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) 32
4.2.7. A kocsik mozgása 34
4.2.8. Minőségjavítást célzó adatcsere 35
4.2.9. A fő referenciaadatok 35
4.2.10. Különféle referenciafájlok és adatbázisok 36
4.2.11. Hálózat és kommunikáció 37

4.3. A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások 39
4.3.1. Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel 39
4.3.2. Kapcsolódási pontok az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerre vonatkozó ÁME-vel 39
4.3.3. Kapcsolódási pontok a járműalrendszerrel 40
4.3.4. Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-vel 40
4.3.5. Kapcsolódási pontok a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival 40
4.4. Üzemeltetési szabályok 40
4.4.1. Adatminőség 41
4.4.2. A központi adattár működtetése 42
4.5. Karbantartási szabályok 42
4.6. Szakmai képesítések 42
4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek 42
5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK 43
5.1. Fogalommeghatározás 43
5.2. A rendszerelemek felsorolása 43
5.3. A rendszerelemek teljesítménye és előírásai 43
6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE 43
6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek 43
6.1.1. Vizsgálati eljárások 43
6.1.2. Modul 43
6.2. Fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer 43
6.2.1. Az informatikai eszközök megfelelőségének értékelése 43
7. MEGVALÓSÍTÁS 44
7.1. Bevezetés 44
7.2. Változáskezelés 45
7.2.1. Változáskezelési eljárás 45
7.2.2. Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó különleges változáskezelési folyamat45
I. függelék – A műszaki dokumentációk jegyzéke 47
II. függelék – Szójegyzék 48
III. függelék – A fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak nemzeti kapcsolattartó pontjai által ellátandó feladatok 56

1. **BEVEZETÉS**

1.1. **Rövidítések**

1. táblázat

Rövidítések

Rövidítés	Fogalommeghatározás
KI	közös interfész
EB	Európai Bizottság
ERA	Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (más néven „Ügynökség”)
PM	pályahálózat-működtető
ISO	Nemzetközi Szabványügyi Szervezet
LCL	konténernél kisebb rakomány
VVT	vezető vasúti társaság
RISC	a vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság
VT	vasúti társaság
FTA	a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai
SZTA	a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai
TCP/IP	átviteli vezérlő protokoll/internet protokoll
ÁME	átjárhatósági műszaki előírás
KÜ	kocsi-üzembentartók

1.2. **Referenciadokumentumok**

2. táblázat

Referenciadokumentumok

Hivatkozási szám	Hivatkozás a dokumentumra	Cím	Utolsó kiadás
[1]	(EU) 2016/797 irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2016. május 11-i (EU) 2016/797 irányelve a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.)	2020.5.27.
[2]	454/2011/EU rendelet a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról	A Bizottság 2011. május 5-i 454/2011/EU rendelete a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.)	2019.5.27.
[3]	2012/34/EU irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.)	2017.11.14.
[4]	ERA-TD-105	FTA ÁME – D.2. MELLÉKLET: F. FÜGGELÉK – FTA ÁME ADAT- ÉS ÜZENETMODELL	

[5]	62/2006/EK rendelet a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról	A Bizottság 2005. december 23-i 62/2006/EK rendelete a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 13., 2006.1.18., 1. o.)	2006.1.18.
[6]	C(2010) 2576 final	A Bizottság 2010. április 29-i határozata az Európai Vasúti Ügynökségnek az átjárhatósági műszaki előírásoknak az Európai Unió teljes vasúti rendszerére történő kiterjesztése céljából való kidolgozására és felülvizsgálatára történő felhatalmazásáról	2010.4.29.
[7]	(EU) 2016/798 irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2016. május 11-i (EU) 2016/798 irányelve a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.)	2016.5.26.
[8]	(EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat	A Bizottság 2017. június 8-i (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló határozata az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 210., 2017.8.15., 5. o.)	2017.8.15.

1.3. **Műszaki hatály**

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: FTA ÁME) az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletében szereplő felsorolásban található és az említett melléklet 2.6. b) pontjában ismertetett funkcionális területek közül a „telematikai alkalmazások” alrendszer „árufuvarozási alkalmazások” elemét érinti.

Az FTA ÁME célja, hogy a műszaki keretek megállapításával biztosítsa a hatékony információcserét annak érdekében, hogy a szállítási folyamat gazdaságilag a lehető legéletképesebb legyen. Kiterjed a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásaira és a más szállítási módokkal való kapcsolódási pontok kezelésére, vagyis a vonatok egyszerű üzemeltetésén kívül a vasúti társaságok szállítási szolgáltatásait is tárgyalja. A biztonsági szempontokat csak az adatelemek megléte vonatkozásában veszi figyelembe, az értékek nem befolyásolják a vonatok biztonságos üzemét, és az FTA ÁME követelményeinek való megfelelés nem tekinthető a biztonsági követelmények teljesítésének.

Az FTA ÁME arra is hatással van, hogy a felhasználók milyen feltételekkel használhatják a vasúti közlekedést. E tekintetben a „felhasználók” kifejezés nem csak az infrastruktúra kezelőit és a vasúti társaságokat jelenti, hanem más szolgáltatókat, például kocsi-üzemeltetőket, intermodális üzemeltetőket, sőt az ügyfeleket is.

1.4. **Földrajzi hatály**

Ezen ÁME földrajzi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 1. pontjában meghatározott uniós hálózat.

2. AZ ALRENDSZER ÉS A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Az ÁME hatálya alá tartozó funkció**

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszert az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.6. b) pontja határozza meg.

Ez különösen az alábbiakra terjed ki:

– a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásai, egyebek között információs rendszerek (fuvarok és szerelvények valós idejű nyomon követése),

– kocsirendezési és elosztási rendszerek, elosztási rendszerek alatt a vonatok összeállítását értve,

– foglalási rendszerek, ami alatt a menetvonal lefoglalása értendő,

– a más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése és elektronikus kísérőokmányok készítése.

2.2. **Az ÁME hatályán kívüli funkciók**

Az ÁME hatálya nem terjed ki az ügyfelek fizetési és számlázási rendszereire, sem pedig a különböző szolgáltatók, például a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti fizetési és számlázási rendszerekre. Az adatcsere alapjául szolgáló, a 4.2. ponttal (Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások) összhangban lévő rendszerkonstrukció azonban biztosítja a fuvarozási szolgáltatásokból származó fizetés alapjául szolgáló információkat.

A menetrendek hosszú távú tervezése nem tartozik a telematikai alkalmazások ÁME-jének hatálya alá. Ennek ellenére egyes pontokon hivatkozás történik a hosszú távú tervezés eredményére, amennyiben az kapcsolatban van a vonatok üzemeltetéséhez szükséges hatékony információcserével.

2.3. **Az alrendszer leírásának áttekintése**

2.3.1. *A figyelembe vett folyamatok*

Az ügyfél igényeinek figyelembevételekor az egyik szolgáltatás a szállítási út megszervezése és kezelése a vezető vasúti társaság (VVT) és az ügyfél közötti szerződésnek megfelelően.

A VVT az ügyfél egyetlen kapcsolattartási pontja. Ha egynél több vasúti társaság vesz részt a fuvarozási láncban, a VVT a többi vasúti társasággal való koordinációért is felelős. Ezt a szolgáltatást egy másik szállítmányozó vagy egy másik jogi személy is átvállalhatja.

Ezen, a vasúti áruszállítási ágazatra vonatkozó ÁME az (EU) 2016/797 irányelvnek megfelelően a PM-ek és a VT-k/VVT-k közötti adatcserére korlátozódik. Ez az ÁME lehetővé teszi, hogy a VVT különösen a következőkről nyújtson tájékoztatást az ügyfélnek:

– a menetvonalra vonatkozó információk,

– a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok a szerződésben megállapított jelentési pontokról, többek között legalább a szerződésben meghatározott szállítás indulási, váltási/átadási és érkezési pontjairól,

– a célállomásra, ezen belül a rendező pályaudvarokra és az intermodális terminálokra való érkezés várható ideje (ETA),

– üzemzavar: a vezető vasúti társaságnak haladéktalanul tájékoztatnia kell az ügyfelet, amint tudomást szerez az üzemzavarról.

Az ezen információk továbbítására szolgáló, a vonatkozó FTA-nak megfelelő üzeneteket a 4. fejezet határozza meg.

A VT-knek/VVT-knek általában legalább az alábbiakra kell képesnek lenniük:

– az ár és a tranzitidők, (adott esetben) a kocsik rendelkezésre állása, a kocsikra/intermodális egységekre vonatkozó információk (hely, állapot és a kocsikra/intermodális egységekre vonatkozó várható érkezési idő [„ETA”]), a szállítmányok üres kocsikba, konténerekbe stb. való rakodásának helye vonatkozásában a szolgáltatások DEFINIÁLÁSA,

– egységes üzleti eljárások és kapcsolódó rendszerek használata révén a meghatározott szolgáltatás megbízható és zökkenőmentes TELJESÍTÉSE. A VT-knek, PM-eknek és más szolgáltatóknak és szereplőknek, például vámhivataloknak képeseknek kell lenniük az elektronikus információcserére,

– a definiáltakhoz képest a teljesített szolgáltatás minőségének MÉRÉSE, pl. a következők tekintetében: a számlázás pontossága az árajánlathoz képest, a tényleges tranzitidők a kötelezettségvállalásokhoz képest, a rendelkezésre bocsátott kocsik a megrendelt kocsikhoz képest, a várható érkezési idők a tényleges érkezési időkhöz képest,

– a kocsik/intermodális egységek és vonatok ütemezésének támogatásához szükséges üzleti folyamatokat, rendszereket és adatcserét alkalmazva a vonat- infrastruktúra- és járműpark-kapacitásnak a kihasználtság szempontjából termelékeny módon való ÜZEMELTETETÉSE.

Az üres kocsik kezelése különös jelentőséget kap az együttműködésre képes kocsik vizsgálatánál. Elvileg nincs különbség a rakott és az üres kocsik kezelése között. Az üres kocsik szállítása szintén fuvarozási rendelésen alapul, minélfogva az ilyen üres kocsik járműpark-üzemeltetője ügyfélnek tekintendő.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. Megfelelés az alapvető követelményeknek

Az (EU) 2016/797 irányelvvel összhangban az uniós vasúti rendszernek, az alrendszereknek és azok kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek meg kell felelniük az említett irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

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

3.2. Az alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok

Az alapvető követelmények a következőkre vonatkoznak:

– biztonság,

– megbízhatóság és rendelkezésre állás,

– egészségvédelem,

– környezetvédelem,

– műszaki kompatibilitás,

– akadálymentesség.

Az (EU) 2016/797 irányelv szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész transzeurópai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerelemeire.

3.3. Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok

Az általános követelmények a következőképpen alkalmazandók a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre:

3.3.1. *Biztonság*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. és 1.1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

„A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.”

Ezt az alapvető követelményt a következő pontok teljesítik:

– 4.2.9. pont: a fő referenciaadatok,

– 4.2.10. pont: különféle referenciafájlok és adatbázisok,

– 4.2.11. pont: hálózat és kommunikáció.

3.3.3. *Egészségvédelem*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.3.1. és 1.3.2. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.4. *Környezetvédelem*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. és 1.4.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.5. *Műszaki kompatibilitás*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.6. *Akadálymentesség*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.6. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

4. **AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE**

4.1. **Bevezetés**

Az (EU) 2016/797 irányelv tárgyát képező vasúti rendszer, amelynek része a telematikai alkalmazások alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való kapcsolódási pontjai és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre az alábbiak jellemzők:

4.2. **Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások a következő paraméterekre terjednek ki:

– a fuvarlevél adatai,

– menetvonal-kérelem és menetvonal-kiosztás,

– a vonat előkészítése,

– vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés,

– üzemzavarral kapcsolatos információk,

– a kocsi/intermodális egység várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI),

– a kocsik mozgása,

– minőségjavítást célzó adatcsere,

– a fő referenciaadatok,

– különféle referenciafájlok és adatbázisok,

– hálózat és kommunikáció.

A 4. fejezet és alfejezetei rendelkezésein túlmenően a 4.2.2.3. (csak a vonat üzemeltetése vagy annak előkészítése során), a 4.2.4.2., a 4.2.4.3., a 4.2.5.2., a 4.2.6.3. és a 4.2.6.4. pont alapján minden érdekelt fél válthat üzeneteket az ugyanabban a fuvarozási szolgáltatásban részt vevő más érdekelt felekkel, azzal a feltétellel, hogy az érdekelt feleknek azonosíthatóknak kell lenniük. Az ilyen üzenetváltásokért az üzenet feladója díjat számíthat fel.

A VVT a szerződéses megállapodás szerint felel az ügyfelek tájékoztatásáért.

Az adatokra vonatkozó részletes előírásokat a teljes adatkatalógus határozza meg. Az üzenetek és az e katalógusban szereplő adatok kötelező formátumának meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található. Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek megállapodást kötöttek e szabványoknak különösen a kombinált/intermodális fuvarozás, illetve a harmadik országokkal határos EU-tagállamok területein való használatáról.

Általános megjegyzések az üzenetek felépítéséről

Az üzenetek két adatkészletbe szerveződnek:

– Ellenőrző adatok: a katalógusban szereplő üzenetek kötelező üzenetfejrésze határozza meg őket.

– Információs adatok: a katalógusban szereplő üzenetek kötelező/választható tartalma, illetve adatkészletek kötelező/választható tartalma határozza meg őket.

Ha e rendelet szerint egy üzenet vagy adatelem választható, az érintett felek döntenek a használatáról. Az ilyen üzenetek és adatelemek alkalmazásáról szerződéses megállapodásban kell rendelkezni. Ha a katalógusban egyes választható elemek bizonyos feltételek mellett kötelezőek, ezt a katalógusban meg kell jelölni.

4.2.1. *A fuvarlevél adatai*

4.2.1.1. Vevői fuvarlevél

A fuvarlevelet az ügyfélnek kell megküldenie a VVT számára. Tartalmaznia kell a küldemény feladótól a címzetthez való továbbításához szükséges minden információt a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezményre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM) és a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre vonatkozó egységes szabályok (CUV) szerint. A VVT-nek további információkkal kell kiegészítenie azt. A fuvarlevél adatai részhalmazának, ezen belül a kiegészítő adatoknak a leírása az e rendelet I. függelékének táblázatában felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: A. függelék (Kocsi/intermodális rakodási egység útvonaltervezése)" és „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék (FTA ÁME Adat- és üzenetmodell)" [4] című dokumentumokban található.

Nyílt hozzáférés esetén az ügyféllel szerződést kötő VVT rendelkezik az összes információval a rendelkezésre álló adatok kiegészítése után. Nincs szükség üzenetváltásra a többi VT-vel. Ezek az adatok képezik a rövid határidejű menetvonal-kérelem alapját is, ha arra szükség van a fuvarlevél teljesítéséhez.

A következő üzenetek a nem nyílt hozzáférés esetén érvényesek. Az ilyen üzenetek tartalma képezheti a rövid határidejű menetvonal-kérelem alapját is, ha arra szükség van a fuvarlevél teljesítéséhez.

4.2.1.2. Fuvarozási rendelések

A fuvarozási rendelés elsősorban a fuvarlevél adatainak részhalmaza. Ezt a VVT-knek továbbítaniuk kell a fuvarozási láncban részt vevő VT-k számára. A fuvarozási rendelésnek tartalmaznia kell az ahhoz szükséges információkat, hogy a VT elvégezze a feladatkörébe tartozó fuvarozást a következő VT-nek való átadásig.

A fuvarozási rendelés kötelező adatstruktúrájának és ezen üzenet részletes formátumának meghatározása a „Consignment Order Message" alatt, az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell" című dokumentumban található.

Az ilyen fuvarozási rendelések fő tartalma:

– a feladó és a címzett adatai,

– az útvonal adatai,

– a küldemény azonosítása,

– a kocsi azonosítása,

– hely- és időadatok.

4.2.2. *Menetvonal-kérelem és menetvonal-kiosztás*

4.2.2.1. Előzetes megjegyzések

A menetvonal meghatározza a vonat útvonalával kapcsolatban tárolandó kért, elfogadott és tényleges adatokat és a vonat jellemzőit az adott menetvonal minden szegmensére vonatkozóan. Az alábbi leírás azokat az adatokat mutatja be, amelyeknek elérhetőnek kell lenniük a pályahálózat-működtető és/vagy az elosztó szerv (ESZ) számára.. Változás esetén az információt aktualizálni kell. Az éves menetvonalra vonatkozó információknak tehát lehetővé kell tenniük az adatok visszakeresését a rövid távú módosítások érdekében. A VVT-nek különösen az ügyfelet kell tájékoztatnia, ha az érintett.

Rövid határidejű menetvonal-kérelem

A vonat haladása közbeni kivételek vagy a rövid határidejű fuvarozási kérelmek miatt a vasúti társaságok vagy egy kérelmező eseti menetvonalat kell, hogy kaphassanak a hálózaton.

A felelős kérelmezőként eljáró VT-nek/kérelmezőnek meg kell adnia a pályahálózat-működtetőnek minden szükséges adatot arról, hogy a vonatnak mikor és hol kell közlekednie, továbbá a fizikai jellemzőkről, amennyiben azok kihatnak az infrastruktúrára. Ezek a követelmények az összes rövid határidejű menetvonal-kérelemre és kapcsolódó üzenetre vonatkoznak. E célból európai szinten nincs meghatározva minimális időkeret. A vasúthálózat-használati feltételekben megállapítható minimális időkeret.

A rövid határidejű menetvonal-kérelmek nem foglalkoznak forgalomirányítási kérdésekkel. A rövid távú menetvonal és a forgalomirányítási útvonal változásai közötti időkorlátot helyi megállapodás határozza meg; az időkorlát a vasúthálózat-használati feltételekben is feltüntethető..

A menetvonal-kérelem és menetvonal-kiosztás folyamata során a VT/kérelmező/PM felelősségi körére vonatkozó követelmények nem képezik e rendelet részét. Az erre vonatkozó információkat az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet ([1]) (a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló rendelet) tartalmazza.

4.2.2.2. „Menetvonal-kérelem” üzenet

A „Menetvonal-kérelem” üzenetet a felelős kérelmezőként eljáró VT/kérelmező küldi a pályahálózat-működtetőnek (PM)/elosztó szervnek (ESZ), hogy menetvonalat kérjen.

A „Menetvonal-kérelem” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.2.3. „Menetvonal részletei” üzenet

A „Menetvonal részletei” üzenetet a tervező PM-ként eljáró PM/ESZ küldi a menetvonalat kérő VT-nek/kérelmezőnek ez utóbbi menetvonal-kérelmére válaszul.

A „Menetvonal részletei” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.2.4. „Menetvonal megerősítve” üzenet

A „Menetvonal megerősítve” üzenetet a felelős kérelmezőként eljáró VT/kérelmező küldi, hogy visszaigazolja a PM/ESZ által javasolt menetvonalat.

A „Menetvonal megerősítve” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.2.5. „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet

A menetvonalat kérő, felelős kérelmezőként eljáró VT/kérelmező a „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet küldésével utasítja vissza az adott PM/ESZ által javasolt menetvonal részleteit.

A „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.2.6. „Menetvonal törölve” üzenet

A felelős kérelmezőként (a tervezési szakaszban) vagy felelős VT-ként (az üzemeltetési szakaszban) eljáró VT/kérelmező oly módon törli a megerősített menetvonal egészét vagy egy részét, hogy az adott PM-nek/ESZ-nek „Menetvonal törölve” üzenetet küld.

A „Menetvonal törölve” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

([1]) A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 5. o.).

4.2.2.7. „Menetvonal nem elérhető” üzenet

A tervező PM-ként (a tervezési szakaszban) vagy felelős PM-ként (az üzemeltetési szakaszban) eljáró PM/ESZ a „Menetvonal nem elérhető” üzenetet küldi a szerződéssel rendelkező VT-nek/kérelmezőnek, amennyiben a VT/kérelmező által megerősített menetvonal már nem elérhető.

Amint tudomást szerez róla, a PM-nek a lehető leghamarabb tájékoztatnia kell a VT-t arról, hogy egy menetvonal már nem elérhető. A „Menetvonal nem elérhető” üzenet bármikor elküldhető a menetvonal lekötésének pillanata és a vonat indulása között. Ezen üzenet oka lehet például a menetvonal megszakadása.

A „Menetvonal nem elérhető” üzenet azt jelenti, hogy a menetvonal vagy annak egy része nem használható és már nem létezik.

Ha rendelkezésre áll alternatív menetvonal, a PM-nek az üzenettel egyidejűleg, vagy amint az alternatív menetvonal ismertté válik, alternatív javaslatot kell küldenie a VT külön kérése nélkül. Ez a szóban forgó „Menetvonal nem elérhető” üzenethez kapcsolódó „Menetvonal részletei” üzenettel tehető meg. Ha alternatív javaslat nem lehetséges, a PM-nek haladéktalanul tájékoztatnia kell a VT-t.

A „Menetvonal nem elérhető” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.2.8. „Átvétel megerősítése” üzenet

Az üzenet címzettje az „Átvétel megerősítése” üzenetet küldi a szóban forgó üzenet küldője számára annak elismeréseként, hogy az üzenet megérkezett a rendszerébe.

Az „Átvétel megerősítése” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.3. *A vonat előkészítése*

4.2.3.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter azokat az üzeneteket határozza meg, amelyeket a vonat előkészítési fázisa közben a vonat indulásáig kell váltani.

A vonat előkészítése magában foglalja a vonat és az útvonal összeegyeztethetőségének ellenőrzését. Ezt az ellenőrzést a VT végzi az érintett pályahálózat-működtetők által az infrastruktúra leírásáról és az infrastruktúra-korlátozásokról szolgáltatott információk alapján.

Ha a vonatot a következő VT egészében átveszi, a felelős VT elküldi a vonat-összeállítást a következő felelős VT-nek. A szerződéses megállapodások szerint a felelős VT-nek ezt az üzenetet a PM-(ek)nek is el kell küldenie. Ez akkor is érvényes, ha a menetvonalat egy másik felelős kérelmező foglalta le, amely a felelős VT-t bízta meg a vonat közlekedtetésével. Ezenfelül továbbra is a felelős VT a PM-mel folytatott üzenetváltás partnere, ha a vonat közlekedtetését egy másik VT-nek szervezi ki.

Ha a vonat-összeállítás valamely helyen megváltozik, ezt az üzenetet újból továbbítani kell a felelős VT által aktualizált információval.

4.2.3.2. „Vonat-összeállítás” üzenet

A vonat-összeállítást meghatározó „Vonat-összeállítás” üzenetet a felelős VT-nek kell elküldenie a fuvarozási szolgáltatásban részt vevő következő felelős VT, valamint a VVT számára. A vasúthálózat-használati feltételek szerint a felelős VT-nek a „Vonat-összeállítás” üzenetet a PM-(ek)nek is el kell küldenie.

A „Vonat-összeállítás” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

A VT és a PM közötti, a vonat összetételére vonatkozó üzenetváltáshoz biztosítandó elemek minimumát az (EU) 2019/773 végrehajtási rendelet (a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló rendelet) 4.2.2.7.2. pontja határozza meg.

4.2.3.3. „Vonat kész” üzenet

A felelős VT minden alkalommal „Vonat kész” üzenetet küld a pályahálózat-működtetőnek, amikor a vonat az előkészítés után készen áll az indulásra, hacsak a nemzeti jogszabályok szerint a pályahálózat-működtető nem fogadja el a menetrendet „Vonat kész” üzenetként.

Kombinált fuvarozás esetén a terminálüzemeltető minden alkalommal „Vonat kész” üzenetet küld a VT-nek, amikor a vonat készen áll az indulásra. A PM belépési pontjához vontatást biztosító VT „Vonat kész” üzenetet küld a PM hálózatán a vasúti járatot működtető VT-nek.

A „Vonat kész” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.4. *Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés*

4.2.4.1. Általános megjegyzések

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

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a pályahálózat-működtetőnek hogyan kell elküldenie a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat a vonat működtetéséért felelős következő vasúti társaságnak és pályahálózat-működtetőnek a megfelelő időben.

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

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés tájékoztat a szerződésben meghatározott előjelentési pontokra vonatkozó várható érkezési időről. Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi el a vonatközlekedésért felelős vasúti társaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

A jelentési pontokat a vonat útvonalán szerződéses megállapodások határozzák meg.

Ez a VT-k és PM-ek közötti információcsere mindig a felelős PM és azon felelős VT között zajlik, amely a vonat közlekedtetéséért felelős. Ez akkor is érvényes, ha a menetvonalat egy másik felelős kérelmező foglalta le, amely a felelős VT-t bízta meg a vonat közlekedtetésével. Ezenfelül továbbra is a felelős VT a PM-mel folytatott üzenetváltás partnere, ha a vonat közlekedtetését egy másik VT-nek szervezi ki.

A VVT a szerződéses megállapodás értelmében vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést és adatokat biztosít az ügyfélnek. A felek a szerződésben kölcsönösen megállapodnak a jelentési pontokról.

4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet

Ezt az üzenetet a PM-nek kell küldenie a vonatot üzemeltető VT számára az átadási, váltási pontok és a vonat célállomása tekintetében a 4.2.4.1. pontban leírtak szerint.

Szerződéses megállapodás szerinti kombinált fuvarozás esetén a VVT/felelős VT gondoskodik arról, hogy a terminálüzemeltető megkapja a „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet.

Emellett a VT/PM szerződések értelmében az üzenetet a PM-nek egyéb jelentési pontokra vonatkozóan is el kell küldenie a VT számára.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést a vonat indulása előtt is el lehet küldeni. A két jelentési pont között előforduló késésre vonatkozó küszöbértéket szerződésben határozza meg a vasúti társaság és az a pályahálózat-működtető, amelynek az első vagy az új előjelentést kell küldeni. Amennyiben a késés időtartama nem ismert, a pályahálózat-működtetőnek üzemzavarral kapcsolatos üzenetet kell küldenie (lásd a 4.2.5. pontot: Üzemzavarral kapcsolatos információk).

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet megadja a megegyezés szerinti előjelentési pontokra vonatkozó előjelentési időt.

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a vonatközlekedésért felelős, következő szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.4.3. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet és „Vonat késésének oka” üzenet

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetet a PM-nek kell elküldenie a felelős VT számára a következő időpontokban:

– az indulási pontról való elindulás, a célállomásra való megérkezés,

– érkezés az átadási, váltási és a szerződésben egyeztetett jelentési (pl. kezelési) pontokra és indulás onnan.

Amint ismert a késés oka (az első feltételezés), illetve ha a késés okát pontosítják, azt a PM egy külön „Vonat késésének oka” üzenetben megküldi a felelős VT számára.

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet és a „Vonat késésének oka” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.5. *Üzemzavarral kapcsolatos információk*

4.2.5.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter határozza meg az üzemzavarral kapcsolatos információk kezelésének módját a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető között.

Amikor a VT üzemzavarról szerez tudomást olyan vonat közlekedtetése közben, amelyért felelős, azonnal tájékoztatnia kell az érintett PM-et (ezt a VT szóban is megteheti). Ha a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető „Vonatközlekedés megszakadt” üzenetet küld a vonat közlekedtetésében részt vevő szerződött VT-nek és a következő szomszédos PM-nek.

Amennyiben a késés időtartama ismert, akkor a pályahálózat-működtető ehelyett a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet küld.

4.2.5.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet

Ha a vonatközlekedés megszakad, a PM ezt az üzenetet küldi a vonatközlekedésért felelős, következő szomszédos PM-nek és a felelős VT-nek.

Szerződéses megállapodás szerinti kombinált fuvarozás esetén a VVT/VT gondoskodik arról, hogy a terminálüzemeltető megkapja a „Vonatközlekedés megszakadt” üzenetet.

A „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.6. *A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)*

4.2.6.1. Előzetes megjegyzések

A 4.2.2. pont (Menetvonal-kérelem) elsősorban a VT és a PM közötti kommunikációt ismertette. Ez az információcsere nem terjed ki a kocsik és intermodális egységek egyedi nyomon követésére. Ez a VT/VVT szintjén valósul meg a vonattal kapcsolatos üzenetek alapján, és a következő, a 4.2.6. ponttól (A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)) a 4.2.7. pontig (A kocsik mozgása) terjedő rész írja le.

A kocsival és az intermodális egységgel kapcsolatos információcserét és aktualizálást alapvetően az „útvonaltervek” és a „kocsimozgások” tárolása támogatja (4.2.10.2. pont: Egyéb adatbázisok).

Az ügyfelek számára a legfontosabb információ mindig a küldemény várható érkezési ideje (ETA) és a várható vonatérkezési idő (TETA). A kocsik várható érkezési és váltási ideje a VVT és a VT közötti kommunikációban is alapinformáció. Ez az információ a VVT fő eszköze a küldemény fizikai szállításának nyomon követésére és annak az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel való összevetésére.

A vonattal kapcsolatos üzenetekben előre jelzett idők mind a vonat meghatározott ponthoz történő megérkezésével kapcsolatosak, ami lehet átadási pont, váltási pont, a vonat célállomása vagy más jelentési pont. Ezek mind várható vonatérkezési idők.

A VVT szerződéses megállapodás alapján adja meg az ügyfélnek küldeményekre lebontva a várható érkezési időt (ETA) és a várható váltási időt (ETI), továbbá vonatokra lebontva a várható vonatérkezési időt (TETA). A felek a szerződésben kölcsönösen megállapodnak a részletesség mértékéről.

Kombinált fuvarozás esetén a rakodási egységek (pl. konténerek, csereszekrények, félpótkocsik) azonosítóit tartalmazó adatüzenetek BIC- vagy ILU-kódot alkalmaznak az ISO 6346, illetve az EN 13044 szerint.

4.2.6.2. A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása

A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása a felelős pályahálózat-működtetőtől kapott információ alapján történik; a felelős pályahálózat-működtető a „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetben megküldi, hogy a vonat várhatóan mikor érkezik a meghatározott jelentési pontokhoz (azt mindenképpen, hogy mikor érkezik az átadási, váltási és érkezési pontokhoz, ezen belül az intermodális terminálokhoz) a vonat egyeztetett menetvonalán, pl. két PM közötti átadási ponthoz (ebben az esetben a várható vonatérkezési idő a várható átadási idővel (ETH) egyenlő).

Az egyeztetett menetvonal váltási pontjaira vagy egyéb meghatározott jelentési pontjaira vonatkozóan a VT-nek ki kell számítania a fuvarozási láncban utána következő VT számára a kocsik és/vagy intermodális egységek várható váltási idejét.

Megjegyzés a kombinált fuvarozással kapcsolatban: A kocsin lévő intermodális egységek esetében a kocsi és az intermodális egységek várható váltási ideje megegyezik. Az intermodális egységek várható érkezési idejével kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a VT nincs abban a helyzetben, hogy a PM közhálózatán túlmenően kiszámítsa a várható érkezési időt (ETA) vagy a várható vonatérkezési időt (TETA). A VT ezért csak azzal a terminálban üzemelő VT-vel kapcsolatos várható váltási időket (ETI) tudja megadni, amely az érkezési terminál üzemeltetőjének rendelkezésére bocsátja a várható érkezési időt (ETA) vagy a várható vonatérkezési időt (TETA). E várható érkezési idő (ETA) és várható vonatérkezési idő (TETA) alapján a terminálüzemeltető megadja a várható átvételi időt (ETP) a kombinált fuvarozással foglalkozó szállítónak (pl. szállítmányozók, logisztikai szolgáltatók), amely ezt az ETP-t továbbítja a végső ügyfélnek.

A VVT feladata összevetni a várható érkezési időt (ETA) és a várható vonatérkezési időt (TETA) az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel.

A várható érkezési idő (ETA), a várható vonatérkezési idő (TETA) és az ügyféllel szemben vállalt kötelezettség közötti eltéréseket a szerződéssel összhangban kell kezelni, és ez a VVT általi riasztáskezelési eljáráshoz vezethet. A folyamat eredményével kapcsolatos információ továbbítása a „Riasztás” üzenetben történik.

A riasztáskezelési folyamat alapjaként a VVT-nek vonatonként vagy kocsinként le kell tudnia kérdezni az eltéréseket. A VVT általi lekérdezésnek és a VT válaszának meghatározása az alábbiakban található.

4.2.6.3. „Kocsi várható váltási/érkezési ideje” üzenet

Ez az üzenet arra szolgál, hogy a felelős VT megküldje a várható váltási időt (ETI) vagy az aktualizált várható váltási időt a szállítási láncban utána következőnek.

A kocsik szállítási láncában az összes felelős VT megküldi a várható váltási időt (ETI)/várható érkezési időt (ETA) vagy az aktualizált várható váltási időt (ETI)/várható érkezési időt (ETA) a VVT-nek. A szerződéses megállapodás szerint a VVT a kapott várható váltási idők (ETI) alapján kiszámítja, majd ügyfele és a terminálüzemeltető rendelkezésére bocsátja a pontos várható érkezési időt (ETA) vagy várható vonatérkezési időt (TETA).

A „Kocsi várható váltási/érkezési ideje” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.6.4. „Riasztás” üzenet

A várható érkezési idő (ETA) és az ügyféllel szemben vállalt kötelezettség összevetése alapján a VVT „Riasztás” üzenetet küldhet a résztvevő VT-knek. A „Riasztás” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

Megjegyzés: Nyílt hozzáférés esetén a várható váltási és érkezési idő számítása a VT belső folyamata. Ebben az esetben a VT maga a VVT.

4.2.7. *A kocsik mozgása*

4.2.7.1. Előzetes megjegyzések

A kocsi mozgásával kapcsolatos jelentéshez az ilyen üzenetekben szereplő adatokat tárolni kell és elektronikusan elérhetővé kell tenni. Ezeket a szerződésben előírt üzenetekben is közölni kell a jogosult felekkel.

– Kocsikijelentési közlemény

– Kocsiindulási közlemény

– A kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra

– A kocsi indulása a rendező pályaudvarról

– Kocsira vonatkozó kivétel üzenet

– A kocsi érkezéséről szóló közlemény

– Kocsiátadási közlemény

A VVT-nek a szerződéses megállapodás értelmében az alábbiakban leírt üzenetekben meg kell adnia a kocsimozgásokkal kapcsolatos információkat az ügyfélnek.

4.2.7.2. „Kocsikijelentési közlemény” üzenet

Nem feltétlenül a VVT az első VT a szállítási láncban. Ebben az esetben a VVT-nek közölnie kell a kocsiért felelős VT-vel, hogy a kocsi kihúzásra készen áll a rakodó helyen (indulási hely a VVT kötelezettségvállalása szerint) egy adott kijelentési időben (az indulás dátuma és időpontja).

Ezek az események a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. A „Kocsikijelentési közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.7.3. „Kocsiindulási közlemény” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t a kocsi indulási helyről való kihúzásának tényleges dátumáról és időpontjáról.

Ezek az események a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. Ezzel az üzenetváltással a kocsi felelőssége az ügyfélről a VT-re száll. A „Kocsiindulási közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.7.4. A „Kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi megérkezett a VT rendező pályaudvarára. Ez az üzenet a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) szereplő „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetre alapozható. Ez az esemény a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolható. A „Kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.7.5. „Kocsi rendező pályaudvarról való indulása” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi elindult a VT rendező pályaudvaráról. Ez az üzenet a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) szereplő „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetre alapozható. Ez az esemény a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolható. A „Kocsi rendező pályaudvarról való indulása” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.7.6. „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, ha olyan váratlan dolog történik a kocsival, amely hatással lehet a várható váltási időre (ETI)/várható érkezési időre (ETA), vagy további intézkedést igényel. A legtöbb esetben ez az üzenet az ETI/ETA újbóli kiszámítását teszi szükségessé. Ha a VVT új ETI/ETA kiszámítása mellett dönt, „ETI/ETA szükséges” megjelöléssel válaszüzenetet küld az üzenetet küldő VT-nek (üzenet: „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet, Új várható váltási/érkezési idő kérelem). Az új ETI/ETA kiszámítása során a 4.2.6. pontban (A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)) leírt eljárást kell követni.

Ezek az információk a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. A „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.7.7. „Kocsiérkezési közlemény” üzenet

A kocsi vagy az intermodális egység szállítási láncában az utolsó VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi megérkezett a VT rendező pályaudvarára. A „Kocsiérkezési közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.7.8. „Kocsiátadási közlemény” üzenet

A kocsi szállítási láncában utolsó VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t arról, hogy a kocsit a kirakás helyére állították.

Megjegyzés: Nyílt hozzáférés esetén a leírt kocsimozgás a VT (VVT) belső folyamata. Ennek ellenére minden számítást és adattárolást a VVT által az ügyféllel kötött szerződés és a vele szemben vállalt kötelezettség szerint kell végrehajtania.

Ezen üzenetek esetében a folyamatábra az 1. és 2. kocsi esetében várható váltási idő számításának 1. példáján alapul (lásd a 4.2.6.2. pontot: A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása), és integrálva van az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái” című dokumentum 6. pontjában lévő váltási jelentés diagramjába.

4.2.8. *Minőségjavítást célzó adatcsere*

Ahhoz, hogy versenyképes legyen, az európai vasúti ágazatnak jobb minőségű szolgáltatást kell nyújtania ügyfeleinek (lásd még az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletének 2.7.1. pontját). A mérési folyamat a minőség javítása érdekében az út lezajlása után végzett alapvető folyamat. Az ügyfélnek nyújtott szolgáltatás minőségének mérése mellett a VVT-k, a VT-k és a PM-ek kötelesek mérni az ügyfélnek szállított terméket együttesen alkotó szolgáltatási elemek minőségét. A folyamat során a PM-ek és a VT-k (különösen ha a VVT szerepét is betöltik) kiválasztanak egy egyedi minőségi paramétert, útvonalat vagy helyet és egy mérési időszakot, amelynek során a tényleges eredményeket összehasonlítják az előre meghatározott és szokás szerint szerződésben rögzített kritériumokkal. A mérési folyamat eredményeinek egyértelműen meg kell mutatniuk, hogy milyen szinten sikerült elérni a szerződő felek között egyeztetett célkitűzést.

4.2.9. *A fő referenciaadatok*

4.2.9.1. Előszó

A kocsi-üzembentartó a vonat előkészítésének és a kocsi üzemeltetésének támogatása érdekében a járműreferencia-adatbázisban elérhetővé teszi a járműadatokat.

4.2.9.2. A járműreferencia-adatbázisok

A jármű üzemben tartója felelős a járműadatoknak a járműreferencia-adatbázisban való rögzítéséért.

Az egyes járműreferencia-adatbázisokban tárolandó információkat az I. függelékben említett C. függelék írja le részletesen.

Az egyes műveletek esetében továbbított adatmennyiség minimumra csökkentése érdekében a járműreferencia-adatbázisoknak könnyű hozzáférést kell biztosítaniuk a járműreferencia-adatokhoz. Az adatbázisok tartalmának kiváltságoktól függő strukturált hozzáférési jogok alapján az összes szolgáltató (különösen a PM-ek és a VT-k) számára elérhetőnek kell lennie.

A járműreferencia-adatbázisok tételei az alábbiak szerint csoportosíthatók:

– tanúsítással és bejegyzéssel összefüggő adminisztratív adatok. Ezenfelül a 445/2011/EU bizottsági rendelet ([2]) 5. cikke szerint a kocsi-üzembentartók az ECM tanúsítási azonosító számát is tárolják.

– tervezési adatok, amelyek kiterjednek a járművek minden (fizikai) alkotóelemére, és magukban foglalják különösen a VT-k által a vonat tervezéséhez és üzemeltetéséhez kért információkat.

Az üzemben tartó köteles biztosítani ezen adatok elérhetőségét és azt, hogy megtörtént a mögöttes folyamatok elvégzése.

A járműreferencia-adatbázis kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.10. *Különféle referenciafájlok és adatbázisok*

4.2.10.1. Referenciafájlok

Ahhoz, hogy a tehervonatok közlekedhessenek az európai hálózatban, a következő referenciafájloknak kell elérhetőnek és minden szolgáltató (PM, VT, logisztikai szolgáltató és járműpark-üzemeltető) számára hozzáférhetőnek lenniük. Az adatoknak mindig a tényleges állapotot kell tükrözniük. Amennyiben a referenciafájlt a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a referenciafájl kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez.

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

– kódolási referenciafájl az összes PM-re, VT-re és szolgáltatóra vonatkozóan,

– kódolási referenciafájl az (elsődleges és alárendelt) helyekre vonatkozóan.

Az Ügynökség biztonsági másolatot készít az elsődleges helynévkódok és vállalatkódok referenciafájljáról. Ezen adatokat egyéni kérésre és a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok sérelme nélkül nyilvános konzultáció céljából hozzáférhetővé kell tenni.

Az egyéb kódlisták meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

4.2.10.2. A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa (választható)

Ahhoz, hogy nyomon lehessen követni a vonatok és a kocsik mozgását, telepíteni lehet a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisát, amelyet minden lényeges eseménynél valós időben aktualizálnak. Az olyan engedélyezett szervezetek, mint az üzemben tartók és a járműpark-üzemeltetők, kétoldalú megállapodások alapján hozzáféréssel rendelkezhetnek a feladataik ellátása szempontjából lényeges adatokhoz.

Együttműködési módban a VVT és a VT-k közötti kommunikáció a kocsik és/vagy az intermodális egységek számára épül. Ezért a PM-ekkel vonatszinten kommunikáló VT-nek a kocsik és az intermodális egységek szintjére kell lebontania ezeket az információkat. Ezek a kocsikkal és intermodális egységekkel kapcsolatos információk a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. A vonat mozgásával kapcsolatos információk az ügyfél tájékoztatása érdekében új tételeket/frissítéseket eredményeznek a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában. Az adatbázisban a kocsik és intermodális egységek mozgásával kapcsolatos részt a legkésőbb akkor kell beállítani, amikor az ügyféltől beérkeznek a kocsik és

([2]) A Bizottság 445/2011/EU rendelete (2011. május 10.) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról (HL L 122., 2011.5.11., 22. o.).

intermodális egységek kijelentési idői. A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában a tényleges szállítási úttal kapcsolatban a kijelentési idő a kocsik első mozgással kapcsolatos bejegyzése. A kocsi mozgásával kapcsolatos üzenetek meghatározása a 4.2.7. pontban (A kocsik mozgása) található. Ez az adatbázis elérhető a közös interfészen keresztül (4.2.11.1. pont: Általános architektúra és 4.2.11.6. pont: Közös interfész).

A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa a kocsik nyomon követésére, és így az érintett VT-k és a VVT közötti kommunikációra is szolgál. Ez az adatbázis a kocsik és az intermodális egységek mozgását mutatja az indulástól az ügyfélnek a rakodóhelyen való végső átadásig, a különböző helyekkel kapcsolatos ETI-kkel és tényleges időkkel a végső átadási idő ETA-jáig. Az adatbázis a járművek különböző állapotait is mutatja, például:

– Állapot: a járművek berakodása

  Ezt az állapotot kötelező megadni a VT és a PM-ek közötti és a szállítási út lebonyolításában részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

– Állapot: rakott kocsi úton

  Ezt az állapotot kötelező megadni a PM és a VT közötti, valamint a más pályahálózat-működtetőknek és a szállítási út lebonyolításában részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

– Állapot: üres kocsi úton

  Ezt az állapotot kötelező megadni a PM és a VT közötti, valamint a más pályahálózat-működtetőknek és a szállítási út lebonyolításában részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

– Állapot: a járművek kirakása

  Ezt az állapotot kötelező megadni a célállomás szerinti VT és a szállítás VVT-je közötti információcserében.

– Állapot: üres kocsi járműpark-kezelési ellenőrzés alatt

  Ez az állapot kötelező a meghatározott jellemzőkkel rendelkező járművek elérhetőségével kapcsolatos információ megszerzéséhez.

4.2.10.3. Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények

Minden rendszert (adatbázist) egyértelműen meg kell határozni, adataik következetességét pedig az adatok hozzáférhetőségére és elérhetőségére vonatkozó szabályok révén kell biztosítani.

4.2.11. *Hálózat és kommunikáció*

4.2.11.1. Általános architektúra

Az informatikai architektúra célja a biztonságos és megbízható környezetben történő információcsere az egységes európai vasúti térség összes vasúti szereplője között.

Ez az alrendszer idővel növekedésnek indul, és interakcióba lép a vasúti átjárhatóságot célzó nagy és összetett, több száz szereplős (VT-k, PM-ek stb.) közösségekkel, amelyek versenyeznek és/vagy együttműködnek a piaci igények kiszolgálása érdekében.

Az ilyen vasúti átjárhatósági közösségeket támogató hálózati és kommunikációs infrastruktúra alapja egy olyan közös információcsere-architektúra, amelyet az abban részt vevők mindannyian ismernek és elfogadnak.

A javasolt információcsere-architektúra:

– kialakításánál fogva össze tudja egyeztetni a heterogén információs modelleket oly módon, hogy szemantikailag átalakítja a rendszerek között kicserélt adatokat, és összeegyezteti az üzleti folyamatok és az alkalmazási szintű protokollok közötti különbségeket,

– minimális hatással van az egyes szereplők által megvalósított meglévő informatikai architektúrákra,

– megőrzi a már meglévő informatikai beruházásokat.

Az információcsere-architektúra alapját az informatikai ágazat mindenkori általános szabványai képezik, amelyek az azonosított kockázatoknak megfelelően biztosítják a kiberbiztonság megfelelő szintjét. Az összes szereplő közötti interakciónak egy sor központosított szolgáltatás nyújtásával garantálnia kell a vasúti átjárhatóság átfogó integritását és egységességét.

Az architektúra-koncepció végrehajtása, pl. a szereplők közötti egyenrangú (peer-to-peer) kommunikáció a közös interfészre vonatkozó műszaki szabványokon alapul, amelyek leírása az I. függelékben felsorolt, „D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész" című ERA-TD-104 hivatkozású műszaki dokumentációban található.

Az általános architektúra képi ábrázolása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái" című dokumentum 1.5. pontjában található.

4.2.11.2. Hálózat és biztonság

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

A hálózat biztosítja a megfelelő szintű kiberbiztonságot.

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

A biztonsági koncepció két egyenrangú szereplő között a kommunikációs protokollkészlet különböző rétegein is megvalósítható.

Nagy fokú biztonság eléréséhez minden üzenetnek önállónak kell lennie, ami azt jelenti, hogy az üzenetben lévő információ titkosítva van, és a címzett ellenőrizni tudja az üzenet hitelességét. Ez titkosítással és az e-mail-titkosításhoz hasonló aláírási rendszerrel érhető el.

4.2.11.3. Titkosítás

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

A titkosítás a közös interfészre vonatkozó műszaki szabványokon alapul, amelyek leírása az I. függelékben felsorolt, „D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész" című ERA-TD-104 hivatkozású műszaki dokumentációban található.

4.2.11.4. Központi adattár

A központi adattárnak képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

– metaadatok – az üzenetek tartalmát leíró strukturált adatok,

– nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI),

– hitelesítésszolgáltató (CA).

A központi adattár kezelését egy nem kereskedelmi európai társszervezet felelőssége alatt kell megvalósítani. Amennyiben a központi adattárat a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a központi adattár kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított, személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez.

4.2.11.5. Közös interfész

Az adatcsere tekintetében az ÁME-nek való megfelelés az FTA kötelező adatkatalógus-elemeinek (XSD) cseréjét jelenti az FTA ÁME 4.2. pontjának rendelkezései szerint.

E tekintetben az érintett felek közötti külön megállapodás nélkül alkalmazhatók a közös interfészre vonatkozó előírások, ideértve az XSD használatát is. A közös interfészre vonatkozó előírásokat az új kommunikációs technológiák figyelembevétele érdekében rendszeresen ki kell igazítani.

A kommunikációs technológiák bármely kombinációja lehetséges, ha az érintett felek erről külön megállapodást kötnek, és az igazodik a közös interfészre vonatkozó előírásokhoz.

A közös interfésznek képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

– a kimenő üzenetek metaadatok szerinti megformázása,

– a kimenő üzenetek aláírása és titkosítása,

– a kimenő üzenetek címzése,

– a bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése,

– a bejövő üzenetek dekódolása,

– a bejövő üzenetek metaadatok szerinti megfelelőségi ellenőrzése,

– a különböző adatbázisok egységes, közös elérésének kezelése.

A közös interfész minden példánya hozzáféréssel rendelkezik valamennyi, az ÁME által előírt adathoz az egyes kocsi-üzembentartókon, VVT-ken, VT-ken, PM-eken stb. belül, függetlenül attól, hogy a vonatkozó adatbázisok központiak vagy egyéniek (lásd még az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái" című dokumentum 1.6. pontját).

Amennyiben a közös interfészt a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében az interfész kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított, személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez. A bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése alapján megvalósítható az üzenetek nyugtázásának minimális szintje:

i. pozitív nyugtázás;

ii. negatív nyugtázás.

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

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

4.2.11.6. Protokollok

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

4.3. **A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások**

A 3. fejezetben meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. *Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel*

Ez az infrastruktúra alrendszer magában foglalja a forgalomirányítási, helymegállapítási és navigációs rendszereket: a hálózaton történő távolsági személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásokat támogató adatfeldolgozási és távközlési műszaki létesítményeket, amelyek feladata biztosítani a hálózat biztonságos és összehangolt üzemeltetését, valamint a hatékony forgalomirányítást.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer a menetvonal-szerződésben megadott üzemeltetési célokhoz szükséges, esetlegesen a PM által biztosított infrastruktúra-korlátozási adatokkal kiegészített adatokat használja. Így nincs közvetlen kapcsolódási felület a jelen ÁME és az infrastruktúra ÁME-je között.

4.3.2. *Kapcsolódási pontok az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerre vonatkozó ÁME-vel*

Az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerekkel való egyetlen kapcsolódási pont:

– a menetvonal-szerződés, amennyiben a menetvonalszegmens leírásában megadják a vonatkozó információkat a használható ellenőrző/irányító és jelzőberendezésekről, és

– a különféle járműreferencia-adatbázisok, amelyekben a járművek ellenőrző/irányító és jelzőberendezéseire vonatkozó adatokat kell tárolni.

4.3.3. *Kapcsolódási pontok a járműalrendszerrel*

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer azonosítja azokat a műszaki és üzemeltetési adatokat, amelyeknek elérhetőknek kell lenniük a járművekre vonatkozóan.

A járművek ÁME-je határozza meg a kocsi jellemzőit. Ha egy jármű jellemzői megváltoznak, az adatbázis normál karbantartási eljárásán belül aktualizálni kell a járműreferencia-adatbázisokat. Így nincs közvetlen kapcsolódási felület a jelen ÁME és a járművek ÁME-je között.

4.3.4. *Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-vel*

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg a különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárásokat és a kapcsolódó berendezéseket a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer elsősorban a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásait határozza meg, ideértve a fuvar és a vonatok valós idejű nyomon követését, valamint a más szállítási módokkal való kapcsolatok kezelését. A két ÁME közötti összhang biztosítása érdekében az alábbi eljárást kell alkalmazni.

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME jelen ÁME-vel kapcsolatos követelményeinek rögzítésekor és/vagy módosításakor konzultálni kell az ezen ÁME-ért felelős testülettel.

Amennyiben a jelen ÁME-nek a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ben meghatározott üzemeltetési követelményekkel kapcsolatos előírásai módosulnak, konzultálni kell a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ért felelős testülettel.

4.3.5. *Kapcsolódási pontok a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival*

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-jére	Hivatkozás a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-jére
Vonat kész	4.2.3.3. „Vonat kész” üzenet	4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonatnak
Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés	4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet	4.2.15.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet minden vonatnak
Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok	4.2.4.3. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok	4.2.15.1. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet minden vonatnak
„Vonatközlekedés megszakadt” üzenet a vasúti társaságnak	4.2.5.2. Vonatközlekedés megszakadt	4.2.16.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet minden vonatnak
A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése	4.2.2. Menetvonal-kérelem	4.2.17. A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok feldolgozása a vonatok számára
Közös interfész	4.2.11.6. Közös interfész	4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze
Központi adattár	4.2.11.5. Központi adattár	4.2.21.6. Központi adattár
Referenciafájlok	4.2.10.1. Referenciafájlok	4.2.19.1. Referenciafájlok

4.4. **Üzemeltetési szabályok**

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

4.4.1. *Adatminőség*

Az adatminőség biztosítása érdekében bármely ÁME üzenet küldője felelős az üzenet adattartalmának helyességéért az üzenet küldésének időpontjában. Amennyiben az adatok minőségbiztosítására szolgáló forrásadatok elérhetők az ÁME részeként biztosított adatbázisokból, az ilyen adatbázisokban lévő adatokat kell felhasználni az adatok minőségbiztosítására.

Amennyiben az adatok minőségbiztosítására szolgáló forrásadatokat nem az ÁME részeként biztosított adatbázisokból bocsátják rendelkezésre, az üzenet küldőjének saját forrásból kell megoldania az adatok minőségbiztosítási ellenőrzését.

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

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

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

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

Az adatok minőségének fő jellemzői:

– pontosság,

– teljesség,

– következetesség,

– időszerűség.

Pontosság:

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

Teljesség:

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

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

Következetesség:

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

Az ilyen üzleti szabályok végrehajtásának típusa a szabály összetettségétől függ. Egyszerű szabályok esetében elegendőek az adatbáziskényszerek és -triggerek. Az olyan összetettebb szabályok esetében, amelyek különböző táblázatokból igényelnek adatokat, érvényesítési eljárásokat kell végrehajtani, amelyek ellenőrzik az adatváltozat következetességét az interfészadatok generálása és az új adatváltozat érvényessé válása előtt. Garantálni kell, hogy a továbbított adatokat érvényesítsék a definiált üzleti szabályok szerint.

Időszerűség:

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

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

Az adatminőség mérőszámai

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

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

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

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

4.4.2. *A központi adattár működtetése*

A központi adattár funkcióit a 4.2.11.5. pont (Központi adattár) definiálja. Az adatok minőségbiztosítása céljából a központi adattárat működtető szervezetnek felelősséget kell vállalnia a metaadatok aktualizálásáért és minőségéért, valamint a hozzáférés ellenőrzésének kezeléséért. A metaadatok minőségének, azaz teljességének, következetességének, időszerűségének és pontosságának lehetővé kell tennie, hogy a központi adattár megfelelően működjön ezen ÁME alkalmazásában.

4.5. Karbantartási szabályok

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

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

A különféle adatbázisokkal kapcsolatos karbantartási szempontok a 4.2.10.3. pontban (Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények) találhatók.

4.6. Szakmai képesítések

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

Az ÁME megvalósításához nincs szükség teljesen új hardver- és szoftverrendszerre és új személyzetre. Az ÁME követelményeinek megvalósításához csak a meglévő személyzet által már jelenleg is végzett üzemeltetés megváltoztatására, korszerűsítésére vagy funkcionális bővítésére van szükség. Ezért a szakmai képesítésekre vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályokon túl nincsenek további követelmények.

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

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

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Az érintett (vagy az 1.1. bekezdésben meghatározott műszaki hatály alá tartozó) alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME megvalósításához szükséges, személyzetre vonatkozó egészségvédelmi és biztonsági feltételek az alábbiak:

Az egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályokon túl nincsenek további követelmények.

5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. Fogalommeghatározás

Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 7. pontja értelmében:

a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „a berendezések olyan elemi összetevői, összetevőcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe, és amelyek magukban foglalják mind a materiális, mind pedig az immateriális javakat".

5.2. A rendszerelemek felsorolása

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekkel az (EU) 2016/797 irányelv vonatkozó rendelkezései foglalkoznak.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai esetében nincsenek meghatározva a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

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

5.3. A rendszerelemek teljesítménye és előírásai

Lásd az 5.2. pontot; nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

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

6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

6.1.1. *Vizsgálati eljárások*

Nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

6.1.2. *Modul*

Nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

6.2. Fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer

Az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete szerint az alrendszerek strukturális és funkcionális területekre oszlanak.

A strukturális terület ÁME-jei esetében kötelező a megfelelőségértékelés. A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer a funkcionális területhez tartozik, és ez az ÁME nem határoz meg semmilyen megfelelőségértékelési modult.

6.2.1. *Az informatikai eszközök megfelelőségének értékelése*

Az európai vasúti ágazat által telepített informatikai eszközökért felelős projektek felkérhetik az Ügynökséget annak értékelésére, hogy ezek megfelelnek-e az ÁME követelményeinek.

Az értékelés iránti kérelemhez csatolni kell:

– use case dokumentumot, amely a következőket tartalmazza:

– az FTA ÁME érintett funkciója,

– hivatkozás az FTA ÁME vonatkozó fejezetére,

– a vizsgálandó üzenetek listája és dokumentációja (ideértve azok sorrendjét is),

– az FTA-üzeneteket használó informatikai rendszer ismertetése,

– az informatikai rendszer kommunikációs interfészének (közös interfész, egyéb stb.) ismertetése,

– tájékoztatás arról, hogy a kérelem egy uniós finanszírozású projekt mérföldkövéhez kapcsolódik-e,

– FTA ÁME műszaki dokumentációk azon verziója, amely a megfelelőség értékelésének hatóköre szempontjából releváns,

– az informatikai rendszer XML-fájlja(i) és a hozzájuk tartozó XSD-fájl(ok).

Az Ügynökség elvégzi az FTA ÁME-nek való megfelelés vizsgálatát, és a vizsgálat elvégzésének megerősítését követő 3 hónapon belül kiadja a kérelmezőnek a megfelelőségértékelésről szóló jelentést. A megfelelőségi jelentés a következő szempontokra terjed ki:

– az üzenet (üzenetek) tartalmazza-e (tartalmazzák-e) az FTA ÁME valamennyi kötelező elemét,

– az üzenet (üzenetek) megfelel-e (megfelelnek-e) az FTA ÁME műszaki dokumentumainak,

– az üzenetek sorrendje megfelel-e az FTA ÁME-nek.

Az XML-üzenetektől eltérő üzenetek is vizsgálhatók annak meghatározása érdekében, hogy tartalmazzák-e az FTA ÁME kötelező elemeit. Ilyen esetekben az informatikai rendszer XSD-fájlja(i) helyett az üzenetek szerkezetének az adatelemek/mezők leírását is magában foglaló ismertetését kell az Ügynökség rendelkezésére bocsátani, adott esetben az alkalmazott szabvány(ok) és azok verziójának megjelölésével.

7. MEGVALÓSÍTÁS

7.1. Bevezetés

Ez az ÁME a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerrel foglalkozik. Ez az alrendszer az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete szerint funkcionális alrendszernek minősül. Ezen ÁME alkalmazása ezért csak akkor alapul az új, felújított vagy korszerűsített alrendszerek fogalmán – ahogy az a strukturális alrendszerekkel kapcsolatos ÁME-k esetében megszokott –, ha az ÁME ezt előírja.

a) Projektirányítás

A fejlesztést és a telepítést az irányítóbizottság irányítja.

Az irányítóbizottság biztosítja az FTA ÁME végrehajtási munkálatainak hatékony irányításához és koordinálásához szükséges stratégiai irányítási struktúrát. Ez magában foglalja a politika, a stratégiai irányvonal és a fontossági sorrend meghatározását.

Az irányítóbizottság, amelynek elnöki feladatait a Bizottság és egy, a vasúti ágazat képviseleti szervei által kijelölt személy közösen látja el, a következőkből áll:

– a vasúti ágazat európai szinten eljáró képviseleti szervei, az (EU) 2016/796 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének meghatározása szerint (a továbbiakban: a vasúti ágazat képviseleti szervei),

– az Ügynökség,

– a Bizottság, és

– egyéb, az irányítóbizottság figyelmébe ajánlott szervezetek, amelyek megfigyelőként vehetnek részt, amennyiben ez műszakilag és szervezetileg indokolható.

b) A rendszer fejlesztése

Minden érintett szereplő saját egyéni főterve szerint telepíti a rendszert. Azon szereplők esetében, amelyek nem nyújtottak be egyéni főtervet, a közölt egyéni tervük kötelező érvényű.

c) A telepítés és a működés nyomonkövetési folyamata

A telepítés és a működés Európa-szerte harmonizált nyomon követését az FTA végrehajtásával foglalkozó együttműködési csoport (ICG) irányítja.

Az Ügynökség által létrehozott és irányított ICG a következőkből áll:

– az Ügynökség,

– a nemzeti kapcsolattartó pontok (lásd a III. függeléket),

– a képviseleti szervek, és

– az Ügynökség által kijelölt, releváns műszaki és szervezeti tapasztalattal rendelkező egyéb szervezetek.

Az ICG felelős a következőkért:

– a végrehajtás és a működés terén elért haladás értékelése, a főtervtől való eltérések elemzése és javaslattétel javító intézkedésekre,

– a nemzeti kapcsolattartó pontok támogatása az FTA ÁME nemzeti szintű végrehajtásának és működésének nyomon követésében,

– az FTA ÁME végrehajtásáról és működéséről szóló jelentések jóváhagyása,

– jelentéstétel az Ügynökségen keresztül az Európai Bizottságnak.

7.2. **Változáskezelés**

7.2.1. *Változáskezelési eljárás*

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

– a változást megindokoló műszaki megkötések azonosítása,

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

– a végrehajtandó változások jóváhagyási eljárása,

– a változáskezelésre, a kibocsátásra, az áttérésre és a teljeskörű bevezetésre vonatkozó politika,

– a részletes előírások kezelésével és azok minőségbiztosításával és konfigurációkezelésével kapcsolatos feladatok meghatározása.

A Változáskezelési Tanácsot (CCB) az Ügynökség, a vasúti ágazat képviseleti szervezetei, valamint a tagállamok alkotják. A felek efféle társulásának biztosítania kell a végrehajtandó változások távlati szemléletét és következményeinek átfogó értékelését. A CCB-t végül az Ügynökség hatásköre alá kell vonni.

7.2.2. *Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó különleges változáskezelési folyamat*

Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó változáskezelést az Ügynökség határozza meg az alábbi kritériumok szerint:

1. A dokumentációk megváltoztatása iránti kérelmeket a tagállamokon, a vasúti ágazatnak az (EU) 2016/796 rendelet 38. cikke (4) bekezdésének meghatározása szerint, európai szinten működő képviseleti szervezetein vagy a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME irányítóbizottságán keresztül kell benyújtani.

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

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

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

5. Amennyiben a változtatás iránti kérelmet nem hagyták jóvá, az Ügynökség vagy elküldi a kérelmezőnek az elutasítás okát, vagy további információkat kér a változtatás iránti kérelem tervezetével kapcsolatban.

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

7. Amennyiben a változtatás iránti kérelem jóváhagyásáról nem születik konszenzus, az Ügynökség az I. függelékben felsorolt dokumentumok naprakésszé tételére vonatkozó ajánlást nyújt be a Bizottságnak a dokumentumok új változatának tervezetével, a változtatás iránti kérelmekkel és azok gazdasági értékelésével együtt, és honlapján közzéteszi ezeket a dokumentumokat.

8. A műszaki dokumentáció új változatát és a jóváhagyott változtatás iránti kérelmeket közzé kell tenni az Ügynökség honlapján. Az Ügynökség folyamatosan tájékoztatja a tagállamokat az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottságon keresztül.

9. Amennyiben a változtatás iránti kérelem szükségessé tenné a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME jogi szövegének módosítását, az Ügynökség kérelmet küld az Európai Bizottságnak, hogy az kérje a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME felülvizsgálatát és/vagy az Ügynökség műszaki véleményét.

10. Amennyiben a változáskezelés a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-n belül gyakran használt elemeket érint, akkor a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a végrehajtandó változtatásoknak a lehető legközelebb kell állniuk a megvalósított, személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez.

I. függelék

A műszaki dokumentációk jegyzéke

E műszaki dokumentációk hatályos változatát az Ügynökség honlapján teszik közzé.

Sorszám	Hivatkozás	Cím
1.	ERA-TD-100	FTA ÁME – A.5. MELLÉKLET: AZ FTA ÁME ÜZENETEINEK SZEMLÉLTETŐ ÉS FOLYAMATÁBRÁI
2.	ERA-TD-101	FTA ÁME – D.2. melléklet: A. függelék (Kocsi/intermodális rakodási egység útvonaltervezése)
3.	ERA-TD-102	FTA ÁME – D.2. melléklet: B. függelék – Kocsi- és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa (WIMO)
4.	ERA-TD-103	FTA ÁME – D.2. melléklet: C. függelék – Referenciafájlok
5.	ERA-TD-104	FTA ÁME – D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész
6.	ERA-TD-105	FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME adat- és üzenetmodell

II. függelék

Szójegyzék

Kifejezés	Leírás
ESZ	Lásd: Elosztó szerv.
Elosztó szerv	A vasúti társaságoktól jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali struktúráját tekintve független, menetvonal-kiosztásért felelős szerv (2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1])).
Kérelmező	Közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vasúti társaság vagy vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([2]) említett illetékes hatóságok, továbbá szállíttatók, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók (2012/34/EU irányelv). A kérelmező a konkrét vasúthálózat-használati feltételektől függően átveheti a VVT (vezető vasúti társaság) és/vagy a felelős kérelmező és/vagy a felelős VT szerepét és a rájuk ruházott feladatokat és felelősségi köröket.
Irányvonat	A közvetlen vonat egy konkrét formája, amely csak a szükséges mennyiségű kocsit tartalmazza, és közbenső rendezés nélkül közlekedik két átrakodási pont között.
Lefoglalás	A hely lefoglalásának folyamata egy áruszállító eszközön.
CA	Hitelesítésszolgáltató.
KN-kód	Az ügyfelek által használt 8 számjegyű termékkód.
Kombinált közúti és vasúti szállítás vagy kombinált fuvarozás	Olyan intermodális szállítás, amelynek során az európai út nagyobb részét vonattal teszik meg úgy, hogy az út elején és/vagy a végén a lehető legrövidebb közúti szállítás történik.
Címzett	Az a fél, akinek át kell vennie az árut. Szinonima: áruátvevő.
Küldemény	Egyetlen szállítási szerződés keretében feladott rakomány. Ez a kifejezés kombinált fuvarozás esetén statisztikai célokra is használható, a rakodóegységek vagy közúti járművek mérésére.
Fuvarlevél	Egy adott küldeménynek egy adott szállítmányozó által egy megnevezett átvételi hely és egy megnevezett átadási hely között történő szállításáról szóló szerződést bizonyító dokumentum. A szállítandó küldemény részletes adatait is tartalmazza.
Feladó	Az a fél, aki valamely szolgáltatási integrátorral való szerződés alapján árukat szállíttat vagy küld a szállítmányozóval. Szinonimák: szállító, az áru küldője.
Együttműködési mód	A vonat üzemeltetésének olyan módja, amelynek során különböző VT-k együttműködnek egy VT (a VVT) vezetése alatt. Valamennyi részt vevő VT önállóan köt szerződést a szállítási úthoz szükséges menetvonalra.
KF	Lásd: Kombinált fuvarozás.
Ügyfél	Az a fél, amely a fuvarlevelet kiadta a vezető VT-nek.
Indulási idő/dátum, tényleges	A szállítóeszköz indulásának dátuma (és időpontja).
Közvetlen vonat	Olyan vonat és a hozzá tartozó kocsik, amely közbenső rendezés nélkül közlekedik két átrakodási pont (a kiindulási és a rendeltetési hely) között.

Kifejezés	Leírás
Felelős	A hálózaton felmerülő kockázat esetén felelős bármely természetes vagy jogi személy, pl. a VT.
Titkosítás	Az üzenetek kódolása. Dekódolás: a titkosított üzenetek visszaalakítása azok eredeti formájába.
ETA	Várható érkezési idő (a célállomásra). A várható érkezési idő (ETA) a vonat adott helyre való megérkezésének vártaható időpontja. A becslések alapulhatnak termelési terveken (előrejelzéseken) és/vagy sztochasztikus számításon.
ETH	A vonat két PM közötti átadásának várható ideje.
ETI	A kocsik két VT közötti váltásának várható ideje.
ETP	Az átvétel várható ideje (az érkezési intermodális terminálban).
Előrejelzett idő	A vonat érkezésének, indulásának vagy elhaladásának legjobb becsült ideje.
Átjáró	Az intermodális egységeket tartalmazó vasút útvonalának az az állomása, ahol a rakomány kocsit vált.
A rakomány bruttó súlya	Az áruk lefoglalt/tényleges súlya (tömege), ideértve a csomagolást, de a szállítmányozó berendezését nem.
Kezelési pont	Olyan megállóhely, ahol a VT megváltoztathatja a vonat összetételét, de felelős marad a kocsikért (nem változik meg a felelősség).
Átadási pont	A vonat útján vagy két menetvonal között az a hely, ahol az egyik PM átadja a felelősséget a másiknak a tervezés és/vagy elosztás és/vagy üzemeltetés tekintetében. Az érintett PM tervező PM-ként jár el.
Közúti fuvarozás	Közúti szállítás.
Bérlő	Valamely kocsi üzemben tartója/tulajdonosa által ekként megjelölt bármely természetes vagy jogi személy.
HR-kód	Az ügyfelek által használt 6 számjegyű termékkód, amely azonos a KN-kód első hat számjegyével.
PM	Pályahálózat-működtető: olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, irányításáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző/irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között. Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független valamely vasúti társaságtól, a IV. fejezet 2. és 3. szakaszában említett feladatokat egy jogi formájukat, szervezetüket vagy döntéshozatali rendjüket tekintve minden vasúti társaságtól független díjmegállapító szervezet, valamint egy elosztó szerv látja el. (2012/34/EU irányelv [3]). Egy PM felelős PM-ként és/vagy tervező PM-ként is eljárhat.
Pályahálózat-működtető (PM)	Lásd: PM.
PM belépési pont	Az a pont, ahol a kombinált fuvarozást bonyolító vonat elhagyja az intermodális terminál területét és belép az első PM-közhálózatba.
PM kilépési pont	Az a pont, ahol a kombinált fuvarozást bonyolító vonat elhagyja az utolsó PM-közhálózatot és belép az érkezési terminálba.

Kifejezés	Leírás
Váltás	Az irányítás átadása két vasúti társaság között gyakorlati üzemeltetési és biztonsági okokból. Például: – vegyes szolgáltatások, – szolgáltatások megosztott közúti fuvarozási felelősséggel, – információ átadása különböző vasúti igazgatási szervek között, – információ átadása a kocsik tulajdonosai/üzemben tartói és a vonatok üzemeltetői között.
Váltási pont	A vonat útján vagy a menetvonalon az a hely, ahol az egyik felelős VT átadja a vonat egészéért való felelősséget egy másik felelős VT-nek.
Közbenső pont	A vonat útján vagy menetvonalán belül a kiindulási pont (indulás helye) és a végpont (célállomás) közötti pont.
Intermodális szolgáltatási integrátor	Az intermodális egységek szállítása esetében a vevőkkel kapcsolatot tartó szervezet vagy vállalkozás. Ő készíti el a fuvarleveleket, kezeli az irányvonatok kapacitását stb.
Intermodális terminál	Az a hely, amely biztosítja a berakodási egységek (áruszállító konténerek, csereszekrények, félpótkocsik vagy pótkocsik) átadásához szükséges helyet, berendezéseket és üzemi környezetet.
Intermodális szállítás	Az áruk azonos berakodási egységben vagy járműben való szállítása több közlekedési mód igénybevételével anélkül, hogy magát az árut kezelnék a módok váltásakor.
Intermodális rakodási egység	Kombinált fuvarozásra alkalmas konténerek, csereszekrények, félpótkocsik.
Út	Az „út” a vonat, illetve a megrakodott vagy üres kocsik térbeli továbbítását jelenti a kiindulási és a célállomás között.
Útszakasz	Az útnak valamely pályahálózat-működtető kezelésében lévő infrastruktúra-szakaszra eső része, vagy Az útnak valamely pályahálózat-működtető kezelésében lévő infrastruktúra belépési és kilépési átadási pontjai közötti része.
Üzemben tartó	Az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva gazdaságilag tartósan kiaknáz egy közlekedési eszközt, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban.
Vezető vasúti társaság	Kérelmező/VT, amely a vevővel szemben vállalt kötelezettség szerint felel a szállítási út szervezéséért és kezeléséért. A VVT az ügyfél egyetlen kapcsolattartási pontja. Ha egynél több vasúti társaság vesz részt a fuvarozási láncban, a vonatút összehangolásának tekintetében – ideértve a különböző menetvonal-kérelmeket is – a VVT felelős a különböző vasúti társaságokkal való koordinációért.
VVT	Lásd: Vezető vasúti társaság.
LEHETSÉGES	Ez a szó vagy az „OPCIONÁLIS” melléknév azt jelenti, hogy valamely tétel valóban opcionális. A szállítók azért dönthetnek egy tétel hozzáadása mellett, mert egy adott piac megköveteli, vagy mert úgy érzik, hogy az továbbfejleszti a termékeiket, míg más szállítók elhagyhatják ugyanazt a tételt.

Kifejezés	Leírás
	Egy adott opciót nem tartalmazó megvalósítást fel KELL készíteni egy másik olyan megvalósítással való együttműködésre, amely viszont akár csökkentett funkciókkal is, de tartalmazza azt az opciót. Ugyanígy, egy adott opciót tartalmazó megvalósítást fel KELL készíteni egy másik olyan megvalósítással való együttműködésre, amelyik nem tartalmazza azt az opciót (természetesen az opció által nyújtott jellemző kivételével).
Metaadatok	Egyszerűen megfogalmazva az adatokról szóló adatok. A vállalati információs rendszerekben lévő adatokra, szoftveres szolgáltatásokra és más összetevőkre utal. Típusaikat tekintve a metaadatok lehetnek normál adatdefiníciók, a helyre és útválasztásra vonatkozó adatok és a szinkronizálás kezelése a megosztott adatok elosztása esetén.
KELL	Ez a szó vagy a „KÖTELEZŐ” kifejezés azt jelenti, hogy az előírás abszolút követelményként határozza meg a fogalmat.
NEM SZABAD	Ez a kifejezés vagy a „TILOS” szó azt jelenti, hogy az előírás abszolút tiltásként határozza meg a fogalmat.
Egyablakos („mindent egy helyen”) (OSS)	A vasúti ügyfelek számára az alábbi célokból egyetlen kapcsolattartási pontot biztosító vasúti pályahálózat-működtetők nemzetközi partnersége: – meghatározott vasúti menetvonalak megrendelése a nemzetközi árufuvarozásban, – a vonat teljes mozgásának nyomon követése, – továbbá általában a vonalak elérésének számlázása is a PM-ek részéről.
Nyílt hozzáférési mód	A vonatok olyan üzemeltetési módja, amelyben csak egyetlen VT vesz részt, és ez viszi végig a vonatot a különféle infrastruktúrákon. Ez a VT köt szerződést a szükséges menetvonalakra az összes érdekelt VT-vel.
OSS	Egyablakos („One Stop Shop”) rendszer.
Menetvonal	A menetvonal egy adott időintervallumban valamely vonat két hely közötti közlekedéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitást (az idő és tér viszonylatában definiált útvonalat) jelenti.
A menetvonal összeállítása	Egyedi menetvonalak összekapcsolása a menetvonal időben és térben való meghosszabbítása érdekében.
Egyenrangú (peer-to-peer)	Az „egyenrangú (peer-to-peer)” kifejezés a rendszerek és alkalmazások olyan csoportjára vonatkozik, amelyek megosztott erőforrásokat alkalmaznak valamely kritikus funkció decentralizált módon történő végrehajtására. Az erőforrások közé tartozik a számítási teljesítmény, az adatok (tárolása és tartalma), a hálózati sávszélesség és a jelenlét (számítógépek, emberek és más erőforrások). A kritikus funkció lehet megosztott számítás, adat/tartalom megosztása, kommunikáció és együttműködés vagy platformszolgáltatások. A decentralizálás vonatkozhat az algoritmusokra, az adatokra, a metaadatokra vagy mindegyikre. Ez nem zárja ki a centralizálás megtartását a rendszerek és alkalmazások egyes részein, ha azok ezt igénylik.
PKI	Nyilvános kulcsú infrastruktúra.
Átadási hely	Az a hely, ahol az átadás történik (megadandó indulási vasútállomás). Az a hely, ahol megváltozik a kocsiért való felelősség.
Indulási hely	Az a hely, ahonnan egy szállítóeszköz indulását beütemezték, vagy ahonnan az elindult.

Kifejezés	Leírás
Rendeltetési hely	Az a hely, ahová a szállítóeszköznek meg kell érkeznie, vagy ahová megérkezett. Szinonima: érkezési hely.
Tervező PM	A tervező PM (TPM) az a pályahálózat-működtető, amely a menetvonal megtervezéséért és kiosztásáért felel. A TPM felelősségi területét átadási pontok határozzák meg, amelyeket pl. a „Menetvonal-kérelem" üzenetben vagy a felajánlott/lefoglalt menetvonalban megadott, menetvonalra vonatkozó információk szerint az út első/utolsó pontjaként használnak. A legtöbb esetben a felelős PM megegyezik a tervező PM-mel. Egyes helyek és/vagy egyes vonatok esetében azonban a menetvonal megtervezése, csakúgy mint a forgalom üzemeltetés közbeni nyomon követése egy másik PM-re is átruházható.
TPM	Lásd: Tervező PM.
Elindulás előtti időszak	A beütemezett indulási idő előtti delta idő. Az elindulás előtti időszak delta idővel a tervezett indulási idő előtt kezdődik, és a tervezett indulási időben fejeződik be.
Elsődleges adat	Az üzenetek referenciaadatainak beviteléhez vagy a funkciók működéséhez és a származtatott adatok kiszámításához szükséges kiindulási adatok.
Üzembe helyezés	A kocsi műszaki jóváhagyásától és a kocsi üzleti célú üzemeltetését lehetővé tevő VT-vel kötött használati szerződéstől függő eljárás.
Vasúti társaság (VT)	„Vasúti társaság" ((EU) 2016/798 irányelv): a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 1. pontja szerinti vállalkozó vasúti társaság és bármely más köz- vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania; ideértendők azok a vállalkozások is, amelyek csak vontatást végeznek. Egy VT eljárhat vezető VT-ként és/vagy felelős kérelmezőként és/vagy felelős VT-ként.
Felelős kérelmező (FK)	Az FK a kérelmező/ügyfél és szerződő fél, valamint az adott PM (pályahálózat-működtető) egyetlen kapcsolattartási pontja a teljes tervezési folyamatban. Az FK elsődleges feladata, hogy kapacitás lefoglalását kérelmezze egy PM-től. Az RA-nak nem kell vasúti társaságnak lennie, kapacitásfoglalásra képes és ehhez engedéllyel rendelkező egyéb szervezet is lehet.
Felelős PM	A felelős PM (FPM) az a pályahálózat-működtető, amely az adott hálózat tulajdonosa, és hálózatán a vonatok és menetvonalak mindennemű üzemelési szempontú kezeléséért felel.
Felelős VT (FVT)	Az FVT az üzemeltetési szakaszban felel a vonat közlekedéséért, a teljes út vagy az út egy szakasza tekintetében. Ha a vonat üzemeltetésében egynél több FVT vesz részt, a váltási ponton az egyik FVT átadja a felelősséget a következő FVT-nek. Az üzemeltetési szakaszban az FVT a PM kapcsolattartója valamennyi üzenetváltás tekintetében. A felelős kérelmezővel kötött megállapodás alapján az FVT alvállalkozót is megbízhat a vonat közlekedtetésével, azonban az üzemeltetési szakaszban továbbra is az FVT marad a PM kapcsolattartója.
Kijelentési dátum/idő	Az a dátum/idő, amikor az ügyfél várhatóan kijelenti, vagy kijelentette az árukat.

Kifejezés	Leírás
A kocsik kijelentési ideje	Az a dátum és idő, amikor a kocsik készen állnak a rakodóhely megnevezett helyéről való kivontatásra.
Megbízhatóság, rendelkezésre állás, karbantarthatóság, biztonság (RAMS)	Megbízhatóság – a kijelölt üzemi feltételek melletti üzemelés megindításának és folytatásának képessége egy matematikailag kifejezett, kijelölt időszakon keresztül; Rendelkezésre állás – az üzemidő és az állásidő matematikailag kifejezett viszonya; Karbantarthatóság – a rendszer matematikailag kifejezett azon képessége, hogy meghibásodás után újból üzembe állítható; Biztonság – a rendszer által kiváltott veszélyes esemény matematikailag kifejezett valószínűsége.
Jelentési pont	Az a hely a vonat útján, ahol a felelős PM köteles TETA-t tartalmazó „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet kiadni a menetvonalra leszerződött VT-nek.
Adattár	Az adattár hasonló az adatbázishoz vagy adatszótárhoz, azonban általában egy átfogó információkezelési rendszerkörnyezetet ölel fel. Nemcsak az adatstruktúrák (pl. egységek és elemek) leírásait kell tartalmaznia, hanem a vállalat, az adatképernyők, a jelentések, a programok és rendszerek szempontjából érdekes metaadatokat is. Jellemzően tartalmaz egy belső szoftvereszköz-készletet, egy adatbázis-kezelő rendszert, egy metamodellt, feltöltött metaadatokat és egy feltöltő és visszakereső szoftvert az adattár adatainak eléréséhez.
RIV	A teherkocsik nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok. A berakodási berendezések, konténerek és raklapok nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok.
Útvonal	A kiindulási pont és a rendeltetési hely között megteendő földrajzi út.
Útvonalszakasz	Egy útvonal része.
VT	Lásd: Vasúti társaság.
Tervezett indulási idő	Az az indulási nap és időpont, amelyre a menetvonalat kérelmezik.
Ütemezett menetrend	A vasúti infrastruktúra kronológiailag meghatározott foglaltsága egy vonat nyílt pályán vagy az állomásokon való mozgása esetében. A menetrend változtatásait a PM-nek legalább 2 nappal annak a napnak a kezdete előtt kell megadnia, amikor a vonat elindul a kiindulási helyéről. Ez a menetrend egy adott napra érvényes. Egyes országokban üzemi menetrend néven ismerik.
Üzemzavar	A vonat üzem közbeni nem tervezett megállása anélkül, hogy az út folytatásával kapcsolatos információk rendelkezésre állnának.
Szolgáltató	A konkrét szállítási fázis felelős továbbítója. Az a fél, aki fogadja és kezeli a foglalásokat.
Szállítmány	Egyetlen küldeményként szállított teherkocsik vagy intermodális rakodási egységek, az érintett konténerek, csomagok vagy áruk mennyiségétől vagy számától függetlenül. Szinonima: küldemény.
Rövid határidejű menetvonal-kérelem	A 2012/34/EU irányelv szerinti egyedi, további szállítási vagy üzemi igények miatti menetvonal-kérelem.

Kifejezés	Leírás
KELLENE	Ez a szó vagy az „AJÁNLOTT” melléknév azt jelenti, hogy bizonyos körülmények között létezhetnek érvényes okok egy adott tétel figyelmen kívül hagyására, de az eltérő cselekvés választása előtt az összes következményt érteni és alaposan mérlegelni kell.
NEM KELLENE	Ez vagy a „NEM AJÁNLOTT” kifejezés azt jelenti, hogy bizonyos körülmények között létezhetnek érvényes okok, amelyek miatt a konkrét viselkedés elfogadható, sőt hasznos, de az e címkével jelölt viselkedés megvalósítása előtt az összes következményt érteni és alaposan mérlegelni kell.
Érdekelt felek	A vasúti szolgáltatás nyújtásában megalapozott érdekeltséggel rendelkező személyek vagy szervezetek, például: Vasúti társaság (VT), A szállítmány nyomon követésének szolgáltatója, A mozdony szolgáltatója, A kocsi szolgáltatója, A mozdonyvezető/vonatszemélyzet szolgáltatója, A gurítódombos rendező pályaudvar szolgáltatója, A váltókat mozgató szolgáltató, A szolgáltatási integrátor, A résidő szolgáltatója (PM), A vonat ellenőrzője (PM), Forgalomirányító, Járműpark-üzemeltető, A komp szolgáltatója, A kocsi és a mozdony ellenőre, A kocsi és a mozdony javítási szolgáltatója, Szállítmánykezelő, Váltó- és gurítódomb-szolgáltató, Logisztikai szolgáltató, Címzett, Feladó, **Az intermodális szállítás esetében még:** A konténer szolgáltatója, Az intermodális terminál üzemeltetője, A pőrekocsik szolgáltatója/Közúti fuvarozó társaság, Gőzhajó, Uszályszolgáltató.
Terminálüzemeltető	A rendező pályaudvar, multimodális vagy intermodális terminál, kikötői terminál vezetéséért felelős szervezeti egység.
TETA	Lásd: Várható vonatérkezési idő.
Visszakeresés	Egy adott küldemény, jármű, berendezés, csomag vagy rakomány keresésére és korábbi szállítási eseményeinek rekonstruálására irányuló kérés nyomán végzett tevékenység.

Kifejezés	Leírás
Nyomon követés	Egy adott küldemény, jármű, berendezés, csomag vagy rakomány jelenlegi helyének és állapotának módszeres figyelemmel kísérésére és rögzítésére irányuló tevékenység.
Vonat	A forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló rendelet meghatározása szerint: A vonat egy vagy több vontatójármű, a hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik, és két vagy több meghatározott pont között közlekedik.
Várható vonatérkezési idő	A vonat várható megérkezési ideje egy meghatározott ponthoz, pl. átadási, váltási ponthoz vagy a vonat rendeltetési helyéhez.
Vonat menetvonala	Lásd: Menetvonal.
Átrakodás	Az intermodális rakodási egységek átrakása az egyik szállítóeszközről egy másikra.
Útvonalterv	A kocsik vagy intermodális egységek esetében a kocsi/intermodális egység tervezett hivatkozási útját mutatja.
Felhasznált egységkapacitás	A berendezés megrakodott vagy üres voltának mértékét jelző kód (pl. tele, üres, LCL).
Rakodási egység	Az összeragasztott, raklapon lévő vagy összekötözött, a mechanikai berendezéssel való hatékonyabb mozgatás érdekében egy egységet alkotó egyéni csomagok száma.
Zárt irányvonat	A feladótól a címzettig közbenső rendezés nélkül csak egyetlen fuvarlevéllel és csak egyféle áruval megrakodva haladó egyféle kocsikból álló áruszállító vonat.
Kocsirakomány	Olyan rakományegység, ahol az egység a kocsi.
Fuvarozási rendelés	A fuvarlevélnek olyan részhalmaza, amely a VT számára mutatja a saját felelőssége alatt a következő VT-nek való átadásig történő szállítás elvégzéséhez szükséges vonatkozó információkat. A kocsi szállítmányának továbbításához szükséges utasítás.
Menetlevél	A szállító által vagy nevében kiállított, a rakomány szállítására vonatkozó szerződést bizonyító dokumentum.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

III. függelék

A fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak nemzeti kapcsolattartó pontjai által ellátandó feladatok

1. Az Ügynökség és a vasúti ágazat szereplői (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsi-üzembentartók, állomásüzemeltetők, menetjegy-értékesítők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek) közötti kapcsolattartó pont szerepének betöltése a tagállamokban, biztosítva, hogy a vasúti ágazat szereplői részt vegyenek a fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak használatában, és értesüljenek az általános fejleményekről, valamint az irányítóbizottság által hozott döntésekről.

2. A vasúti ágazat tagállami szereplői által felvetett, az FTA ÁME végrehajtásával és alkalmazásával kapcsolatos kérdések és meglátások továbbítása a fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak irányítóbizottságához az FTA végrehajtásával foglalkozó együttműködési csoport által végzett elemzést követően.

3. Kapcsolattartás a tagállami vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság (a továbbiakban: RISC) tagjával, biztosítva, hogy az utóbbi a RISC ülései előtt megismerje a fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos nemzeti szintű problémákat, és hogy az érintett vasúti ágazati szereplők megfelelő tájékoztatást kapjanak a RISC-nek a fuvarozási/személyszállításiszolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos döntéseiről.

4. A tagállam garantálja, hogy felveszi a kapcsolatot minden engedéllyel rendelkező vasúti társasággal és egyéb vasúti ágazati szereplővel (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsi-üzembentartók, állomásüzemeltetők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek), részletesen tájékoztatja őket a nemzeti kapcsolattartó pontról, illetve tanácsolja nekik, hogy vegyék fel a kapcsolatot az utóbbival, ha az még nem történt meg.

5. A tagállam ismert vasúti ágazati szereplőiben tudatosítani a fuvarozási és a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásairól szóló rendeletek értelmében fennálló kötelezettségeket és megfelelési előírásokat (az FTA ÁME végrehajtásával és alkalmazásával kapcsolatosan).

6. Kapcsolattartás a tagállammal az elsődleges helynévkódoknak a központi referencia-adatbázisba való feltöltéséért felelős szerv kijelölése érdekében. A kijelölt szervről be kell számolni a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnak, hogy az megfelelő módon terjeszthesse az információt.

7. Az információmegosztás elősegítése a tagállami vasúti ágazati szereplők (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsi-üzembentartók, állomásüzemeltetők, menetjegy-értékesítők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek) között a tagállamon belül.