KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2021/541

2021 m. kovo 26 d.

kuriuo dėl duomenų skaičiavimo ir keitimosi jais supaprastinimo bei tobulinimo ir pakeitimų valdymo tvarkos atnaujinimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1305/2014

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje ([1]), ypač į jos 5 straipsnio 11 dalį,

kadangi:

(1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/796 ([2]) 19 straipsnyje reikalaujama, kad Europos Sąjungos geležinkelių agentūra (toliau – Agentūra) teiktų Komisijai rekomendacijas dėl techninių sąveikos specifikacijų (TSS) ir jų tikslinimo pagal Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnį ir užtikrintų, kad TSS būtų pritaikytos prie techninės pažangos, rinkos tendencijų ir socialinių reikalavimų;

(2) pagal Komisijos deleguotojo sprendimo (ES) 2017/1474 ([3]) 13 straipsnį turi būti persvarstytas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1305/2014 ([4]) (TAF TSS) siekiant, *inter alia*, supaprastinti jo pagrindinės techninės dalies atnaujinimo vykdant TAF TSS pakeitimų valdymo procesą tvarką ir parengti, persvarstyti arba supaprastinti TAF TSS apibrėžtų su informacijos mainais su kitomis sistemomis ar operatoriais susijusių pranešimų turinį ir struktūrą;

(3) šiuo tikslu 2020 m. rugsėjo 9 d. Agentūra pateikė rekomendaciją Komisijai į TAF TSS įtraukti naujas arba pakeistas specifikacijas dėl metodikos ir informacijos, susijusios su numatomu atvykimo laiku, klientams teikiamais sekimo duomenimis ir keitimusi duomenimis su kitomis sistemomis, srautų ir pritaikyti pakeitimų valdymo tvarką;

(4) todėl Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1305/2014 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(5) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 1305/2014 priedas pakeičiamas šio reglamento priedo tekstu.

([1]) OL L 138, 2016 5 26, p. 44.

([2]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004 (OL L 138, 2016 5 26, p. 1).

([3]) 2017 m. birželio 8 d. Komisijos deleguotasis sprendimas (ES) 2017/1474, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 papildoma konkrečiais techninių sąveikos specifikacijų rengimo, tvirtinimo ir peržiūros tikslais (OL L 210, 2017 8 15, p. 5).

([4]) 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1305/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 (OL L 356, 2014 12 12, p. 438).

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2021 m. kovo 26 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

TURINYS

1. ĮVADAS 23
1.1. Santrumpos 23
1.2. Informaciniai dokumentai 23
1.3. Techninė taikymo sritis 24
1.4. Geografinė taikymo sritis 24
2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS IR TAIKYMO SRITIS 24
2.1. TSS taikymo srities funkcija 24
2.2. Ne TSS taikymo srities funkcijos 25
2.3. Posistemio aprašymo apžvalga 25
2.3.1. Aptariami procesai 25
3. ESMINIAI REIKALAVIMAI 26
3.1. Esminių reikalavimų laikymasis 26
3.2. Esminių reikalavimų aspektai 26
3.3. Su bendraisiais reikalavimais susiję aspektai 26
3.3.1. Sauga 26
3.3.2. Patikimumas ir prieinamumas 26
3.3.3. Sveikata 26
3.3.4. Aplinkos apsauga 26
3.3.5. Techninis suderinamumas 27
3.3.6. Prieinamumas 27
4. POSISTEMIO APIBŪDINIMAS 27
4.1. Įvadas 27
4.2. Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos 27
4.2.1. Krovinio išsiuntimo pranešimo duomenys 28
4.2.2. Traukinio linijos užsakymas ir traukinio linijos paskyrimas 28
4.2.3. Traukinio parengimas 30
4.2.4. Traukinio važiavimo informacija ir traukinio važiavimo prognozė 31
4.2.5. Paslaugos nutraukimo informacija 32
4.2.6. Numatomas krovinio perdavimo / atvykimo laikas 32
4.2.7. Vagono judėjimas 34
4.2.8. Keitimasis duomenimis kokybei pagerinti 35
4.2.9. Pagrindiniai informaciniai duomenys 35
4.2.10. Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės 36
4.2.11. Tinklų naudojimas ir ryšiai 37

4.3. Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos 39
4.3.1. Sąsajos su infrastruktūros TSS 39
4.3.2. Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS 39
4.3.3. Sąsajos su riedmenų posistemiu 40
4.3.4. Sąsajos su traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS 40
4.3.5. Sąsajos su telematikos priemonių, skirtų keleivių vežimo paslaugoms teikti, posistemiu 40
4.4. Eksploatavimo taisyklės 40
4.4.1. Duomenų kokybė 41
4.4.2. Centrinės saugyklos eksploatavimas 42
4.5. Techninės priežiūros taisyklės 42
4.6. Profesinė kvalifikacija 42
4.7. Sveikatos ir darbo saugos sąlygos 42
5. SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS 43
5.1. Apibrėžtis 43
5.2. Sudedamųjų dalių sąrašas 43
5.3. Sudedamųjų dalių charakteristikos ir specifikacijos 43
6. SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR (ARBA) TINKAMUMO NAUDOTI VERTINIMAS IR POSISTEMIO PATIKRA ..43
6.1. Sąveikos sudedamosios dalys 43
6.1.1. Vertinimo procedūros 43
6.1.2. Modulis 43
6.2. Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis 43
6.2.1. IT priemonių suderinamumo vertinimas 43
7. ĮGYVENDINIMAS 44
7.1. Įvadas 44
7.2. Pakeitimų valdymas 45
7.2.1. Pakeitimų valdymo procesas 45
7.2.2. Specifinis šio reglamento I priedėlyje išvardytų dokumentų pakeitimų valdymo procesas 45
I priedėlis. Techninių dokumentų sąrašas 47
II priedėlis. Žodynėlis 48
III priedėlis. Užduotys, kurias vykdo Telematikos priemonių, skirtų krovinių arba keleivių vežimo paslaugoms teikti, nacionalinė ryšių palaikymo institucija (NCP) 56

1. **ĮVADAS**

1.1. **Santrumpos**

1 lentelė

Santrumpos

Santrumpa	Apibrėžtis
CI	Bendroji sąsaja
EC	Europos Komisija
ERA	Europos Sąjungos geležinkelių agentūra (kitaip – Agentūra)
IM	Infrastruktūros valdytojas
ISO	Tarptautinė standartizacijos organizacija
LCL	Už konteinerio talpą mažesnis krovinys
LRU	Vadovaujanti geležinkelio įmonė
RISC	Geležinkelio sąveikos ir saugos komitetas
RU	Geležinkelio įmonė
TAF	Telematikos priemonės, skirtos krovinių vežimo paslaugoms teikti
TAP	Telematikos priemonės, skirtos keleivių vežimo paslaugoms teikti
TCP/IP	Perdavimo valdymo protokolas / interneto protokolas
TSS	Techninė sąveikos specifikacija
WK	Vagonų valdytojas

1.2. **Informaciniai dokumentai**

2 lentelė

Informaciniai dokumentai

Nr.	Dokumento nuoroda	Pavadinimas	Naujausia redakcija
1	Direktyva (ES) 2016/797	2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (OL L 138, 2016 5 26, p. 44)	2020 5 27
2	TAP TSS reglamentas (ES) Nr. 454/2011	2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 123, 2011 5 12, p. 11)	2019 5 27
3	Direktyva 2012/34/ES	2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32)	2017 11 14
4	ERA-TD-105	TAF TSS D.2 PRIEDAS. F PRIEDĖLIS „TAF TSS DUOMENŲ IR PRANEŠIMŲ PAVYZDYS“	

5	TAF TSS Reglamentas Nr. 62/2006	2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 62/2006 dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 13, 2006 1 18, p. 1)	2006 1 18
6	C(2010) 2576 galutinis	2010 m. balandžio 29 d. Komisijos sprendimas dėl įgaliojimo Europos geležinkelio agentūrai parengti ir persvarstyti technines sąveikos specifikacijas, kad į jų taikymo sritį būtų įtraukta visa Sąjungos geležinkelių sistema	2010 4 29
7	Direktyva (ES) 2016/798	2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (OL L 138, 2016 5 26, p. 102)	2016 5 26
8	Komisijos deleguotasis sprendimas (ES) 2017/1474	2017 m. birželio 8 d. Komisijos deleguotasis sprendimas (ES) 2017/1474, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 papildoma konkrečiais techninių sąveikos specifikacijų rengimo, tvirtinimo ir peržiūros tikslais (OL L 210, 2017 8 15, p. 5).	2017 8 15

1.3. **Techninė taikymo sritis**

Ši techninė sąveikos specifikacija (toliau – TAF TSS) yra susijusi su posistemio „Telematikos priemonės“, įrašyto į Direktyvos (ES) 2016/797 II priedo sąrašo funkcinę sritį, sudedamąja dalimi „priemonės krovinių vežimo paslaugoms“, apibūdinta to priedo 2.6 skirsnio b punkte.

TAF TSS tikslas – nustačius techninius pagrindus užtikrinti efektyvų keitimąsi informacija ir pasiekti, kad vežimo procesas būtų kuo gyvybingesnis ekonomiškai. Ji apima priemones, skirtas krovinių vežimo paslaugoms teikti, ir sąsajų su kitomis transporto rūšimis valdymą, o tai reiškia, kad, be tiesioginio traukinių eksploatavimo, joje daugiausia dėmesio skiriama geležinkelio įmonės transporto paslaugoms. Saugos aspektai nagrinėjami tik tiek, kiek jie siejasi su duomenų elementų buvimu; vertės neturės įtakos saugiam traukinio eksploatavimui, o šios TAF TSS reikalavimų atitikties negalima laikyti atitiktimi saugos reikalavimams.

TAF TSS taip pat turi įtakos sąlygoms, kuriomis naudotojai naudojasi geležinkelio transportu. Šiuo atžvilgiu sąvoka „naudotojai“ reiškia ne tik infrastruktūros valdytojus ar geležinkelio įmones, bet ir visus kitus paslaugų teikėjus, tokius kaip vagonų įmonės, įvairiarūšio vežimo operatoriai ir net užsakovai.

1.4. **Geografinė taikymo sritis**

TSS taikoma Sąjungos tinklui, apibrėžtam Direktyvos (ES) 2016/797 I priedo 1 skirsnyje.

2. **POSISTEMIO APIBRĖŽTIS IR TAIKYMO SRITIS**

2.1. **TSS taikymo srities funkcija**

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis apibrėžtas Direktyvos (ES) 2016/797 II priedo 2.6 skirsnio b punkte.

Jį visų pirma sudaro:

— priemonės, skirtos krovinių vežimo paslaugoms teikti, įskaitant informacines sistemas (krovinių ir traukinių stebėjimas realiuoju laiku),

— rūšiavimo ir skirstymo sistemos, čia skirstymo sistemos yra siejamos su traukinio formavimu,

— išankstinių užsakymų sistemos, kurios čia siejamos su išankstiniu traukinio linijos užsakymu,

— sąsajų su kitomis transporto rūšimis valdymas ir elektroninių lydimųjų dokumentų rengimas.

2.2. **Ne TSS taikymo srities funkcijos**

Atsiskaitymų su užsakovais ir jų sąskaitų faktūrų tvarkymo sistemos bei atsiskaitymų su įvairiais paslaugų teikėjais, tokiais kaip geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai, ir jų sąskaitų faktūrų tvarkymo sistemos nėra įtrauktos į šios TSS taikymo sritį. Tačiau sistemos projekte, kuriuo grindžiamas duomenų perdavimas pagal 4.2 skirsnį „Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos“, yra numatyta reikiama informacija, kuria grindžiamas mokėjimas už vežimo paslaugas.

Į šios telematikos priemonių TSS taikymo sritį neįtrauktas ilgalaikis tvarkaraščių planavimas. Nepaisant to, kai kur bus daroma nuoroda į ilgalaikio planavimo rezultatą, kai tai siejasi su efektyviu informacijos perdavimu, reikalingu traukiniams eksploatuoti.

2.3. **Posistemio aprašymo apžvalga**

2.3.1. *Aptariami procesai*

Atsižvelgiant į užsakovo poreikius, viena iš paslaugų yra organizuoti ir tvarkyti susisiekimo liniją pagal vadovaujančios geležinkelio įmonės ir užsakovo sutartį.

Užsakovas ryšį palaiko tik su vadovaujančia geležinkelio įmone. Jei vežimo grandinėje dalyvauja daugiau negu viena geležinkelio įmonė, vadovaujanti geležinkelio įmonė taip pat yra atsakinga už veiklos koordinavimą su kitomis geležinkelio įmonėmis. Šią paslaugą taip pat gali teikti ekspeditorius arba kitas subjektas.

Pagal Direktyvą (ES) 2016/797 ši krovinių vežimo geležinkeliu sektoriui skirta TSS taikoma tik infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių (vadovaujančių geležinkelio įmonių) duomenų mainams. Ši TSS suteikia galimybę vadovaujančiai geležinkelio įmonei teikti užsakovui informaciją, visų pirma:

— traukinio linijos informaciją;

— traukinio važiavimo informaciją nustatytose pranešimo vietose, įskaitant bent užsakyto transporto kelionės pradžios, perdavimo / perleidimo ir kelionės pabaigos vietas;

— numatomą traukinio atvykimo į galutinę paskirties vietą, įskaitant depus ir įvairiarūšio vežimo terminalus, laiką;

— paslaugos nutraukimą. Sužinojusi apie paslaugos nutraukimą vadovaujanti geležinkelio įmonė apie jį laiku praneša užsakovui.

Aktualią TAF atitinkantys pranešimai, skirti šiai informacijai teikti, apibrėžti 4 skirsnyje.

Geležinkelio įmonės arba vadovaujančios geležinkelio įmonės paprastai turi gebėti bent:

— NUSTATYTI paslaugų kainą ir vežimo trukmę, vagonų tiekimą (tam tikrais atvejais), vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto informaciją (vietą, būklę ir su vagonu arba įvairiarūšio vežimo vienetu susijusį numatomą atvykimo laiką), kai kroviniai gali būti kraunami į tuščius vagonus, konteinerius ir t. t.;

— SUTEIKTI apibrėžtą paslaugą patikimai ir sklandžiai taikydamos bendrus veiklos procesus ir susijusias sistemas. Geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir kiti paslaugų teikėjai bei suinteresuotosios šalys, pvz., muitinė, turi gebėti keistis elektronine informacija;

— ĮVERTINTI suteiktų paslaugų kokybę, palyginti su tuo, kas buvo apibrėžta, t. y. ar išrašytos sąskaitos atitinka pasiūlytą kainą, ar tikroji vežimo trukmė atitinka įsipareigojimus, ar pateikti vagonai atitinka užsakymą, ar tikrasis atvykimo laikas atitinka numatytąjį;

— EKSPLOATUOTI taip, kad būtų našiai panaudojami traukinių, infrastruktūros ir riedmenų parko pajėgumai, taikant veiklos procesus, sistemas ir duomenų mainus, kurių reikia vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto ir traukinių judėjimo grafikui parengti.

Tuščių vagonų tvarkymas tampa ypač aktualus turint omenyje sąveikius vagonus. Pakrautų ir tuščių vagonų tvarkymas iš esmės nesiskiria. Tuščių vagonų gabenimas taip pat yra pagrįstas krovinių išsiuntimo užsakymais, kai šių riedmenų parko valdytojas turi būti laikomas užsakovu.

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

3.1. Esminių reikalavimų laikymasis

Pagal Direktyvą (ES) 2016/797 Sąjungos geležinkelių sistema, posistemiai ir jų sąveikos sudedamosios dalys turi atitikti esminius reikalavimus, bendrais bruožais išdėstytus tos direktyvos III priede.

Pagal šios TSS taikymo sritį atitinkamų 3 skirsnyje išvardytų posistemio esminių reikalavimų vykdymas bus užtikrintas laikantis 4 skirsnyje „Posistemio apibūdinimas“ aprašytų specifikacijų.

3.2. Esminių reikalavimų aspektai

Taikomi esminiai reikalavimai:

— sauga,

— patikimumas ir prieinamumas,

— sveikata,

— aplinkos apsauga,

— techninis suderinamumas,

— prieinamumas.

Pagal Direktyvą (ES) 2016/797 esminiai reikalavimai gali būti paprastai taikomi visai transeuropinei geležinkelių sistemai arba atskirai kiekvienam posistemiui ir jo sudedamosioms dalims.

3.3. Su bendraisiais reikalavimais susiję aspektai

Toliau nustatyta bendrųjų reikalavimų svarba telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemiui.

3.3.1. *Sauga*

Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 ir 1.1.5 esminiai reikalavimai telematikos priemonių posistemiui netaikomi.

3.3.2. *Patikimumas ir prieinamumas*

„Traukiniui judant, dalyvaujančių stacionarių ar judančių sudedamųjų dalių monitoringas ir techninė priežiūra turi būti organizuojama, atliekama ir įvertinama taip, kad būtų išlaikytas jų veikimas numatytomis sąlygomis.“

Šis esminis reikalavimas vykdomas pagal šiuos skirsnius:

— 4.2.9 skirsnį – pagrindiniai informaciniai duomenys,

— 4.2.10 skirsnį – įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės,

— 4.2.11 skirsnį – tinklų naudojimas ir ryšiai.

3.3.3. *Sveikata*

Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 1.3.1 ir 1.3.2 esminiai reikalavimai telematikos priemonių posistemiui netaikomi.

3.3.4. *Aplinkos apsauga*

Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 ir 1.4.5 esminiai reikalavimai telematikos priemonių posistemiui netaikomi.

3.3.5. *Techninis suderinamumas*

Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 1.5 esminis reikalavimas telematikos priemonių posistemiui netaikomas.

3.3.6. *Prieinamumas*

Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 1.6 esminis reikalavimas telematikos priemonių posistemiui netaikomas.

4. **POSISTEMIO APIBŪDINIMAS**

4.1. **Įvadas**

Geležinkelių sistema, kuriai taikoma Direktyva (ES) 2016/797 ir kurios dalis yra telematikos priemonių posistemis, yra integruota sistema, kurios nuoseklumas turi būti patikrintas. Visų pirma turi būti patikrintas posistemio specifikacijų nuoseklumas, jo sąsajų suderinimas su sistema, į kurią jis yra integruotas, taip pat valdymo ir techninės priežiūros taisyklių nuoseklumas.

Atsižvelgiant į visus taikomus esminius reikalavimus, telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemį apibūdina:

4.2. **Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos**

Atsižvelgiant į 3 skirsnyje nurodytus esminius reikalavimus, funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos apima šiuos parametrus:

— krovinio išsiuntimo pranešimo duomenis,

— traukinio linijos užsakymą ir traukinio linijos paskyrimą,

— traukinio parengimą,

— traukinio važiavimo informaciją ir traukinio važiavimo prognozę,

— paslaugos nutraukimo informaciją,

— vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto numatomą perdavimo arba atvykimo laiką,

— vagono judėjimą,

— keitimąsi duomenimis kokybei pagerinti,

— pagrindinius informacinius duomenis,

— įvairias informacijos rinkmenas ir duomenų bazes,

— tinklų naudojimą ir ryšius.

Be 4 skirsnio ir jo dalių nuostatų, kiekvienas suinteresuotasis subjektas gali keistis pranešimais pagal 4.2.2.3 (tik traukinio eksploatavimo arba traukinio parengimo eksploatuoti metu), 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.2, 4.2.6.3 ir 4.2.6.4 punktus su kitais suinteresuotaisiais subjektais, teikiančiais tą pačią krovinių vežimo paslaugą, su sąlyga, kad suinteresuotieji subjektai yra identifikuojami. Už taip siunčiamus pranešimus siuntėjas gali imti mokestį.

Vadovaujanti geležinkelio įmonė pagal sutartinį susitarimą yra atsakinga už užsakovams teikiamą informaciją.

Išsamios duomenų specifikacijos nustatytos visų duomenų kataloge. Privalomi pranešimų formatai ir šio katalogo duomenys nustatyti I priedėlyje nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“. Be to, tuo tikslu gali būti taikomi kiti esami standartai, jei dalyvaujančios šalys yra sudariusios konkretų susitarimą, kuriuo leidžiama naudoti tuos standartus, visų pirma mišriajam arba įvairiarūšiam vežimui ar ES valstybių narių, turinčių sienas su trečiosiomis valstybėmis, teritorijoje.

Bendrosios pastabos apie pranešimo struktūrą

Pranešimą sudaro du duomenų rinkiniai:

— kontrolės duomenys, apibrėžiami privaloma pranešimo antrašte iš pranešimų katalogo;

— informaciniai duomenys, apibrėžiami privalomu arba neprivalomu kiekvieno pranešimo turiniu ir privalomu arba neprivalomu duomenų rinkiniu kataloge.

Jei šiame reglamente nustatyta, kad pranešimas arba duomenų elementas yra neprivalomas, dėl jo naudojimo sprendžia dalyvaujančios šalys. Šių pranešimų ir duomenų elementų taikymas turėtų būti įtrauktas į sutartinį susitarimą. Jei duomenų katalogo neprivalomi elementai tam tikromis sąlygomis yra privalomi, tai turi būti nurodyta duomenų kataloge.

4.2.1. *Krovinio išsiuntimo pranešimo duomenys*

4.2.1.1. Užsakovo pateikiamas krovinio išsiuntimo pranešimas

Užsakovas vadovaujančiai geležinkelio įmonei nusiunčia krovinio išsiuntimo pranešimą. Jame turi būti visa informacija, reikalinga, kad krovinys iš krovinio siuntėjo būtų nuvežtas krovinio gavėjui pagal „Vienodąsias tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisykles“ (CIM) ir „Vienodąsias transporto priemonių naudojimo tarptautiniam geležinkelių susisiekimui sutarčių taisykles“ (CUV). Vadovaujanti geležinkelio įmonė turi papildyti šiuos duomenis papildoma informacija. Krovinio išsiuntimo pranešimo duomenų, įskaitant papildomus duomenis, prierašas yra apibrėžtas šio reglamento I priedėlio lentelėje pateiktame sąraše nurodytuose dokumentuose – TAF TSS D.2 priedo A priedėlyje „Vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto reiso planavimas“ ir D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“ (4).

Atvirosios prieigos atveju vadovaujanti geležinkelio įmonė, sudaranti su užsakovu sutartį, turi visą informaciją, kai papildomi turimi duomenys. Su kitomis geležinkelio įmonėmis keistis pranešimais nebūtina. Pagal šiuos duomenis taip pat pateikiamas skubus traukinio linijos užsakymas, jei to reikia krovinio išsiuntimo pranešimui vykdyti.

Toliau aprašyti pranešimai naudojami neatvirosios prieigos atveju. Šių pranešimų turinys taip pat gali būti pagrindas skubiam traukinio linijos užsakymui pateikti, jei to reikia krovinio išsiuntimo pranešimui vykdyti.

4.2.1.2. Krovinio išsiuntimo užsakymai

Krovinio išsiuntimo užsakymas pirmiausia yra krovinio išsiuntimo pranešimo informacijos prierašas. Vadovaujančios geležinkelio įmonės jį turi siųsti geležinkelio įmonėms, dalyvaujančioms vežimo grandinėje. Krovinio išsiuntimo užsakymo turinyje turi būti atitinkama informacija, reikalinga, kad geležinkelio įmonė galėtų vežti krovinį, kol ji už jį yra atsakinga iki perleidimo kitai geležinkelio įmonei.

Privaloma krovinio išsiuntimo užsakymo duomenų struktūra ir išsami šio pranešimo forma yra pateiktos I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlio „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“ – elemento „Krovinio išsiuntimo užsakymo pranešimas“ aprašyme.

Šių krovinio išsiuntimo užsakymų pagrindinį turinį sudaro:

— informacija apie krovinio siuntėją ir krovinio gavėją,

— maršruto parinkimo informacija,

— krovinio atpažinimo kodas,

— informacija apie vagoną,

— informacija apie vietą ir laiką.

4.2.2. *Traukinio linijos užsakymas ir traukinio linijos paskyrimas*

4.2.2.1. Preliminarios pastabos

Nuo traukinio linijos priklauso prašomi, patvirtinti ir tikrieji duomenys apie traukinio liniją ir jos charakteristikas, kurie turi būti saugomi kiekvienoje tos traukinio linijos atkarpoje. Toliau aprašoma informacija, kurią turi turėti infrastruktūros valdytojas ir (arba) pajėgumų paskirstymo įstaiga. Įvykus pokyčiams, ši informacija visuomet turi būti atnaujinama. Todėl iš informacijos apie metinę traukinio liniją turi būti galima gauti duomenis apie trumpalaikius pakeitimus. Visų pirma vadovaujanti geležinkelio įmonė informuoja užsakovą, jei jam daromas poveikis.

Skubus traukinio linijos užsakymas

Dėl išskirtinių traukinių važiavimo atvejų arba trumpalaikių vežimo poreikių geležinkelio įmonė arba pareiškėjas turi turėti galimybę tinkle gauti *ad hoc* traukinio liniją.

Geležinkelio įmonė arba pareiškėjas, vykdantis atsakingo pareiškėjo funkciją, infrastruktūros valdytojui turi pateikti visus būtinus duomenis, kada ir kur traukiniui reikia važiuoti, ir fizines charakteristikas, jei jos sąveikauja su infrastruktūra. Šie reikalavimai taikomi visiems skubiems traukinio linijos užsakymams ir susijusiems pranešimams. Minimalaus laikotarpio Europos lygmeniu nenustatyta. Tinklo nuostatuose gali būti nustatyti minimalūs laikotarpiai.

Į skubų traukinio linijos užsakymą neįtraukiami eismo valdymo klausimai. Laiko riba nuo skubaus traukinio linijos užsakymo iki eismo valdymo traukinio linijos pakeitimo nustatoma vietos susitarimais ir gali būti nurodyta tinklo nuostatuose.

Reikalavimai, kuriais atsižvelgiama į geležinkelio įmonės, pareiškėjo ir infrastruktūros valdytojo pareigas vykdant traukinio linijos užsakymo ir skyrimo procesus, į šį reglamentą neįtraukti. Atitinkama informacija pateikta Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/773 ([1]) (OPE TSS).

4.2.2.2. Traukinio linijos užsakymo pranešimas

Norėdama užsakyti traukinio liniją, geležinkelio įmonė arba pareiškėjas, prisiimantis atsakingo pareiškėjo funkciją, infrastruktūros valdytojui arba pajėgumų paskirstymo įstaigai nusiunčia traukinio linijos užsakymo pranešimą.

Traukinio linijos užsakymo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.2.3. Išsamios traukinio linijos informacijos pranešimas

Infrastruktūros valdytojas arba pajėgumų paskirstymo įstaiga, veikianti kaip planuojantis infrastruktūros valdytojas, atsakydamas (-a) į geležinkelio įmonės arba pareiškėjo traukinio linijos užsakymą, nusiunčia jam (jai) išsamios traukinio linijos informacijos pranešimą.

Išsamios traukinio linijos informacijos pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.2.4. Traukinio linijos patvirtinimo pranešimas

Norėdama patvirtinti infrastruktūros valdytojo arba pajėgumų paskirstymo įstaigos pasiūlytą traukinio liniją, prašanti geležinkelio įmonė arba pareiškėjas, prisiimantis atsakingo pareiškėjo funkciją, nusiunčia traukinio linijos patvirtinimo pranešimą.

Traukinio linijos patvirtinimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.2.5. Išsamios traukinio linijos informacijos atmetimo pranešimas

Norėdama atmesti infrastruktūros valdytojo arba pajėgumų paskirstymo įstaigos pasiūlytą išsamią traukinio linijos informaciją, prašanti geležinkelio įmonė arba pareiškėjas, prisiimantis atsakingo pareiškėjo funkciją, tam valdytojui arba tai įstaigai nusiunčia išsamios traukinio linijos informacijos atmetimo pranešimą.

Išsamios traukinio linijos informacijos atmetimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.2.6. Traukinio linijos atsisakymo pranešimas

Norėdama atsisakyti visos arba dalies patvirtintos traukinio linijos, geležinkelio įmonė arba pareiškėjas, prisiimantis atsakingo pareiškėjo funkciją (planavimo etapu) arba atsakingos geležinkelio įmonės funkciją (eksploatavimo etapu), atitinkamam infrastruktūros valdytojui arba pajėgumų paskirstymo įstaigai nusiunčia traukinio linijos atsisakymo pranešimą.

Traukinio linijos atsisakymo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

([1]) 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/773 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio sąveikos techninės specifikacijos, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2012/757/ES (OL L 139 I, 2019 5 27, p. 5).

4.2.2.7. Traukinio linijos negalimumo pranešimas

Jei geležinkelio įmonės arba pareiškėjo patvirtinta traukinio linija nebegalima, infrastruktūros valdytojas arba pajėgumų paskirstymo įstaiga, prisiimanti planuojančio infrastruktūros valdytojo funkciją (planavimo etapu) arba atsakingo infrastruktūros valdytojo funkciją (eksploatavimo etapu), traukinio liniją užsakiusiai geležinkelio įmonei arba pareiškėjui nusiunčia traukinio linijos negalimumo pranešimą.

Infrastruktūros valdytojas privalo geležinkelio įmonę informuoti iš karto, kai tik sužino, kad traukinio linija nebegalima. Traukinio linijos negalimumo pranešimas gali būti siunčiamas bet kada nuo traukinio linijos užsakymo momento iki traukinio išvykimo. Priežastis siųsti šį pranešimą gali būti, pvz., kliūtis kelyje.

Traukinio linijos negalimumo pranešimas reiškia, kad traukinio linijos ar jos dalies naudoti negalima ir ji nebeegzistuoja.

Jei galima alternatyvi traukinio linija, kartu su šiuo pranešimu arba kai tik ta traukinio linija tampa žinoma, infrastruktūros valdytojas alternatyvų pasiūlymą privalo nusiųsti be papildomo geležinkelio įmonės prašymo. Tai daroma kartu su šiuo traukinio linijos negalimumo pranešimu nusiunčiant susijusį išsamios traukinio linijos informacijos pranešimą. Jei alternatyvaus pasiūlymo pateikti negalima, infrastruktūros valdytojas privalo nedelsdamas informuoti geležinkelio įmonę.

Traukinio linijos negalimumo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.2.8. Gavimo patvirtinimo pranešimas

Kiekvieno pranešimo gavėjas susijusio pranešimo siuntėjui nusiunčia gavimo patvirtinimo pranešimą, patvirtindamas, kad jo senoji sistema pranešimą priėmė.

Gavimo patvirtinimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.3. *Traukinio parengimas*

4.2.3.1. Bendrosios pastabos

Šiuo pagrindiniu parametru aprašomi pranešimai, kuriais turi būti apsikeista traukinio parengimo etapu iki traukinio išvykimo.

Rengiant traukinį tikrinamas traukinio ir maršruto suderinamumas. Tikrinimą atlieka geležinkelio įmonė remdamasi susijusių infrastruktūros valdytojų pateikta informacija apie infrastruktūros aprašą ir infrastruktūros apribojimus.

Jei visą traukinį perima kita geležinkelio įmonė, atsakinga geležinkelio įmonė kitai atsakingai geležinkelio įmonei nusiunčia traukinio sudėties pranešimą. Pagal sutartinius susitarimus šį pranešimą atsakinga geležinkelio įmonė privalo nusiųsti infrastruktūros valdytojui (-ams). Tai taikoma ir tuomet, jei traukinio liniją užsakė kitas atsakingas pareiškėjas, įgaliojęs atsakingą geležinkelio įmonę vykdyti traukinio važiavimą. Be to, atsakinga geležinkelio įmonė, pavedusi vykdyti traukinio važiavimą kitai geležinkelio įmonei, ir toliau lieka pranešimų mainų su infrastruktūros valdytoju dalyvė.

Jei traukinio sudėtis buvo pakeista vietoje, šiuo pranešimu turi būti apsikeista dar kartą, pateikiant atsakingos geležinkelio įmonės atnaujintą informaciją.

4.2.3.2. Traukinio sudėties pranešimas

Atsakinga geležinkelio įmonė nusiunčia traukinio sudėties pranešimą kitai atsakingai geležinkelio įmonei, vykdančiai krovinio vežimo paslaugą, ir vadovaujančiai geležinkelio įmonei. Pagal tinklo nuostatus traukinio sudėties pranešimą atsakinga geležinkelio įmonė taip pat siunčia infrastruktūros valdytojui (-ams).

Traukinio sudėties pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

Būtinieji traukinio sudėties pranešimų, kuriais keičiasi geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas, elementai nustatyti Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/773 (OPE TSS) 4.2.2.7.2 skirsnyje.

4.2.3.3. Traukinio parengties pranešimas

Atsakinga geležinkelio įmonė infrastruktūros valdytojui traukinio parengties pranešimą siunčia kiekvieną kartą, kai parengtas traukinys gali išvykti, nebent pagal nacionalines taisykles infrastruktūros valdytojas tvarkaraštį pripažįsta kaip traukinio parengties pranešimą.

Jei vykdomas mišrusis vežimas, terminalo operatorius geležinkelio įmonei traukinio parengties pranešimą siunčia kiekvieną kartą, kai vagonų sąstatas parengiamas važiuoti. Traukos paslaugą iki įvažiavimo į infrastruktūros valdytojo infrastruktūrą taško teikianti geležinkelio įmonė nusiunčia traukinio parengties pranešimą geležinkelio įmonei, teikiančiai traukinių eismo paslaugą infrastruktūros valdytojo tinkle.

Traukinio parengties pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.4. *Traukinio važiavimo informacija ir traukinio važiavimo prognozė*

4.2.4.1. Bendrosios pastabos

Šiuo pagrindiniu parametru nustatoma traukinio važiavimo informacija ir traukinio važiavimo prognozė. Juo turi būti nustatoma, kaip palaikyti infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės dialogą, kad būtų keičiamasi traukinių važiavimo informacija ir traukinių važiavimo prognozėmis.

Šiuo pagrindiniu parametru nustatoma, kaip infrastruktūros valdytojas turi tinkamu laiku siųsti traukinio važiavimo informaciją geležinkelio įmonei ir kitam su traukinio eksploatavimu susijusiam gretimos infrastruktūros valdytojui.

Traukinio važiavimo informacija naudojama pranešti apie esamą traukinio būklę pagal sutartį nustatytose pranešimo vietose.

Traukinio važiavimo prognozė naudojama informacijai apie numatomąjį laiką pagal sutartį nustatytose prognozės vietose pateikti. Šį pranešimą infrastruktūros valdytojas siunčia geležinkelio įmonei ir su traukinio važiavimu susijusiam gretimos infrastruktūros valdytojui.

Sutartiniuose susitarimuose nustatomos su traukinio važiavimu susijusios pranešimo vietos.

Šis geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų keitimasis informacija visuomet vyksta tarp atsakingo infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės, kuri yra atsakinga už traukinio važiavimo vykdymą. Tai taikoma ir tuomet, jei traukinio liniją užsakė kitas atsakingas pareiškėjas, įgaliojęs atsakingą geležinkelio įmonę vykdyti traukinio važiavimą. Be to, atsakinga geležinkelio įmonė, pavedusi vykdyti traukinio važiavimą kitai geležinkelio įmonei, ir toliau lieka pranešimų mainų su infrastruktūros valdytoju dalyvė.

Pagal sutartinį susitarimą vadovaujanti geležinkelio įmonė užsakovui teikia traukinio važiavimo prognozę ir traukinio važiavimo informaciją. Pranešimo vietas abi šalys nustato sutartyje.

4.2.4.2. Traukinio važiavimo prognozės pranešimas

Šį perleidimo vietų, perdavimo vietų ir paskirties vietos, kaip aprašyta 4.2.4.1 skirsnyje, pranešimą infrastruktūros valdytojas turi siųsti geležinkelio įmonei, kuri vykdo traukinio važiavimą.

Jei pagal sutartinį susitarimą vykdomas mišrusis vežimas, vadovaujanti geležinkelio įmonė arba atsakinga geležinkelio įmonė užtikrina, kad terminalo operatoriui būtų nusiųstas traukinio važiavimo prognozės pranešimas.

Be to, infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmonei turi pateikti pranešimą apie kitas pranešimo vietas, numatytas geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo sutartyse.

Traukinio važiavimo prognozė taip pat gali būti siunčiama prieš traukiniui pradedant važiuoti. Papildomo vėlavimo tarp dviejų pranešimo vietų riba turi būti nustatyta geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo, kuriam turi būti siunčiama pradinė ar nauja prognozė, sutartyje. Jei vėlavimo trukmė nežinoma, infrastruktūros valdytojas turi siųsti paslaugos nutraukimo pranešimą (žr. 4.2.5 skirsnį „Paslaugos nutraukimo informacija“).

Traukinio važiavimo prognozės pranešime turi būti nurodytas numatomas laikas, taikomas sutartinei prognozės vietai.

Infrastruktūros valdytojas šį pranešimą siunčia kitam su traukinio važiavimu susijusiam gretimos infrastruktūros valdytojui.

Traukinio važiavimo prognozės pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.4.3. Traukinio važiavimo informacijos pranešimas ir traukinio vėlavimo priežasties pranešimas

Traukinio važiavimo informacijos pranešimą infrastruktūros valdytojas atsakingai geležinkelio įmonei turi siųsti:

— traukiniui išvykus iš kelionės pradžios vietos, atvykus į paskirties vietą,

— traukiniui atvykus į perleidimo vietas, perdavimo vietas bei sutartimi nustatytas (pvz., tvarkymo) pranešimo vietas ir išvykus iš jų.

Kai tik sužinoma vėlavimo priežastis (pirma prielaida), taip pat jei vėlavimo priežasties informacija pasikeičia, ją infrastruktūros valdytojas turi pateikti atsakingai geležinkelio įmonei atskiru traukinio vėlavimo priežasties pranešimu.

Traukinio važiavimo informacijos ir traukinio vėlavimo priežasties pranešimų privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.5. *Paslaugos nutraukimo informacija*

4.2.5.1. Bendrosios pastabos

Šiuo pagrindiniu parametru nustatoma, kaip geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas tarpusavyje keičiasi paslaugos nutraukimo informacija.

Sužinojusi apie paslaugos nutraukimą važiuojant traukiniui, už kurį ji yra atsakinga, geležinkelio įmonė turi nedelsiant informuoti atitinkamą infrastruktūros valdytoją (geležinkelio įmonė apie tai gali pranešti žodžiu). Jei traukinio važiavimas nutraukiamas, infrastruktūros valdytojas siunčia traukinio važiavimo nutraukimo pranešimą liniją užsakiusiai geležinkelio įmonei ir kitam su traukinio važiavimu susijusiam gretimos infrastruktūros valdytojui.

Jei vėlavimo trukmė yra žinoma, infrastruktūros valdytojas turi siųsti traukinio važiavimo prognozės pranešimą.

4.2.5.2. Traukinio važiavimo nutraukimo pranešimas

Jei traukinio važiavimas nutraukiamas, infrastruktūros valdytojas šį pranešimą siunčia kitam su traukinio važiavimu susijusiam gretimos infrastruktūros valdytojui ir atsakingai geležinkelio įmonei.

Jei pagal sutartinį susitarimą vykdomas mišrusis vežimas, vadovaujanti geležinkelio įmonė arba geležinkelio įmonė užtikrina, kad terminalo operatoriui būtų nusiųstas traukinio važiavimo nutraukimo pranešimas.

Traukinio važiavimo nutraukimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.6. *Numatomas krovinio perdavimo / atvykimo laikas*

4.2.6.1. Preliminarios pastabos

4.2.2 skirsnyje „Traukinio linijos užsakymas“ daugiausia aprašomas geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo ryšys. Atskirai vykdomas vagonų arba įvairiarūšio vežimo vienetų stebėjimas į šį keitimąsi informacija neįtrauktas. Tai daroma geležinkelio įmonės (vadovaujančios geležinkelio įmonės) lygmeniu, remiantis su traukiniu susijusiais pranešimais, ir yra aprašyta nuo 4.2.6 skirsnio „Numatomas krovinio perdavimo / atvykimo laikas“ iki 4.2.7 skirsnio „Vagono judėjimas“.

Keitimasis su vagonais arba įvairiarūšio vežimo vienetais susijusia informacija ir jos atnaujinimas iš esmės yra galimas kaupiant krovinio reiso planus ir vagono judėjimo informaciją (4.2.10.2 skirsnis „Kitos duomenų bazės“).

Užsakovui svarbiausia informacija visada yra numatomas jo krovinio atvykimo laikas ir numatomas traukinio atvykimo laikas. Su vagonu susijęs numatomas atvykimo laikas ir numatomas perdavimo laikas taip pat yra esminė ryšio tarp vadovaujančios geležinkelio įmonės ir geležinkelio įmonės informacija. Ši informacija yra pagrindinė vadovaujančios geležinkelio įmonės priemonė fiziniam krovinio vežimui stebėti ir jam tikrinti pagal įsipareigojimą užsakovui.

Visi su traukiniu susijusiuose pranešimuose prognozuojami laikai yra susiję su traukinio atvykimu į tam tikrą vietą, kuri gali būti perleidimo vieta, perdavimo vieta, traukinio paskirties vieta arba kita pranešimo vieta. Vis šie laikai – numatomi traukinio atvykimo laikai.

Pagal sutartinį susitarimą vadovaujanti geležinkelio įmonė užsakovui pateiks krovinio lygmens numatomą atvykimo laiką ir numatomą perdavimo laiką ir traukinio lygmens numatomą traukinio atvykimo laiką. Informacijos išsamumą abi šalys nustato sutartyje.

Mišriojo vežimo duomenų pranešimuose, kuriuose yra krovinių vežimo vienetų (pvz., konteinerių, universaliųjų konteinerių, puspriekabių) identifikatoriai, pagal standartus ISO 6346 ir EN 13044 naudojami atitinkamai kodai BIC arba ILU.

4.2.6.2. Numatomo perdavimo / atvykimo laiko skaičiavimas

Numatomo perdavimo / atvykimo laiko skaičiavimas grindžiamas informacija, gauta iš atsakingo infrastruktūros valdytojo, kuris traukinio važiavimo prognozės pranešimu siunčia numatomą traukinio atvykimo į sutartoje traukinio linijoje nustatytas pranešimo vietas laiką (bet kuriuo atveju perleidimo, perdavimo arba atvykimo vietas, įskaitant įvairiarūšio vežimo terminalus), pvz., perleidimo vietos iš vieno infrastruktūros valdytojo kitam infrastruktūros valdytojui (šiuo atveju numatomas traukinio atvykimo laikas sutampa su numatomu perleidimo laiku).

Geležinkelio įmonė turi apskaičiuoti kitai krovinio vežimo grandinės geležinkelio įmonei perdavimo vietų arba kitų nustatytų pranešimo vietų sutartoje traukinio linijoje numatomą vagonų ir (arba) įvairiarūšio vežimo vienetų perdavimo laiką.

Pastaba dėl mišriojo vežimo. Jei vagone yra įvairiarūšio vežimo vienetų, numatomas vagono perdavimo laikas kartu yra ir numatomas įvairiarūšio vežimo vienetų perdavimo laikas. Pažymėtina, kad geležinkelio įmonė negali apskaičiuoti numatomo įvairiarūšio vežimo vienetų ar traukinio atvykimo laiko už vežimo viešuoju geležinkeliu ribų. Todėl geležinkelio įmonė susijusius numatomus perdavimo laikus gali pateikti tik terminale veikiančiai geležinkelio įmonei, kuri numatomą atvykimo laiką arba numatomą traukinio atvykimo laiką pateiks atvykimo terminalo operatoriui. Remdamasis šiuo numatomu atvykimo laiku arba numatomu traukinio atvykimo laiku terminalo operatorius pateiks ETP mišriojo vežimo operatoriui, o šis tą patį ETP pateiks galutiniam užsakovui (pvz., važtos ekspeditoriui, logistikos paslaugų teikėjui ir t. t.).

Vadovaujanti geležinkelio įmonė yra atsakinga už numatomo atvykimo laiko ir numatomo traukinio atvykimo laiko palyginimą su įsipareigojimu užsakovui.

Numatomo atvykimo laiko ir numatomo traukinio atvykimo laiko nuokrypis nuo įsipareigojimo užsakovui turi būti reguliuojamas pagal sutartį ir dėl jo vadovaujanti geležinkelio įmonė gali pradėti įspėjimo valdymo procesą. Informacijai apie šio proceso rezultatą pranešti yra numatytas įspėjimo pranešimas.

Kad galėtų pradėti įspėjimo valdymo procesą, vadovaujanti geležinkelio įmonė turi turėti galimybę teikti traukinio arba vagono nuokrypių užklausas. Ši vadovaujančios geležinkelio įmonės užklausa ir geležinkelio įmonės atsakymas taip pat yra nurodyti toliau.

4.2.6.3. Vagono numatomo perdavimo / atvykimo laiko pranešimas

Šio pranešimo tikslas – iš vienos vežimo grandinei priklausančios atsakingos geležinkelio įmonės kitai nusiųsti numatomą perdavimo laiką arba atnaujintą numatomą perdavimo laiką.

Visos vagonų vežimo grandinei priklausančios atsakingos geležinkelio įmonės numatomą atvykimo laiką arba atnaujintą numatomą atvykimo laiką siunčia vadovaujančiai geležinkelio įmonei. Pagal sutartinį susitarimą, remdamasi sužinotais numatomais perdavimo laikais, vadovaujanti geležinkelio įmonė apskaičiuoja ir savo užsakovui bei terminalo operatoriui pateikia tikslų numatomą atvykimo laiką arba numatomą traukinio atvykimo laiką.

Vagono numatomo perdavimo / atvykimo laiko pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.6.4. Įspėjimo pranešimas

Numatomą atvykimo laiką palyginusi su įsipareigojimu užsakovui, vadovaujanti geležinkelio įmonė dalyvaujančioms geležinkelio įmonėms gali siųsti įspėjimo pranešimą. Privalomos įspėjimo pranešimo struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

Pastaba. Atvirosios prieigos atveju numatomo perdavimo laiko ir numatomo atvykimo laiko skaičiavimas yra geležinkelio įmonės vidaus procesas. Šiuo atveju pati geležinkelio įmonė yra vadovaujanti geležinkelio įmonė.

4.2.7. *Vagono judėjimas*

4.2.7.1. Preliminarios pastabos

Į pranešimus apie vagono judėjimą įtraukiami duomenys turi būti saugomi ir prieinami elektroniniu būdu. Jie taip pat pagal sutartį turi būti pranešimu pateikti įgaliotoms šalims:

— vagono išleidimo pranešimas;

— vagono išvykimo pranešimas;

— vagono atvykimas į depą;

— vagono išvykimas iš depo;

— su vagonu susijusių išimčių pranešimas;

— vagono atvykimo pranešimas;

— vagono pristatymo pranešimas.

Pagal sutartinį susitarimą vadovaujanti geležinkelio įmonė privalo užsakovui toliau aprašytais pranešimais teikti vagono judėjimo informaciją.

4.2.7.2. Vagono išleidimo pranešimas

Vadovaujanti geležinkelio įmonė nebūtinai yra pirmoji vežimo grandinės geležinkelio įmonė. Šiuo atveju vadovaujanti geležinkelio įmonė atsakingai geležinkelio įmonei turi pranešti, kad vagonas yra parengtas išvilkti iš užsakovo atsarginio kelio (išvykimo vieta pagal vadovaujančios geležinkelio įmonės įsipareigojimą) nurodytu išleidimo laiku (išvykimo data ir laikas).

Šie įvykiai gali būti saugomi vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Vagono išleidimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.7.3. Vagono išvykimo pranešimas

Geležinkelio įmonė turi informuoti vadovaujančią geležinkelio įmonę apie tikrąją datą ir laiką, kada vagonas buvo išvilktas iš išvykimo vietos.

Šie įvykiai gali būti saugomi vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Išsiuntus šį pranešimą, atsakomybė už vagoną iš užsakovo pereina geležinkelio įmonei. Vagono išvykimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.7.4. Vagono atvykimo į depą pranešimas

Geležinkelio įmonė turi informuoti vadovaujančią geležinkelio įmonę, kad vagonas atvyko į jos depą. Šis pranešimas gali būti pagrįstas traukinio važiavimo informacijos pranešimu, aprašytu 4.2.4 skirsnyje „Traukinio važiavimo prognozė“. Šis įvykis gali būti saugomas vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Vagono atvykimo į depą pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.7.5. Vagono išvykimo iš depo pranešimas

Geležinkelio įmonė turi informuoti vadovaujančią geležinkelio įmonę, kad vagonas išvyko iš jos depo. Šis pranešimas gali būti pagrįstas traukinio važiavimo informacijos pranešimu, aprašytu 4.2.4 skirsnyje „Traukinio važiavimo prognozė“. Šis įvykis gali būti saugomas vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Vagono išvykimo iš depo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.7.6. Su vagonu susijusios išimties pranešimas

Geležinkelio įmonė turi informuoti vadovaujančią geležinkelio įmonę, jei vagonui atsitinka kas nors nenumatyta, kas galėtų turėti įtakos numatomam perdavimo / atvykimo laikui arba dėl ko reikėtų imtis papildomų veiksmų. Dėl šio pranešimo daugeliu atvejų taip pat reikia iš naujo skaičiuoti numatomą perdavimo / atvykimo laiką. Jei vadovaujanti geležinkelio įmonė nusprendžia nustatyti naują numatomą perdavimo / atvykimo laiką, ji atsakydama siunčia pranešimą geležinkelio įmonei, kuri šį pranešimą nusiuntė kartu su nuoroda „Numatomo perdavimo / atvykimo laiko prašymas“ (pranešimas „Su vagonu susijusios išimties pranešimas, naujo numatomo perdavimo / atvykimo laiko prašymas“). Naujas numatomas perdavimo / atvykimo laikas turi būti skaičiuojamas taikant 4.2.6 skirsnyje „Numatomas krovinio perdavimo / atvykimo laikas“ nurodytą procedūrą.

Ši informacija gali būti saugoma vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Su vagonu susijusių išimčių pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.7.7. Vagono atvykimo pranešimas

Paskutinė geležinkelio įmonė vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto vežimo grandinėje turi vadovaujančią geležinkelio įmonę informuoti, kad vagonas atvyko į jos depą (geležinkelio įmonės vietą). Vagono atvykimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.7.8. Vagono pristatymo pranešimas

Paskutinė geležinkelio įmonė vagono vežimo grandinėje turi vadovaujančią geležinkelio įmonę informuoti, kad vagonas pastatytas krovinio gavėjo atsarginiame kelyje.

Pastaba. Jei prieiga yra atviroji, aprašytas vagono judėjimas yra geležinkelio įmonės (vadovaujančios geležinkelio įmonės) vidaus procesas. Nepaisant to, ji turi atlikti visus skaičiavimus ir saugoti duomenis kaip vadovaujanti geležinkelio įmonė, sudariusi sutartį su užsakovu ir jam įsipareigojusi.

Numatomo 1 ir 2 vagonų perdavimo laiko apskaičiavimo 1 pavyzdžiu grindžiamų pranešimų sekos diagrama (žr. 4.2.6.2 skirsnį „Numatomo perdavimo / atvykimo laiko apskaičiavimas“) įtraukta į perdavimo pranešimo diagramą I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS A.5 priedo „TAF TSS paveikslai ir pranešimų sekos diagramos“ 6 skirsnyje.

4.2.8. *Keitimasis duomenimis kokybei pagerinti*

Kad būtų konkurencingas, Europos geležinkelių ūkis savo užsakovams turi teikti aukštesnės kokybės paslaugas (taip pat žr. Direktyvos (ES) 2016/797 III priedo 2.7.1 punktą). Įvertinimo procesas yra pagrindinis procesas po reiso, padedantis gerinti kokybę. Be užsakovui suteiktos paslaugos įvertinimo, vadovaujančios geležinkelio įmonės, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi įvertinti paslaugos komponentų, kurie kartu sudaro užsakovui pateikiamą produktą, kokybę. Procese dalyvauja infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės (ypač jei jos yra vadovaujančios), parinkdamos atskirus kokybės parametrus, maršrutą arba vietą ir įvertinimo laikotarpį, kurių tikrieji rezultatai turi būti įvertinti pagal nustatytus kriterijus ir kurie paprastai numatomi sutartyje. Vertinimo proceso rezultatai turi aiškiai rodyti pasiektą lygį, palyginti su siektinu rodikliu, dėl kurio susitarė sutarties šalys.

4.2.9. *Pagrindiniai informaciniai duomenys*

4.2.9.1. Įvadas

Siekiant remti traukinių parengimą ir vagonų naudojimą, vagonų valdytojas duomenis apie riedmenis pateikia informacinėje riedmenų duomenų bazėje.

4.2.9.2. Informacinės riedmenų duomenų bazės

Valdytojas yra atsakingas už duomenų apie riedmenis kaupimą informacinėje riedmenų duomenų bazėje.

Informacija, kuri turi būti įtraukta į atskiras informacines riedmenų duomenų bazes, yra išsamiai aprašyta I priedėlyje (C priedėlis).

Informacinės riedmenų duomenų bazės turi užtikrinti galimybę lengvai gauti bazinius riedmenų duomenis, kad atliekant kiekvieną operaciją perduodamų duomenų kiekis būtų kuo mažesnis. Duomenų bazių turinys turi būti prieinamas, pagrįstas struktūrinės prieigos teisėmis pagal visiems paslaugų teikėjams (ypač infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms) suteiktas teises.

Informacinės riedmenų duomenų bazės įrašai gali būti skirstomi taip:

— administraciniai duomenys, susiję su sertifikavimo ir registravimo elementais. Be to, pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 445/2011 ([2]) 5 straipsnį vagonų valdytojai gali saugoti už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo identifikacinius numerius;

— konstrukciniai duomenys, kurie apima visas sudedamąsias (fizines) riedmenų dalis, ypač informacija, būtina geležinkelio įmonėms traukinių eismui planuoti ir traukiniams eksploatuoti.

Prižiūrėtojas privalo užtikrinti, kad šie duomenys būtų turimi ir kad būtų įvykdyti su jais susiję procesai;

Informacinės riedmenų duomenų bazės privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.10. *Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės*

4.2.10.1. Informacijos rinkmenos

Krovininius traukinius eksploatuojant Europos tinkle, šios informacijos rinkmenos turi būti turimos ir prieinamos visiems paslaugų teikėjams (infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, logistikos paslaugų teikėjams ir riedmenų parko valdytojams). Duomenys visada turi atitikti tikrąją būseną. Jei informacijos rinkmena naudojama kartu su TAP TSS, jos rengimas ir keitimas turi atitikti TAP TSS, kad būtų gauta optimali sinergija.

Europos Sąjungos geležinkelių agentūra centralizuotai saugos ir tvarkys vienintelius šių informacinių duomenų kodus:

— visų infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ir paslaugų teikimo įmonių kodavimo informacijos rinkmeną,

— (pagrindinių ir pagalbinių) vietų kodavimo informacijos rinkmeną.

Agentūra saugos vietos kodų ir įmonių kodų informacijos rinkmenos kopiją. Su šiais duomenimis gali susipažinti kiekvienas pateikęs atskirą prašymą ir laikydamasis intelektinės nuosavybės teisės.

Kitų kodų sąrašai nustatyti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.10.2. Vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazė (neprivaloma)

Kad būtų galima sekti traukinių ir vagonų judėjimą, gali būti įdiegta vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazė, atnaujinama realiuoju laiku po kiekvieno aktualaus įvykio. Įgalioti subjektai, tokie kaip prižiūrėtojai ir riedmenų parko valdytojai, gali turėti prieigą prie svarbių duomenų, kad galėtų vykdyti savo funkcijas pagal dvišalius susitarimus.

Vadovaujančios geležinkelio įmonės ir kitų geležinkelio įmonių ryšys bendradarbiavimo režimu grindžiamas vagonų ir (arba) įvairiarūšio vežimo vienetų numeriais. Todėl geležinkelio įmonė, kuri ryšį su infrastruktūros valdytojais palaiko traukinio lygmeniu, turi suskaidyti šią informaciją į susijusią su vagonais ir į susijusią su įvairiarūšio vežimo vienetais. Ši su vagonais ir įvairiarūšio vežimo vienetais susijusi informacija gali būti saugoma vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Siekiant informuoti užsakovą, vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje daromi nauji informacijos apie traukinių judėjimą įrašai arba tokie įrašai atnaujinami. Vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto judėjimo dalis duomenų

([2]) 2011 m. gegužės 10 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 445/2011 dėl subjektų, atsakingų už prekinių vagonų priežiūrą, sertifikavimo sistemos, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 653/2007 (OL L 122, 2011 5 11, p. 22).

bazėje parengiama iš karto, kai iš užsakovo gaunamas vagonų arba įvairiarūšio vežimo vieneto išleidimo laikas. Šis išleidimo laikas yra pirmasis vagono judėjimo įrašas vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje, susijęs su pačiu vežimo reisu. Vagono judėjimo pranešimai yra aprašyti 4.2.7 skirsnyje „Vagono judėjimas“. Ši duomenų bazė prieinama per bendrąją sąsają (4.2.11.1 skirsnis „Bendroji architektūra“ ir 4.2.11.6 skirsnis „Bendroji sąsaja“).

Vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazė yra svarbiausia duomenų bazė vagonų judėjimui sekti, taip pat dalyvaujančių geležinkelio įmonių ir vadovaujančios geležinkelio įmonės ryšiui palaikyti. Šioje duomenų bazėje matomas vagono ir įvairiarūšio vežimo vieneto judėjimas nuo išvykimo iki galutinio pristatymo į užsakovo atsarginį kelią, kartu su numatomu perdavimo laiku ir tikruoju buvimo skirtingose vietose laiku iki galutinio pristatymo numatomo atvykimo laiko. Duomenų bazėje taip pat rodomos įvairios riedmenų būsenos, pvz.:

— Būsena: riedmenų krovimas.

  Ši būsena reikalinga geležinkelio įmonei ir infrastruktūros valdytojams, taip pat kitoms vežimo reise dalyvaujančioms geležinkelio įmonėms keistis informacija.

— Būsena: pakrautas vagonas, vykstantis reisu.

  Ši būsena reikalinga infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei keistis informacija tarpusavyje, su kitais infrastruktūros valdytojais ir su kitomis vežimo reise dalyvaujančiomis geležinkelio įmonėmis.

— Būsena: tuščias vagonas, vykstantis reisu.

  Ši būsena reikalinga infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei keistis informacija tarpusavyje, su kitais infrastruktūros valdytojais ir su kitomis vežimo reise dalyvaujančiomis geležinkelio įmonėmis.

— Būsena: riedmenų iškrovimas.

  Ši būsena reikalinga paskirties vietos geležinkelio įmonei ir vežimui vadovaujančiai geležinkelio įmonei keistis informacija.

— Būsena: tuščias vagonas, valdomas riedmenų parko valdytojų

  Ši būsena reikalinga tam, kad būtų galima gauti informaciją apie nustatytų charakteristikų transporto priemonės prieinamumą.

4.2.10.3. Papildomi duomenų bazėms taikomi reikalavimai

Kiekviena sistema (duomenų bazė) turi būti aiškiai apibrėžta ir jos duomenų nuoseklumas turi būti palaikomas duomenų prieinamumo taisyklėmis.

4.2.11. *Tinklų naudojimas ir ryšiai*

4.2.11.1. Bendroji architektūra

IT architektūros tikslas – užtikrinti visiems geležinkelių sektoriaus subjektams galimybę keistis informacija saugioje ir patikimoje aplinkoje bendroje Europos geležinkelių erdvėje.

Ilgainiui atsiras su šiuo posistemiu susijusi didelė ir sudėtinga geležinkelio telematikos priemonių sąveikos bendruomenė, kurią sudarys šimtai dalyvaujančių subjektų (geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų ir t. t.), kurie konkuruodami ir (arba) bendradarbiaudami tenkins rinkos poreikius.

Tinklo ir ryšių infrastruktūra, palaikanti tokią geležinkelio sąveikos bendriją, bus grindžiama bendra keitimosi informacija architektūra, kurią žino ir taiko visi jos dalyviai.

Siūloma keitimosi informacija architektūra:

— skirta įvairiarūšiams informacijos modeliams suderinti semantiškai transformuojant duomenis, kuriais keičiamasi tarp sistemų, ir suderinant verslo procesus ir taikmenų lygio protokolų skirtumus;

— turi labai nedidelį poveikį kiekvieno dalyvio įdiegtai esamai informacinių technologijų architektūrai;

— apsaugo padarytas investicijas į informacines technologijas.

Keitimosi informacija architektūra grindžiama ilgalaikiais IT sektoriaus bendraisiais standartais, kurie, atsižvelgiant į nustatytą riziką, užtikrina tinkamą kibernetinio saugumo lygį. Sąveikaujant visiems subjektams turi būti teikiamas centralizuotų paslaugų rinkinys ir taip užtikrinamas bendras geležinkelio sąveikos vientisumas ir nuoseklumas.

Architektūros koncepcijos įgyvendinimas, pvz., lygiarangių subjektų ryšys, grindžiamas bendrosios sąsajos techniniais standartais, aprašytais I priedėlyje nurodytame techniniame dokumente ERA-TD-104 D2 priedo E priedėlyje „Bendroji sąsaja“.

Grafiškai bendroji architektūra yra pavaizduota I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS A.5 priedo „TAF TSS paveikslai ir pranešimų sekos diagramos“ 1.5 skirsnyje.

4.2.11.2. Tinklas ir saugumas

Tinklas šiuo atveju yra ryšio metodas ir koncepcija, o ne fizinis tinklas.

Tinklas užtikrina būtiną kibernetinio saugumo lygį.

Geležinkelių sąveika grindžiama bendra keitimosi informacija architektūra, kurią žino ir taiko visi dalyviai; taip skatinami nauji dalyviai, ypač užsakovai, ir mažinamos kliūtys jiems prisidėti.

Saugumo koncepcija gali būti įgyvendinta įvairiuose dviejų lygiarangių subjektų ryšio struktūros lygmenyse.

Kad būtų pasiektas aukštas saugumo lygis, visi pranešimai turi būti savarankiški, o tai reiškia, kad pranešimo informacija yra apsaugota ir gavėjas gali patikrinti pranešimo autentiškumą. Tai gali būti išspręsta taikant šifravimo ir parašo schemą, panašią į elektroninio pašto šifravimą.

4.2.11.3. Šifravimas

Atsižvelgiant į verslo reikalavimus, duomenims perduoti ir saugoti gali būti naudojamas nesimetrinis arba simetrinis šifravimas. Šiuo tikslu turi būti įgyvendinta viešojo rakto infrastruktūra (PKI).

Šifravimas grindžiamas bendrosios sąsajos techniniais standartais, aprašytais I priedėlyje nurodytame techniniame dokumente ERA-TD-104 D2 priedo E priedėlyje „Bendroji sąsaja“.

4.2.11.4. Centrinė saugykla

Centrinė saugykla turi gebėti apdoroti:

— metaduomenis – struktūrinius duomenis, kuriais apibūdinamas pranešimų turinys,

— viešojo rakto infrastruktūrą,

— sertifikavimo institucijos funkcijas.

Už centrinės saugyklos valdymą turėtų atsakyti nekomercinė jungtinė Europos organizacija. Jei centrinė saugykla naudojama kartu su TAP TSS, jos rengimas ir pakeitimai turi būti atliekami kuo tiksliau laikantis įgyvendintos TAP TSS, kad būtų gauta optimali sinergija.

4.2.11.5. Bendroji sąsaja

TSS laikymasis, kiek tai susiję su duomenų mainais, reiškia keitimąsi TAF duomenų katalogo privalomais elementais (XSD) pagal TAF TSS 4.2 skirsnio nuostatas.

Tam gali būti naudojamos bendrosios sąsajos specifikacijos, įskaitant XSD naudojimą be jokio konkretaus dalyvaujančių šalių susitarimo. Bendrosios sąsajos specifikacijos turėtų būti reguliariai pritaikomos atsižvelgiant į naujas ryšio technologijas.

Jei yra sudarytas konkretus dalyvaujančių šalių susitarimas, galima naudoti bet kokių ryšio technologijų derinį, jei tik jis dera su bendrosios sąsajos specifikacijomis.

Bendroji sąsaja turi gebėti apdoroti:

— išsiunčiamų pranešimų formatą pagal metaduomenis,

— išsiunčiamų pranešimų pasirašymą ir šifravimą,

— išsiunčiamų pranešimų adresavimą,

— gaunamų pranešimų autentiškumo tikrinimą,

— gaunamų pranešimų iššifravimą,

— gaunamų pranešimų atitikties metaduomenims tikrinimą,

— vieną bendrą prieigą prie įvairių duomenų bazių.

Kiekvienam bendrosios sąsajos objektui suteikiama prieiga prie visų pagal TSS reikalingų kiekvieno vagonų prižiūrėtojo, vadovaujančios geležinkelio įmonės, geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojo ir kt. duomenų, nepaisant to, ar atitinkamos duomenų bazės yra centrinės, ar atskiros (taip pat žr. I priedėlio sąraše nurodytą dokumentą – TAF TSS A.5 priedo „TAF TSS paveikslai ir pranešimų sekos diagramos“ 1.6 skirsnį).

Jei bendroji sąsaja naudojama kartu su TAP TSS, jos rengimas ir pakeitimai turi būti atliekami kuo tiksliau laikantis įgyvendintos TAP TSS, kad būtų gauta optimali sinergija. Remiantis gaunamų pranešimų autentiškumo patikrinimu galima įdiegti būtiniausią pranešimų patvirtinimo lygį:

i) teigiamas – siųsti ACK,

ii) neigiamas – siųsti NACK.

Minėtoms užduotims atlikti bendroji sąsaja naudoja centrinėje saugykloje esančią informaciją.

Jei subjektas naudoja vietinę centrinės saugyklos kopiją, jis privalo savo priemonėmis užtikrinti, kad ta kopija būtų tiksli ir aktuali centrinės saugyklos kopija.

4.2.11.6. Protokolai

Gali būti naudojami tik pagrindinių interneto protokolų rinkinio (vadinamųjų TCP/IP, UDP/IP ir t. t.) protokolai.

4.3. **Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos**

Atsižvelgiant į 3 skirsnyje nurodytus esminius reikalavimus, čia pateikiamos funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos.

4.3.1. *Sąsajos su infrastruktūros TSS*

Infrastruktūros posistemis apima traukinių eismo valdymo, sekimo ir navigacijos sistemas: techninius duomenų apdorojimo ir telekomunikacijų įrenginius, skirtus tolimojo susisiekimo keleivių ir krovinių vežimo paslaugoms teikti tinkle, kad būtų užtikrintas saugus ir darnus tinklo eksploatavimas ir veiksmingas traukinių eismo valdymas.

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemyje naudojami infrastruktūros valdytojo pateikti eksploatavimui reikalingi duomenys yra nustatyti traukinio linijos sutartyje ir gali būti papildyti infrastruktūros apribojimų duomenimis. Taigi tarp šios TSS ir infrastruktūros TSS tiesioginės sąsajos nėra.

4.3.2. *Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS*

Ryšys su kontrole, valdymu ir signalizacija yra tik per:

— traukinio linijos sutartį, kurios linijos ruožo aprašyme yra pateikta atitinkama informacija apie naudojamą valdymo, kontrolės ir signalizacijos įrangą,

— įvairias informacines riedmenų duomenų bazes, kuriose turi būti saugoma riedmenų valdymo, kontrolės ir signalizacijos įrangos informacija.

4.3.3. *Sąsajos su riedmenų posistemiu*

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemyje nurodomi reikiami riedmenų techniniai ir eksploatavimo duomenys.

Riedmenų TSS nustatomos vagono charakteristikos. Jei vagono charakteristikos pasikeičia, jos turi būti atnaujintos informacinėse riedmenų duomenų bazėse vykdant einamąją duomenų bazės priežiūrą. Taigi šios TSS ir riedmenų TSS tiesioginės sąsajos nėra.

4.3.4. *Sąsajos su traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS*

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemyje nurodomos procedūros ir naudojama įranga, leidžianti skirtingus struktūrinius posistemius nuosekliai eksploatuoti įprastomis ir pablogėjusiomis sąlygomis, visų pirma įskaitant traukinių valdymą, traukinių eismo planavimą ir valdymą.

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemyje daugiausia nurodomos krovinių vežimo paslaugoms skirtos priemonės, įskaitant tikralaikį krovinių ir traukinių stebėjimą, taip pat sąsajų su kitų rūšių transportu valdymą. Siekiant užtikrinti nuoseklumą tarp abiejų TSS, taikoma čia aprašyta tvarka.

Kai bus parengtos ir (arba) keičiamos su šios TSS reikalavimais susijusios traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS, turės būti tariamasi su įstaiga, atsakinga už šią TSS.

Jei būtų keičiamos šios su traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS nurodytais eksploatavimo reikalavimais susijusios TSS, turi būti tariamasi su įstaiga, atsakinga už traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS.

4.3.5. *Sąsajos su telematikos priemonių, skirtų keleivių vežimo paslaugoms teikti, posistemiu*

Sąsaja	Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS nuoroda	Telematikos priemonių, skirtų keleivių vežimo paslaugoms teikti, TSS nuoroda
Traukinys parengtas	4.2.3.3 Traukinio parengties pranešimas	4.2.14.1 Pranešimas „Traukinys parengtas“, taikomas visiems traukiniams
Traukinio važiavimo prognozė	4.2.4.2 Traukinio važiavimo prognozės pranešimas	4.2.15.2 „Traukinio važiavimo prognozė“ taikomas visiems traukiniams
Traukinio važiavimo informacija	4.2.4.3 Traukinio važiavimo informacijos pranešimas	4.2.15.1 „Traukinio važiavimo informacija“ taikomas visiems traukiniams
Traukinio važiavimo nutraukimo pranešimas geležinkelio įmonei	4.2.5.2 Traukinio važiavimas nutrauktas	4.2.16.2 Pranešimas „Traukinio važiavimas nutrauktas“ taikomas visiems traukiniams
Trumpalaikio traukinių tvarkaraščio duomenų tvarkymas	4.2.2 Traukinio linijos užsakymas	4.2.17 Traukinių tvarkaraščio trumpalaikių duomenų tvarkymas
Bendroji sąsaja	4.2.11.6 Bendroji sąsaja	4.2.21.7 Bendroji geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų ryšio sąsaja
Centrinė saugykla	4.2.11.5 Centrinė saugykla	4.2.21.6 Centrinė saugykla
Informacijos rinkmenos	4.2.10.1 Informacijos rinkmenos	4.2.19.1 Informacijos rinkmenos

4.4. **Eksploatavimo taisyklės**

Atsižvelgiant į 3 skirsnyje nurodytus esminius reikalavimus, čia pateikiamos konkrečios posistemio, kuriam taikoma ši TSS, eksploatavimo taisyklės.

4.4.1. *Duomenų kokybė*

Užtikrinant duomenų kokybę, TSS pranešimo siuntėjas bus atsakingas už pranešimo duomenų turinio teisingumą pranešimo siuntimo metu. Jei duomenų kokybei užtikrinti turimi šaltinio duomenys iš duomenų bazių, suteiktų pagal TSS, tose duomenų bazėse esantys duomenys turi būti naudojami duomenų kokybei užtikrinti.

Jei duomenų kokybei užtikrinti šaltinio duomenys nėra suteikiami iš duomenų bazių, suteiktų kaip šios TSS dalis, pranešimo siuntėjas, naudodamasis savo ištekliais, turi atlikti duomenų kokybės užtikrinimo patikrinimą.

Duomenų kokybės užtikrinimą sudaro palyginimas su duomenimis iš duomenų bazių, suteiktų kaip šios TSS dalis, kaip aprašyta pirmiau, bei tam tikrais atvejais loginėmis patikromis, siekiant užtikrinti duomenų ir pranešimų pateikimą laiku ir nuoseklumą.

Duomenys yra aukštos kokybės, jei jie yra tinkami naudoti pagal paskirtį, t. y. jie:

— yra be klaidų: prieinami, tikslūs, pateikiami laiku, išsamūs, nuoseklūs, palyginti su kitais šaltiniais, ir t. t., ir

— yra pageidaujamų savybių: aktualūs, visaverčiai, reikiamai detalūs, lengvai skaitomi, lengvai aiškinami ir t. t.

Duomenų kokybę daugiausia apibūdina:

— tikslumas,

— išsamumas,

— nuoseklumas,

— pateikimas laiku.

Tikslumas

Reikiama informacija (duomenys) turi būti kaupiama kuo ekonomiškiau. Tai įmanoma tik tuo atveju, jei registruojami tik pirminiai viso vežimo duomenys ir tik vieną kartą. Todėl pirminiai duomenys turėtų būti įvedami į sistemą kuo arčiau jų šaltinio, kad juos būtų galima visiškai integruoti vykdant bet kurią paskesnio apdorojimo operaciją.

Išsamumas

Prieš išsiunčiant pranešimus, pagal metaduomenis turi būti patikrintas išsamumas ir sintaksė. Taip išvengiama nebūtinos informacijos perdavimo tinklu.

Pagal metaduomenis turi būti tikrinamas ir visų gaunamų pranešimų išsamumas.

Nuoseklumas

Siekiant užtikrinti nuoseklumą, turi būti įgyvendintos veiklos taisyklės. Turėtų būti vengiama dvigubų įrašų, o duomenų savininkas turėtų būti aiškiai įvardytas.

Šių veiklos taisyklių įgyvendinimo pobūdis priklauso nuo taisyklės sudėtingumo. Nesudėtingoms taisyklėms įgyvendinti pakanka nustatyti duomenų bazių apribojimus ir įvykių sužadinimo sąlygas. Sudėtingesnėms taisyklėms, kurioms reikia duomenų iš įvairių lentelių, turi būti įdiegtos patikimumo tikrinimo procedūros, kuriomis duomenų versijos nuoseklumas patikrinamas prieš suformuojant sąsajos duomenis ir imant naudoti naują duomenų versiją. Turi būti užtikrinta, kad perduodami duomenys būtų tikrinami pagal nustatytas veiklos taisykles.

Pateikimas laiku

Svarbu informaciją pateikti, kai jos reikia. Kadangi duomenų saugojimo arba pranešimų siuntimo sužadinimas yra tiesiogiai iš IT sistemos vykdomas įvykis, dėl pateikimo laiku sunkumų nekyla, jei sistema yra tinkamai suprojektuota pagal veiklos procesų reikmes. Tačiau daugeliu atvejų pranešimo siuntimą pradeda operatorius arba jis bent jau grindžiamas papildomais operatoriaus veiksmais. Kad būtų įvykdyti pateikimo laiku reikalavimai, duomenys turi būti atnaujinami kuo greičiau, kartu siekiant užtikrinti, kad automatiškai sistemos siunčiamuose pranešimuose bus tikrieji duomenys.

Pagal išsamias IT specifikacijas turi būti nustatytas atsako į užklausas laikas, atsižvelgiant į įvairias taikymo sritis ir vartotojų tipą. Visi duomenys turi būti atnaujinami ir jais keičiamasi kuo greičiau.

Duomenų kokybės rodikliai

Išsamiose IT specifikacijose apibrėžiamos šios tinkamos procentinės vertės:

— duomenų išsamumas (duomenų laukų, į kuriuos įvestos reikšmės, dalis procentais) ir duomenų nuoseklumas (visose lentelėse (rinkmenose, įrašuose) atitinkančių verčių dalis procentais),

— duomenų pateikimas laiku (duomenų, pateikiamų ne vėliau kaip per nustatytą laiką, dalis procentais),

— reikalaujamas tikslumas (saugomų verčių, atitinkančių tikrąsias vertes, dalis procentais).

4.4.2. *Centrinės saugyklos eksploatavimas*

Centrinės saugyklos funkcijos yra apibrėžtos 4.2.11.5 skirsnyje „Centrinė saugykla“. Siekiant užtikrinti duomenų kokybę, centrinę saugyklą eksploatuojantis subjektas yra atsakingas už metaduomenų atnaujinimą ir kokybę, taip pat už prieigos kontrolės administravimą. Metaduomenų kokybės, t. y. išsamumo atžvilgiu pasakytina, kad nuoseklumas, pateikimas laiku ir tikslumas suteikia galimybę užtikrinti tinkamą saugyklos veikimą, būtiną šios TSS taikymo tikslais.

4.5. **Techninės priežiūros taisyklės**

Atsižvelgiant į 3 skirsnyje nurodytus esminius reikalavimus, čia pateikiamos konkrečios posistemio, kuriam taikoma ši TSS, techninės priežiūros taisyklės.

Vežimo paslaugos kokybė turi būti užtikrinta, net jei duomenų apdorojimo įranga buvo visiškai ar iš dalies sugedusi. Todėl patartina diegti sudvejintas sistemas arba kompiuterius, kurie yra ypač patikimi ir kurių veikimas nenutrūksta dėl techninės priežiūros.

Įvairių duomenų bazių techninės priežiūros aspektai aptarti 4.2.10.3 skirsnyje „Papildomi duomenų bazėms taikomi reikalavimai“.

4.6. **Profesinė kvalifikacija**

Čia pateikiamos personalo profesinės kvalifikacijos, reikalingos atitinkamam posistemiui eksploatuoti ir techninei priežiūrai atlikti ir TSS įgyvendinti.

Šiai TSS įgyvendinti nereikia visiškai naujos techninės ir programinės įrangos sistemos ir naujo personalo. TSS reikalavimams įgyvendinti reikia atlikti tik esamo personalo jau vykdomo eksploatavimo pakeitimus, patobulinimus arba išplėsti funkcijas. Todėl, be galiojančių nacionalinių ir Europos profesinės kvalifikacijos taisyklių, papildomų reikalavimų nėra.

Prireikus papildomo personalo, mokymas neturėtų būti vien parodymas jiems, kaip dirbti su įranga. Personalo narys turi žinoti ir suprasti konkretų savo vaidmenį visame vežimo procese. Visų pirma personalas turi būti informuotas apie reikalavimą išlaikyti aukštą darbo atlikimo lygį, kadangi tai yra lemiamas veiksnys tolesniame etape apdorotinos informacijos patikimumui užtikrinti.

Traukinių sudėčiai ir eksploatavimui reikalinga profesinė kvalifikacija apibrėžta traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS.

4.7. **Sveikatos ir darbo saugos sąlygos**

Čia pateikiamos personalo sveikatos ir darbo saugos sąlygos, reikalingos atitinkamam posistemiui eksploatuoti ir techninei priežiūrai atlikti (arba pagal techninę taikymo sritį, kaip apibrėžta 1.1 punkte) ir TSS įgyvendinti.

Be galiojančių nacionalinių ir Europos sveikatos ir darbo saugos taisyklių, papildomų reikalavimų nėra.

5. **SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS**

5.1. **Apibrėžtis**

Pagal Direktyvos (ES) 2016/797 2 straipsnio 7 punktą:

„sąveikos sudedamosios dalys – bet kuri nedaloma įrengimo sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas arba sukomplektuotas blokas, įtrauktas arba ketinamas įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso geležinkelių sistemos sąveika, įskaitant ir materialius objektus, ir nematerialius objektus“.

5.2. **Sudedamųjų dalių sąrašas**

Sąveikos sudedamosioms dalims taikomos atitinkamos Direktyvos (ES) 2016/797 nuostatos.

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio sąveikos sudedamųjų dalių nenustatyta.

Šios TSS reikalavimams įvykdyti reikia tik standartinės informacinių technologijų įrangos, be jokių konkrečių sąveikos aspektų geležinkeliuose. Tai taikoma techninės įrangos komponentams, standartinei operacinei sistemai ir duomenų bazėms naudojamai programinei įrangai. Taikomoji programinė įranga yra individuali kiekvienam naudotojui ir gali būti pritaikyta bei tobulinama pagal individualų tikrąjį funkcionalumą ir poreikius. Taikomųjų sistemų integravimo architektūros pasiūlyme daroma prielaida, kad jų vidiniai informacijos modeliai gali būti skirtingi. Taikomųjų sistemų integravimas apibrėžiamas kaip procesas, kuriuo pasiekiama, kad atskirai suprojektuotos taikomosios sistemos veiktų kartu.

5.3. **Sudedamųjų dalių charakteristikos ir specifikacijos**

Žr. 5.2 skirsnį; telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, techninei sąveikos specifikacijai neaktualu.

6. **SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR (ARBA) TINKAMUMO NAUDOTI VERTINIMAS IR POSISTEMIO PATIKRA**

6.1. **Sąveikos sudedamosios dalys**

6.1.1. *Vertinimo procedūros*

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, techninei sąveikos specifikacijai neaktualu.

6.1.2. *Modulis*

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, techninei sąveikos specifikacijai neaktualu.

6.2. **Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis**

Pagal Direktyvos (ES) 2016/797 II priedą posistemiai suskirstyti pagal struktūrines ir funkcines sritis.

Struktūrinės srities posistemių atitikties TSS vertinimas yra privalomas. Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis priklauso funkcinei sričiai, todėl šioje TSS atitikties vertinimo modulių nenustatoma.

6.2.1. *IT priemonių suderinamumo vertinimas*

Galima prašyti, kad Agentūra įvertintų Europos geležinkelių sektoriuje diegiamų IT priemonių projektų atitiktį TSS reikalavimams.

Prie vertinimo prašymo pridedama:

— naudojimo atvejo dokumentas, į kurį įtraukiama:

— apimama TAF TSS funkcija,

— nuoroda į TAF TSS skirsnį,

— tikrintinų pranešimų (ir jų sekos) sąrašas ir dokumentai,

— IT sistemos, kurioje naudojami TAF pranešimai, aprašymas,

— IT sistemos ryšio sąsajos aprašymas (bendroji sąsaja, kita ir t. t.),

— informacija, ar prašymas susijęs su ES finansuojamo projekto tarpiniu etapu,

— atitikties vertinimo apimčiai aktualių TAF TSS techninių dokumentų versija,

— IT sistemos XML rinkmena (-os) ir ją (jas) atitinkanti XSD rinkmena (-os).

Per tris mėnesius nuo išsamumo patvirtinimo Agentūra atlieka TAF TSS atitikties testą ir pareiškėjui pateikia atitikties vertinimo ataskaitą. Atitikties ataskaitoje aprašomi šie aspektai:

— ar pranešime (-uose) yra visi TAF TSS nurodyti privalomi elementai,

— ar pranešimas (-ai) atitinka TAF TSS techninius dokumentus,

— ar pranešimų seka atitinka TAF TSS.

Gali būti pateikiami ir kiti nei XML pranešimai, kad būtų nustatyta, ar juose yra TAF TSS nustatyti privalomi elementai. Tokiu atveju vietoje IT sistemos XSD rinkmenos (-ų) pateikiamas pranešimo struktūros aprašas, kuriame aprašomi duomenų elementai arba laukai, kai tinkama, nurodant taikytą standartą (-us) ir jo (jų) versiją.

7. ĮGYVENDINIMAS

7.1. Įvadas

Ši TSS taikoma telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms, posistemiui. Šis posistemis pagal Direktyvos (ES) 2016/797 II priedą yra funkcinis posistemis. Todėl šios TSS taikymas nėra grindžiamas naujo, atnaujinamo arba modernizuojamo posistemio sąvoka, kaip įprasta su struktūriniais posistemiais susijusių TSS taikymo atveju, išskyrus konkrečius TSS nurodytus atvejus.

a) Projekto valdymas

Parengimo ir diegimo darbams vadovauja valdymo komitetas.

Valdymo komitetas nustato strateginio valdymo struktūrą, kad TAF TSS įgyvendinimo darbas būtų veiksmingai valdomas ir koordinuojamas. Rengiant strateginio valdymo struktūrą nustatoma politika, strateginė kryptis ir prioritetai.

Valdymo komitetą, kuriam kartu pirmininkauja Komisija ir geležinkelio sektoriaus atstovaujamųjų organų paskirtas asmuo, sudaro:

— geležinkelio sektoriaus atstovaujamieji organai, veikiantys Europos lygmeniu, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2016/796 5 straipsnio 3 dalyje (toliau – geležinkelio sektoriui atstovaujantys organai),

— Agentūra,

— Komisija ir

— kitos organizacijos, kurias valdymo komitetas pasiūlė įtraukti kaip stebėtojus, jei tam yra pagrįstų techninių ir organizacinių priežasčių.

b) Sistemos kūrimas

Visi susiję dalyviai diegia sistemą pagal savo individualų pagrindinį planą. Dalyviams, kurie nėra pateikę individualaus pagrindinio plano, privalomas yra jų individualus planas, apie kurį pranešta.

c) Diegimo ir eksploatavimo stebėsenos procesas

Visoje Europoje suderintą diegimo ir eksploatavimo stebėseną valdo TAF įgyvendinimo bendradarbiavimo grupė (ĮBG).

Agentūros įsteigtą ir valdomą ĮBG sudaro:

— Agentūra,

— nacionalinės ryšių palaikymo institucijos (žr. III priedėlį),

— atstovaujamieji organai ir

— kitos organizacijos, kurias paskyrė Agentūra ir kurios turi aktualios techninės ir organizacinės patirties.

ĮBG atsakinga už:

— įgyvendinimo ir eksploatavimo pažangos vertinimą, nukrypimų nuo pagrindinio plano analizavimą ir tobulinimo veiksmų siūlymą;

— pagalbą nacionalinėms ryšių palaikymo institucijoms imtis paskesnių veiksmų dėl TAF TSS įgyvendinimo ir eksploatavimo nacionaliniu lygmeniu;

— TAF TSS įgyvendinimo ir eksploatavimo ataskaitų tvirtinimą;

— ataskaitų Europos Komisijai teikimą per Agentūrą.

7.2. **Pakeitimų valdymas**

7.2.1. *Pakeitimų valdymo procesas*

Nustatomos pakeitimų valdymo procedūros, kurias taikant užtikrinama, kad su pakeitimu susijusios sąnaudos bei nauda būtų tinkamai išnagrinėtos ir kad pakeitimo įgyvendinimas būtų kontroliuojamas. Šias procedūras nustato, įdiegia, palaiko ir tvarko Agentūra; jas sudaro:

— techninių apribojimų, dėl kurių reikia pakeitimo, nustatymas;

— už pakeitimo įgyvendinimo procedūras atsakingo subjekto nustatymas;

— įgyvendintinų pakeitimų patikrinimo tvarka;

— pakeitimų valdymo, leidimo, perėjimo ir diegimo nuostatos;

— atsakomybės, susijusios su išsamių specifikacijų tvarkymu, jų kokybės užtikrinimu ir jų sandaros tvarkymu, nustatymas.

Pakeitimų kontrolės valdyba sudaroma iš Agentūros, geležinkelio sektoriui atstovaujančių organų ir valstybių narių. Toks šalių dalyvavimas užtikrina, kad numatyti pakeitimai bus tinkamai išnagrinėti ir jų pasekmės bendrai įvertintos. Numatyta, kad galiausiai Pakeitimų kontrolės valdyba bus atiduota Agentūros globai.

7.2.2. *Specifinis šio reglamento I priedėlyje išvardytų dokumentų pakeitimų valdymo procesas*

Šio reglamento I priedėlyje išvardytų dokumentų pakeitimų valdymo tvarką nustato Agentūra pagal šiuos kriterijus:

(1) Prašymai padaryti pakeitimus, turinčius poveikį dokumentams, pateikiami arba per valstybes nares, arba per Reglamento (ES) 2016/796 38 straipsnio 4 dalyje apibrėžtas geležinkelio sektoriaus atstovaujamąsias organizacijas, veikiančias Europos lygmeniu, arba per TAF TSS valdymo komitetą.

(2) Agentūra renka ir saugo gautus prašymus padaryti pakeitimus.

(3) Agentūra gautus prašymus padaryti pakeitimus pateikia specialiai ERA darbo grupei, kuri juos įvertina ir parengia pasiūlymą, prie kurio prireikus pridedamas ekonominis vertinimas.

(4) Po to Agentūra pateikia kiekvieną prašymą padaryti pakeitimą ir su juo susijusį pasiūlymą Pakeitimų kontrolės valdybai, kuri prašymą padaryti pakeitimą patvirtina, jo nepatvirtina arba atideda jį vėlesniam laikui.

(5) Jei prašymas padaryti pakeitimą nepatvirtinamas, Agentūra prašymo pateikėjui nurodo priežastį, dėl kurios prašymas atmestas, arba paprašo pateikti papildomos informacijos apie pakeitimo projektą.

(6) Jei prašymas padaryti pakeitimą patvirtinamas, techninis dokumentas iš dalies pakeičiamas.

(7) Jei nepavyksta susitarti dėl prašymo padaryti pakeitimą patvirtinimo, Agentūra rekomendaciją atnaujinti I priedėlyje išvardytus dokumentus Komisijai pateikia kartu su naujos dokumento versijos projektu, prašymais padaryti pakeitimus ir jų ekonominiu vertinimu ir šiuos dokumentus pateikia savo interneto svetainėje.

(8) Nauja techninio dokumento versija ir patvirtinti prašymai padaryti pakeitimus pateikiami Agentūros interneto svetainėje. Agentūra valstybes nares nuolat informuoja per komitetą, įsteigtą pagal Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnio 1 dalį.

(9) Jeigu dėl prašymo padaryti pakeitimą reikėtų keisti telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio (TAF) TSS teisinį tekstą, Agentūra Europos Komisijai siunčia prašymą persvarstyti TAF TSS ir (arba) prašyti Agentūros pateikti techninę nuomonę.

(10) Kai pakeitimų valdymo tvarka turi poveikio bendrai su TAP TSS naudojamiems elementams, pakeitimai atliekami kuo mažiau nukrypstant nuo įgyvendintos TAP TSS, kad būtų galima gauti optimalią sinergiją.

I priedėlis.

Techninių dokumentų sąrašas

Galiojanti šių techninių dokumentų versija skelbiama Agentūros interneto svetainėje.

Nr.	Nuoroda	Pavadinimas
1	ERA-TD-100	TAF TSS A.5 PRIEDAS. TAF TSS PAVEIKSLĖLIAI IR PRANEŠIMŲ SEKOS DIAGRAMOS
2	ERA-TD-101	TAF TSS D.2 priedas. A priedėlis (Vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto reiso planavimas)
3	ERA-TD-102	TAF TSS D.2 priedas. B priedėlis. Vagonų ir įvairiarūšio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazė
4	ERA-TD-103	TAF TSS D.2 priedas. C priedėlis. Informacijos rinkmenos
5	ERA-TD-104	TAF TSS D.2 priedas. E priedėlis. Bendroji sąsaja
6	ERA-TD-105	TAF TSS D.2 priedas. F priedėlis. TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys

II PRIEDĖLIS.

Žodynėlis

Terminas	Aprašas
AB	Žr. pajėgumų paskirstymo įstaiga.
Pajėgumų paskirstymo įstaiga	Teisiškai, organizaciškai ir sprendimų priėmimo atžvilgiu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausoma įstaiga, atsakinga už traukinių linijų paskirstymą (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES ([1])).
Pareiškėjas	Geležinkelio įmonė arba tarptautinė geležinkelio įmonių grupė arba kiti fiziniai ir (arba) juridiniai asmenys, pvz., Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007 ([2]) nurodytos kompetentingos institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir mišriojo vežimo operatoriai, norėdami teikti viešąsias paslaugas ar turėdami komercinių interesų, pageidaujantys įsigyti infrastruktūros pajėgumo (Direktyva 2012/34/ES (3)). Pareiškėjas gali imtis vadovaujančios geležinkelio įmonės ir (arba) atsakingo pareiškėjo ir (arba) atsakingos geležinkelio įmonės funkcijų ir paskirtų užduočių ir pareigų, priklausomai nuo konkrečių tinklo nuostatų.
Paskirtinis traukinys	Specialus tiesioginis traukinys, turintis tik reikiamą skaičių vagonų, be tarpinio rūšiavimo važiuojantis iš vienos perkrovimo vietos į kitą.
Užsakymas	Vietos kroviniui vežti transporto priemonėje rezervavimas.
CA	Sertifikavimo institucija
Kombinuotosios nomenklatūros kodas	Užsakovų naudojamas produkto 8 skaitmenų kodas
Mišrusis vežimas keliais ir geležinkeliais arba mišrusis vežimas	Įvairiarūšis vežimas, kurio didžioji reiso dalis Europoje vyksta geležinkeliu, o bet kuri pradinė ir (arba) galutinė vežimo atkarpa keliais yra kuo trumpesnė.
Krovinio gavėjas	Prekes gauti turinti šalis. Sinonimas – prekių gavėjas.
Krovinys	Pagal vieną vežimo sutartį siunčiamas krovinys. Mišriojo vežimo atveju šis terminas gali būti vartojamos statistikos tikslais – krovinių vežimo vienetams arba kelių transporto priemonėms matuoti.
Krovinio išsiuntimo pranešimas	Dokumentas, patvirtinantis vežėjo sutartį dėl vieno krovinio vežimo iš nurodytos priėmimo vietos į nurodytą pristatymo vietą. Jame yra išsami informacija apie vežtiną krovinį.
Krovinio siuntėjas	Šalis, kuri pagal sutartį su paslaugų koordinatoriumi atiduoda krovinį vežti vežėjui, siunčia krovinį per vežėją arba patiki jam jį vežti. Sinonimai: siuntėjas, prekių siuntėjas.
Bendradarbiavimo režimas	Traukinio eksploatavimo režimas, kai įvairios geležinkelio įmonės bendradarbiauja vadovaujamos vienos (vadovaujančios) geležinkelio įmonės. Kiekviena dalyvaujanti geležinkelio įmonė pati užsako vežimo reisui reikalingą traukinio liniją.
CT	Mišrusis vežimas.
Užsakovas	Krovinio išsiuntimo pranešimą vadovaujančiai geležinkelio įmonei išdavęs subjektas.
Tikroji išvykimo data ir laikas	Transporto priemonės išvykimo data (ir laikas)
Tiesioginis traukinys	Iš būtinų riedmenų sudarytas traukinys, be tarpinio rūšiavimo važiuojantis tarp dviejų perkrovimo vietų (pradinio šaltinio ir galutinės paskirties vietos).

Terminas	Aprašas
Atsakingas asmuo	Fizinis arba juridinis asmuo, atsakingas už jo į tinklą įvežamų krovinių riziką, t. y. geležinkelio įmonė.
Šifravimas	Pranešimų kodavimas. Iššifravimas – užšifruotų duomenų grąžinimas į pradinę formą.
ETA	Numatomas atvykimo (į paskirties vietą) laikas. Numatomas atvykimo laikas – laikas, kuriuo, kaip numatyta, traukinys turi atvykti į tam tikrą vietą. Apskaičiavimas gali būti grindžiamas gamybiniais planais (prognozėmis) ir (arba) tikimybiniu skaičiavimu.
ETH	Numatomas traukinio perleidimo iš vieno infrastruktūros valdytojo kitam laikas.
ETI	Numatomas vagonų perdavimo iš vienos geležinkelio įmonės kitai laikas.
ETP	Numatomas paėmimo laikas (atvykus į įvairiarūšio vežimo terminalą)
Prognozuojamas laikas	Tiksliausias numatomas traukinio atvykimo, išvykimo arba pravažiavimo laikas.
Perkrovimo stotis	Stotis, įtraukta į traukinio su įvairiarūšio vežimo vienetais reisą, kurioje krovinys perkraunamas į kitus vagonus.
Bendrasis krovinio svoris	Užsakytas (tikrasis) bendras krovinių svoris (masė), įskaitant pakuotę, tačiau išskyrus vežėjo įrangą
Tvarkymo vieta	Stotis, kurioje geležinkelio įmonė gali pakeisti traukinio sudėtį, tačiau joje ji išlieka atsakinga už vagonus, atsakomybė nesikeičia.
Perleidimo vieta	Traukinio reiso vieta arba vieta tarp dviejų traukinio linijų, kurioje atsakomybė už planavimą ir (arba) paskirstymą ir (arba) eksploatavimą perduodama iš vieno infrastruktūros valdytojo kitam. Susijęs infrastruktūros valdytojas prisiima planuojančio infrastruktūros valdytojo vaidmenį.
Vežimas keliais	Gabenimas keliu
Samdytojas	Fizinis arba juridinis asmuo, kurį tam paskyrė vagono valdytojas arba savininkas.
Suderintosios sistemos kodas	Užsakovų naudojamas šešių skaitmenų prekių kodas (atitinka pirmus šešis Kombinuotosios nomenklatūros kodo skaitmenis).
IM	Infrastruktūros valdytojas – įstaiga arba įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelio infrastruktūros sukūrimą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, taip pat kontrolę, valdymą ir signalizaciją; tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos įvairioms įstaigoms arba įmonėms. Jei infrastruktūros valdytojas savo juridiniu statusu, organizacija arba sprendimų priėmimo procesu yra priklausomas nuo bet kurios geležinkelio įmonės, IV skyriaus 2 ir 3 skirsniuose nurodytas funkcijas atlieka atitinkamai mokesčių surinkimo įstaiga ir pajėgumų paskirstymo įstaiga, kurios savo juridiniu statusu, organizacija ir sprendimų priėmimo procesu yra nepriklausomos nuo jokios geležinkelio įmonės. (Direktyva 2012/34/ES (3)) Infrastruktūros valdytojas gali prisiimti atsakingo infrastruktūros valdytojo ir (arba) planuojančio infrastruktūros valdytojo vaidmenį.
Infrastruktūros valdytojas (IM)	Žr. IM.
Įvažiavimo į infrastruktūros valdytojo tinklą vieta	Ruožas, kuriame mišriojo vežimo traukinys palieka įvairiarūšio vežimo terminalo zoną ir įvažiuoja į pirmą viešąjį infrastruktūros valdytojo tinklą
Išvažiavimo iš infrastruktūros valdytojo tinklo vieta	Ruožas, kuriame mišriojo vežimo traukinys išvažiuoja iš paskutinio viešojo infrastruktūros valdytojo tinklo ir įvažiuoja į atvykimo terminalą.

Terminas	Aprašas
Perdavimas	Kontrolės perdavimas iš vienos geležinkelio įmonės kitai dėl praktinių eksploatavimo ir saugos priežasčių. Pvz.: — mišriosios paslaugos, — paslaugos, kai atsakomybė už vežimą yra bendra, — informacijos tarp skirtingų geležinkelio administravimo įstaigų perdavimas, — informacijos tarp vagono savininkų arba valdytojų ir traukinio operatorių perdavimas.
Perdavimo vieta	Traukinio reiso arba traukinio linijos vieta, kurioje atsakomybė už visą traukinį perduodama iš vienos atsakingos geležinkelio įmonės kitai atsakingai geležinkelio įmonei.
Tarpinė vieta	Traukinio reiso taškas arba traukinio linijos taškas tarp to reiso arba tos linijos pradžios ir pabaigos taškų.
Įvairiarūšio vežimo paslaugų koordinatorius	Įstaiga arba įmonė, su užsakovais sudariusi sutartį dėl įvairiarūšio vežimo vienetų vežimo. Ji rengia važtaraščius, tvarko paskirtinių traukinių pajėgumą ir t. t.
Įvairiarūšio vežimo terminalas	Vieta, kurioje suteikiamas plotas, įranga ir eksploatavimo aplinka, kuriomis naudojantis perduodami krovinių vežimo vienetai (krovinių konteineriai, keičiamieji kėbulai, puspriekabės arba priekabos).
Įvairiarūšis vežimas	Krovinių judėjimas toje pačioje krovimo siuntoje arba transporto priemonėje, kuri nuosekliai naudojama keliose transporto rūšyse, kai kroviniai keičiantis vežimo režimams netvarkomi.
Įvairiarūšio krovinių vežimo vienetas	Konteineriai, keičiamieji kėbulai arba puspriekabės, tinkami mišriajam vežimui.
Reisas	Reisas yra traukinio arba pakrauto arba tuščio vagono važiavimas iš pradinės stoties į paskirties stotį.
Reiso atkarpa	Reiso dalis viename infrastruktūros valdytojo infrastruktūros ruože arba reiso dalis nuo atvykimo į vieno infrastruktūros valdytojo tinklo perleidimo vietą iki išvykimo perleidimo vietos.
Valdytojas	Asmuo, kuris, būdamas transporto priemonės savininkas arba turėdamas teisę ja disponuoti, ją nuolat eksploatuoja ekonomiškai kaip transporto priemonę ir yra atitinkamai užsiregistravęs Riedmenų registre.
Vadovaujanti geležinkelio įmonė	Pareiškėjas arba geležinkelio įmonė, atsakingas (-a) už vežimo linijos organizavimą ir tvarkymą pagal įsipareigojimą užsakovui. Užsakovui ji yra vienintelė įmonė ryšiams. Jei vežimo grandinėje dalyvauja daugiau kaip viena geležinkelio įmonė, vadovaujanti geležinkelio įmonė yra atsakinga už įvairių geležinkelio įmonių koordinavimą, susijusį su traukinio reiso derinimu, įskaitant įvairius traukinio linijos užsakymus.
LRU	Žr. vadovaujanti geležinkelio įmonė.
GALI (angl. *MAY*)	Šis žodis arba būdvardis NEPRIVALOMAS, reiškia, kad elementas iš tiesų yra neprivalomas. Vienas pardavėjas gali nuspręsti tokį elementą įtraukti, nes to yra reikalaujama konkrečioje rinkoje arba pardavėjas mano, kad jis pagerina produktą, o kitas gali tokio paties elemento neįtraukti.

Terminas	Aprašas
	Įgyvendinimas tam tikro parametro nenumatant TURI būti parengtas taip, kad būtų užtikrinta sąveika su kitos dalies įgyvendinimu, į kurį toks parametras įtrauktas, nors funkcionalumas galbūt bus mažesnis. Analogiškai įgyvendinimas tam tikrą parametrą numatant TURI būti parengtas taip, kad būtų užtikrinta sąveika su kitos dalies įgyvendinimu, į kurį toks parametras neįtrauktas (žinoma, išskyrus savybę, kurią suteikia parametras).
Metaduomenys	Duomenys apie duomenis. Jais apibūdinami duomenys, programinės įrangos paslaugos ir kiti komponentai, esantys įmonių informacinėse sistemose. Metaduomenų rūšių pavyzdžiais gali būti standartinės duomenų apibrėžtys, vietos ir maršruto informacija ir sinchronizavimo valdymas bendriesiems duomenims paskirstyti.
TURI (angl. *MUST*)	Šis žodis arba terminai REIKALAUJAMA arba PRIVALO reiškia, kad apibrėžtis yra absoliutus specifikacijos reikalavimas.
NETURI (angl. *MUST NOT*)	Ši frazė reiškia, kad apibrėžtis yra absoliutus specifikacijos draudimas.
Vieno langelio principas (OSS)	Tarptautinis geležinkelio infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas, kai geležinkelio užsakovams suteikiama galimybė naudotis vieno langelio sistema, norint: — užsakyti nurodytas tarptautinio krovinių eismo traukinio linijas; — stebėti visą traukinio judėjimą; — paprastai taip pat pateikti sąskaitas už geležinkelio kelio prieigą infrastruktūros valdytojų vardu.
Atvirosios prieigos režimas	Traukinio eksploatavimo režimas, kai dalyvauja tik viena geležinkelio įmonė, kuri eksploatuoja traukinį įvairiose infrastruktūrose. Ši geležinkelio įmonė sudaro sutartis dėl reikiamų traukinio linijų su visais dalyvaujančiais infrastruktūros valdytojais.
OSS	Vieno langelio principas.
Linija	Linija – infrastruktūros pajėgumas, kurio reikia traukiniui tam tikrą laiko tarpą važiuoti iš vienos vietos į kitą (apibrėžto laiko ir ploto maršrutas).
Traukinio linijų junginys	Atskirų traukinio linijų sujungimas norint padidinti traukinio liniją laiko ir erdvės atžvilgiais.
Lygiarangių	Terminu „lygiarangių“ (angl. *peer-to-peer*) nurodoma sistemų ir priemonių, kuriose paskirstytieji ištekliai naudojami kritinei funkcijai atlikti decentralizuotai, rūšis. Išteklius sudaro duomenų apdorojimo pajėgumas, duomenys (laikmena ir turinys), tinklo pralaidumas ir turimi ištekliai (kompiuteriai, žmogiškieji ir kiti). Kritinė funkcija gali būti paskirstytojo duomenų apdorojimo, dalijimosi duomenimis (turiniu), ryšio ir bendradarbiavimo arba platformos paslaugos. Decentralizuotai tvarkomi gali būti algoritmai, duomenys ir metaduomenys atskirai arba visi kartu. Tai netrukdo centralizuoti kai kurių sistemų ir priemonių dalių, jei tai atitinka jų reikalavimus.
PKI	Viešojo rakto infrastruktūra.
Pristatymo vieta	Vieta, kurioje įvyksta pristatymas (nurodytina išvykimo geležinkelio stotis). Vieta, kurioje perduodama atsakomybė už vagoną.
Išvykimo vieta	Vieta, iš kurios transporto priemonė pagal tvarkaraštį turi išvykti arba išvyko.

Terminas	Aprašas
Paskirties vieta	Vieta, į kurią transporto priemonė turi atvykti arba atvyko. Sinonimas – atvykimo vieta.
Planuojantis infrastruktūros valdytojas	Planuojantis infrastruktūros valdytojas (PIM) – infrastruktūros valdytojas, kuris yra atsakingas už traukinio linijos sudarymą ir paskyrimą. Planuojančio infrastruktūros valdytojo atsakomybės sritis nustatoma perdavimo taškais, pvz., nurodytais kaip pirmas arba paskutinis reiso taškas traukinio linijos užsakymo pranešimo siūlomos arba užsakomos traukinio linijos informacijos skyrelyje. Daugeliu atvejų atsakingas infrastruktūros valdytojas ir planuojantis infrastruktūros valdytojas yra tas pats subjektas. Tačiau tam tikrose vietose ir (arba) tam tikrų traukinių linijų sudarymas, kaip ir eismo stebėsena eksploatuojant, gali būti perduoti kitam infrastruktūros valdytojui.
PIM	Žr. planuojantis infrastruktūros valdytojas.
Laikotarpis iki išvykimo	Trukmė iki išvykimo laiko pagal tvarkaraštį. Laikotarpis iki išvykimo prasideda išvykimo laiku pagal tvarkaraštį minus delta laikas ir baigiasi išvykimo laiku pagal tvarkaraštį.
Pirminiai duomenys	Baziniai pradiniai duomenys, naudojami pranešimams teikti arba funkcijoms užtikrinti ir išvestiniams duomenims skaičiuoti.
Pradėjimas eksploatuoti	Procedūra, priklausanti nuo techninio vagono patvirtinimo ir naudojimo sutarties, sudarytos su geležinkelio įmone, kuri leidžia komercinį vagono eksploatavimą.
Geležinkelio įmonė (RU)	Pagal Direktyvą (ES) 2016/798 geležinkelio įmonė – geležinkelio įmonė, kaip apibrėžta Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 1 punkte, taip pat bet kuri kita viešojo arba privačiojo sektoriaus įmonė, kuri užsiima krovinių gabenimu ir (arba) keleivių vežimu geležinkeliais ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką, įskaitant ir tas įmones, kurios teikia tik traukos paslaugas. Geležinkelio įmonė gali prisiimti vadovaujančios geležinkelio įmonės ir (arba) atsakingo pareiškėjo ir (arba) atsakingos geležinkelio įmonės vaidmenį.
Atsakingas pareiškėjas (RA)	Atsakingas pareiškėjas – pareiškėjas arba užsakovas ir rangovas, taip pat vienas bendras kontaktinis punktas atitinkamam infrastruktūros valdytojui visu planavimo proceso etapu. Pagrindinis atsakingo pareiškėjo uždavinys – pateikti pajėgumo užsakymą infrastruktūros valdytojui. Atsakingas pareiškėjas nebūtinai turi būti geležinkelio įmonė – jis gali būti ir kitas subjektas, kuris gali ir kuriam leidžiama užsakyti pajėgumą.
Atsakingas infrastruktūros valdytojas	Atsakingas infrastruktūros valdytojas (RIM) – infrastruktūros valdytojas, kuris yra atitinkamo tinklo savininkas ir atsako už visą eksploatacinį traukinių ir traukinių linijų tvarkymą savo tinkle.
Atsakinga geležinkelio įmonė (RRU)	Atsakinga geležinkelio įmonė atsako už traukinio važiavimą eksploatavimo etapu visą reisą arba reiso atkarpą. Jei traukinį eksploatuoja daugiau kaip viena atsakinga geležinkelio įmonė, atsakomybė iš vienos atsakingos geležinkelio įmonės kitai perduodama perdavimo vietoje. Atsakinga geležinkelio įmonė infrastruktūros valdytojui yra kontaktinis punktas visiems pranešimų mainams eksploatavimo etapu. Remdamasi susitarimu su atsakingu pareiškėju, atsakinga geležinkelio įmonė gali traukinio važiavimą pavesti subrangovui, tačiau nepaisant to, atsakinga geležinkelio įmonė infrastruktūros valdytojui ir toliau lieka kontaktinis punktas eksploatavimo etapu.
Išleidimo data ir laikas	Data ir laikas, kada, kaip numatoma, užsakovas išleis krovinius arba juos išleido.

Terminas	Aprašas
Vagonų išleidimo laikas	Data ir laikas, kada vagonai yra parengti išvežimui iš nurodytos vietos atsarginiame užsakovo kelyje.
Patikimumas, prieinamumas, prižiūrimumas, sauga	Patikimumas – matematiškai išreikšta galimybė pradėti ir toliau naudoti nurodytomis eksploatavimo sąlygomis nurodytą laiką. Prieinamumas – matematiškai išreikštas sistemos eksploatavimo laikas, palyginti su laiku, kai ji nebuvo eksploatuojama. Prižiūrimumas – matematiškai išreikšta galimybė vėl pradėti eksploatuoti sistemą po sutrikimo. Sauga – matematiškai išreikšta sistemos nulemtų pavojingų įvykių tikimybė.
Pranešimo vieta	Traukinio reiso vieta, kurioje atsakingas infrastruktūros valdytojas traukinio liniją užsakiusiai geležinkelio įmonei turi siųsti traukinio važiavimo prognozės pranešimą, kuriame nurodomas numatomas traukinio atvykimo laikas.
Saugykla	Saugykla yra panaši į duomenų bazę ir duomenų žodyną, tačiau paprastai ji apima išsamią informacijos valdymo sistemos terpę. Joje turi būti ne tik duomenų struktūrų (t. y. objektų ir sudedamųjų dalių) aprašymai, bet ir įmonę dominantys metaduomenys, duomenų ekranai, ataskaitos, programos ir sistemos. Paprastai joje yra ir vidaus programinės įrangos priemonių rinkinys, duomenų bazių valdymo sistema, metamodelis, užpildyti metaduomenys, ir prieigai prie saugyklos duomenų skirta įkėlimo ir išrinkimo programinė įranga.
RIV	Taisyklės, reglamentuojančios abipusį vagonų naudojimą tarptautiniam eismui (angl. *Regulations Governing the Reciprocal Use of Wagons in International Traffic*). Taisyklės, reglamentuojančios abipusį krovimo takelažo, konteinerių ir padėklų naudojimą tarptautiniam eismui.
Maršrutas	Geografinis kelias, kuriuo važiuojama nuo pradžios vietos iki paskirties vietos.
Maršruto atkarpa	Maršruto dalis.
RU	Žr. geležinkelio įmonė.
Išvykimo laikas pagal tvarkaraštį	Išvykimo data ir laikas, kuriems buvo užsakyta traukinio linija.
Suplanuotas tvarkaraštis	Chronologiškai apibrėžtas geležinkelio infrastruktūros užėmimas traukinio judėjimui atvira linija arba stotyse. Tvarkaraščių pakeitimus infrastruktūros valdytojas pateiks ne vėliau kaip likus 2 dienoms iki dienos, kurią traukinys išvysta iš pradinės vietos. Šis tvarkaraštis taikomas konkrečiai dienai. Kai kuriose šalyse vadinamas galiojančiu tvarkaraščiu.
Paslaugos nutraukimas	Nenumatytas traukinio sustojimas eksploatavimo etapu, kai informacijos apie reiso tęsimą nėra.
Paslaugų teikėjas	Už konkretų vežimo etapą atsakingas vežėjas. Išankstinius užsakymus gaunanti ir tvarkanti šalis.
Krovinys	Vagonai arba įvairiarūšio krovinių vežimo vienetai, vežami vienos siuntos sąlygomis, nepriklausomai nuo konteinerių, pakuočių ar vienetų skaičiaus. Dar vadinamas siunta.
Skubus traukinio linijos užsakymas	Atskiras traukinio linijos užsakymas pagal Direktyvą 2012/34/ES dėl papildomų vežimo prašymų arba eksploatavimo poreikių.

Terminas	Aprašas
TURĖTŲ	Šis žodis arba žodis REKOMENDUOJAMA reiškia, kad konkrečiomis aplinkybėmis gali būti svarių priežasčių nepaisyti konkretaus elemento, tačiau prieš pasirenkant kitokią eigą turi būti išsiaiškintos ir atidžiai įvertintos visos pasekmės.
NETURĖTŲ	Šis žodis arba žodis NEREKOMENDUOJAMA reiškia, kad konkrečiomis aplinkybėmis gali būti svarių priežasčių, dėl kurių tam tikra elgsena yra priimtina arba net naudinga, tačiau prieš įgyvendinant šiuo žodžiu nurodytą elgseną turi būti išsiaiškintos visos pasekmės ir toks atvejis atsargiai apsvarstytas.
Suinteresuotosios šalys	Bet kuris asmuo arba organizacija, pagrįstai suinteresuota traukinio paslaugų teikimu, pvz.: geležinkelio įmonė, krovinio stebėjimo paslaugų teikėjas, lokomotyvų teikėjas, vagonų teikėjas, mašinistų / traukinio brigadų paslaugų teikėjas, manevravimo kalnelio depo paslaugų teikėjas, centralizacijos paslaugų teikėjas, paslaugų koordinatorius, laiko tarpsnių teikėjas (infrastruktūros valdytojas), traukinio valdytojas (infrastruktūros valdytojas), traukinių eismo valdytojas, riedmenų parko valdytojas, keltų paslaugų teikėjas, vagonų, lokomotyvų inspektorius, vagonų, lokomotyvų remonto paslaugų teikėjas, krovinio valdytojas, centralizacijos ir manevravimo paslaugų teikėjas, logistikos paslaugų teikėjas, krovinio gavėjas, krovinio siuntėjas, **be to, įvairiarūšio vežimo:** konteinerių tiekėjas, įvairiarūšio vežimo terminalo operatorius, privežimo / nuvežimo paslaugų teikėjas, garlaivis, baržų linijos.
Terminalo operatorius	Organizacinis vienetas, kuriam pavesta valdyti kaupiamąjį kelyną, daugiarūšio arba įvairiarūšio vežimo terminalą arba uosto terminalą
TETA	Žr. numatomas traukinio atvykimo laikas.
Atsekamumas	Vykdoma užsakyta tam tikros siuntos vežimo, transporto priemonės, įrangos, siuntinio arba krovinio istorijos radimo ir atkūrimo veikla.

Terminas	Aprašas
Sekimas	Metodiška tam tikros siuntos, transporto priemonės, įrangos, siuntinio arba krovinio buvimo vietos būklės stebėjimo ir registravimo veikla.
Traukinys	Apibrėžtis iš OPE TSS: traukinys apibrėžiamas kaip traukos riedmuo (-enys) su prikabintomis geležinkelių transporto priemonėmis ar be jų, apie kurį galima gauti traukinio duomenis ir kuris gali važiuoti tarp dviejų arba daugiau nustatytų taškų.
Numatomas traukinio atvykimo laikas	Numatomas traukinio atvykimo į konkrečią vietą, pvz., perleidimo, perdavimo ar paskirties vietą, laikas.
Traukinio linija	žr. linija
Perkrovimas	Įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų perkėlimas iš vienos transporto priemonės į kitą
Krovinio reiso planas	Rodo planuojamą etaloninį vagono arba įvairiarūšio vežimo vieneto reisą
Panaudotas vieneto pajėgumas	Kodas, kuriuo nurodoma, kiek įranga yra pakrauta arba tuščia (pvz., pilna, tuščia, LCL).
Krovos vienetas	Keli atskiri siuntiniai, kartu surišti ar į padėklus sukrauti taip, kad sudarytų vieną vienetą, kad juos būtų galima geriau tvarkyti mechanine įranga.
Traukinio vienetas	Krovininis traukinys, siunčiamas tik su vienu krovinio išsiuntimo pranešimu, vežantis tik vienos rūšies krovinius ir sudarytas iš vienodų vagonų, nuo krovinio siuntėjo iki krovinio gavėjo važiuojančių be tarpinio rūšiavimo.
Krovos vagonas	Krovos vienetas, kai vienetas yra vagonas.
Krovinio išsiuntimo užsakymas	Krovinio išsiuntimo pranešimo prierašas, rodantis geležinkelio įmonei svarbią informaciją apie krovinį, kuris turi būti vežamas jos atsakomybės atkarpoje iki perleidimo gretimai geležinkelio įmonei. Nurodymas dėl vagono krovinio vežimo.
Važtaraštis	Vežėjo arba jo vardu išduodamas dokumentas, patvirtinantis sutartį dėl krovinio vežimo.

([1]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

([2]) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

III priedėlis

Užduotys, kurias vykdo Telematikos priemonių, skirtų krovinių arba keleivių vežimo paslaugoms teikti, nacionalinė ryšių palaikymo institucija (NCP)

(1) Palaikyti Agentūros ir geležinkelių sektoriaus subjektų (infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, vagonų valdytojų, stočių valdytojų, bilietų pardavėjų, įvairiarūšio vežimo operatorių, krovinių vežimo geležinkeliu užsakovų ir atitinkamų asociacijų) ryšius valstybėje narėje, siekiant užtikrinti, kad geležinkelių sektoriaus subjektai dalyvautų rengiant TAF ir TAP ir žinotų bendrą įvykių raidą ir valdymo komiteto sprendimus.

(2) Informuoti TAF ir (arba) TAP valdymo komitetą apie valstybės narės geležinkelių sektoriaus subjektų su TAF TSS įgyvendinimu ir eksploatavimu susisjusias problemas ir spręstinus klausimus.

(3) Palaikyti ryšius su valstybės narės Geležinkelių sąveikos ir saugos komiteto (RISC) nariu siekiant užtikrinti, kad RISC narys prieš kiekvieną RISC posėdį būtų informuotas apie nacionalinius su TAF ir (arba) TAP susijusius klausimus ir kad apie RISC sprendimus, susijusius su TAF ir (arba) TAP, būtų tinkamai informuoti geležinkelių sektoriaus subjektai, kuriems tais sprendimais daromas poveikis.

(4) Valstybė narė užtikrina, kad būtų susisiekta su visomis licenciją turinčiomis geležinkelio įmonėmis ir kitais geležinkelių sektoriaus subjektais (infrastruktūros valdytojais, geležinkelio įmonėmis, vagonų valdytojais, stočių valdytojais, įvairiarūšio vežimo operatoriais, krovinių vežimo geležinkeliu užsakovais ir atitinkamomis asociacijomis) ir jiems pateikta informacija apie nacionalinę ryšių palaikymo instituciją bei patarta užmegzti ryšį su nacionaline ryšių palaikymo institucija, jei tokio ryšio jie dar neužmezgė.

(5) Jei geležinkelio sektoriaus subjektai valstybėje narėje yra žinomi, informuoti juos apie jų prievoles pagal TAF ir TAP reglamentus ir kad jie privalo laikytis su TAF TSS įgyvendinimu ir eksploatavimu susijusių reikalavimų.

(6) Palaikyti ryšį su valstybės narės valdžios institucijomis siekiant užtikrinti, kad būtų paskirtas subjektas, atsakingas už centrinės informacinių rinkmenų duomenų bazės pildymą pagrindiniais vietovių kodais. Paskirto subjekto tapatybė pranešama Mobilumo ir transporto generaliniam direktoratui, kad informacija būtų tinkamai išplatinta.

(7) Užtikrinti, kad valstybės narės geležinkelių sektoriaus subjektams (infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, vagonų valdytojams, stočių valdytojams, bilietų pardavėjams, įvairiarūšio vežimo operatoriams, krovinių vežimo geležinkeliu užsakovams ir atitinkamoms asociacijoms) būtų lengviau keistis informacija valstybėje narėje.