IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/541

z dne 26. marca 2021

o spremembi Uredbe (EU) št. 1305/2014 glede poenostavitve in izboljšanja izračuna in izmenjave podatkov ter posodobitve postopka upravljanja nadzora sprememb

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji ([1]) in zlasti člena 5(11) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Člen 19 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) zahteva, da Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v skladu s členom 5 Direktive (EU) 2016/797 na Komisijo naslovi priporočila za tehnične specifikacije za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) in njihovo revizijo ter zagotovi, da so TSI prilagojene tehničnemu napredku, tržnim trendom in socialnim zahtevam.

(2) V skladu s členom 13 Delegiranega sklepa Komisije (EU) 2017/1474 ([3]) je treba revidirati Uredbo Komisije (EU) št. 1305/2014 ([4]) („TSI TAF“), med drugim zato, da se poenostavi postopek za posodobitev njenih tehničnih izhodišč v skladu s postopkom upravljanja nadzora sprememb TSI TAF ter da se oblikujeta, revidirata ali poenostavita vsebina in struktura sporočil, ki so v TSI TAF opredeljena v zvezi z izmenjavo informacij z drugimi sistemi ali prevozniki.

(3) V ta namen je Agencija 9. septembra 2020 na Komisijo naslovila priporočilo, da se v TSI TAF vključijo nove ali spremenjene specifikacije v zvezi z metodologijami in pretoki informacij glede predvidenega časa prihoda, podatkov sleditve za odjemalce in izmenjave podatkov z drugimi sistemi ter da se prilagodi postopek upravljanja nadzora sprememb.

(4) Uredbo (EU) št. 1305/2014 bi bilo treba ustrezno spremeniti.

(5) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga k Uredbi (EU) št. 1305/2014 se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej uredbi.

([1]) UL L 138, 26.5.2016, str. 44.

([2]) Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

([3]) Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).

([4]) Uredba Komisije (EU) št. 1305/2014 z dne 11. decembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet železniškega sistema v Evropski uniji in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 62/2006 (UL L 356, 12.12.2014, str. 438).

Člen 2

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

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

V Bruslju, 26. marca 2021

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

KAZALO

1. UVOD 23
1.1 Kratice 23
1.2 Referenčni dokumenti 23
1.3 Tehnično področje uporabe 24
1.4 Geografsko področje uporabe 24
2. OPREDELITEV PODSISTEMA IN PODROČJE UPORABE 24
2.1 Funkcija v okviru področja uporabe te TSI 24
2.2 Funkcije zunaj področja uporabe te TSI 25
2.3 Pregled opisa podsistema 25
2.3.1 Upoštevani postopki 25
3. BISTVENE ZAHTEVE 26
3.1 Skladnost z bistvenimi zahtevami 26
3.2 Vidiki bistvenih zahtev 26
3.3 Vidiki v zvezi s splošnimi zahtevami 26
3.3.1 Varnost 26
3.3.2 Zanesljivost in razpoložljivost 26
3.3.3 Zdravje 26
3.3.4 Varstvo okolja 26
3.3.5 Tehnična združljivost 27
3.3.6 Dostopnost 27
4. OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMA 27
4.1 Uvod 27
4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema 27
4.2.1 Podatki o tovornem listu 28
4.2.2 Prošnja za vlakovno pot in dodelitev poti 28
4.2.3 Priprava vlaka 30
4.2.4 Informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka 31
4.2.5 Informacije o motnjah v prevozu 32
4.2.6 ETI/ETA pošiljke 32
4.2.7 Premiki vagonov 34
4.2.8 Izmenjava podatkov za izboljšanje kakovosti 35
4.2.9 Glavni referenčni podatki 35
4.2.10 Različne referenčne datoteke in podatkovne baze 36
4.2.11 Mreženje in komuniciranje 37

4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike 39
4.3.1 Vmesniki s TSI infrastruktura 39
4.3.2 Vmesniki s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija 39
4.3.3 Vmesniki s podsistemom tirna vozila 40
4.3.4 Vmesniki s TSI vodenje in upravljanje prometa 40
4.3.5 Vmesniki s telematskimi aplikacijami za potniški promet 40
4.4 Operativna pravila 40
4.4.1 Kakovost podatkov 41
4.4.2 Upravljanje centralnega repozitorija 42
4.5 Pravila glede vzdrževanja 42
4.6 Strokovna usposobljenost 42
4.7 Zdravstveni in varnostni pogoji 42
5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI 43
5.1 Opredelitev 43
5.2 Seznam komponent 43
5.3 Zmogljivosti in specifikacije komponent 43
6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA 43
6.1 Komponente interoperabilnosti 43
6.1.1 Postopki ocenjevanja 43
6.1.2 Modul 43
6.2 Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet 43
6.2.1 Ocena skladnosti orodij IT 43
7. IZVAJANJE 44
7.1 Uvod 44
7.2 Upravljanje sprememb 45
7.2.1 Postopek upravljanja sprememb 45
7.2.2 Posebni postopek upravljanja sprememb za dokumente, navedene v Dodatku I k tej uredbi 45
Dodatek I – Seznam tehničnih dokumentov 47
Dodatek II – Glosar 48
Dodatek III – Naloge, ki jih opravi nacionalna kontaktna točka TAF/TAP 56

1. **UVOD**

1.1 **Kratice**

Preglednica 1

Kratice

Kratica	Opredelitev pojma
SV	Skupni vmesnik
EK	Evropska komisija
ERA	Agencija Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu tudi: Agencija)
UI	Upravljavec infrastrukture
ISO	Mednarodna organizacija za standardizacijo
ZZT	Zabojnik z zbirnim tovorom
VPŽP	Vodilni prevoznik v železniškem prometu
RISC	Odbor za interoperabilnost in varnost železnic
PŽP	Prevoznik v železniškem prometu
TAF	Telematske aplikacije za tovorni promet
TAP	Telematske aplikacije za potniški promet
TCP/IP	Protokol za krmiljenje prenosa/internetni protokol
TSI	Tehnična specifikacija za interoperabilnost
IV	Imetniki vagonov

1.2 **Referenčni dokumenti**

Preglednica 2

Referenčni dokumenti

Ref. št.	Sklic na dokument	Naslov	Zadnja izdaja
(1)	Direktiva (EU) 2016/797	Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44)	27.5.2020
(2)	Uredba (EU) št. 454/2011 o TSI TAP	Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11)	27.5.2019
(3)	Direktiva 2012/34/EU	Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32)	14.11.2017
(4)	ERA-TD-105	TSI TAF – PRILOGA D.2: DODATEK F – VZOREC PODATKOV IN SPOROČIL TSI TAF	

(5)	Uredba (ES) št. 62/2006 o TSI TAF	Uredba Komisije (ES) št. 62/2006 z dne 23. decembra 2005 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 13, 18.1.2006, str. 1)	18.1.2006
(6)	C(2010) 2576 final	Sklep Komisije z dne 29. aprila 2010 o podelitvi mandata Evropski železniški agenciji za pripravo in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost z namenom razširitve njihovega obsega na celotni železniški sistem v Evropski uniji	29.4.2010
(7)	Direktiva (EU) 2016/798	Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102)	26.5.2016
(8)	Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474	Delegirani sklep Komisije (EU) 2017/1474 z dne 8. junija 2017 o dopolnitvi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih ciljev za pripravo, sprejetje in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost (UL L 210, 15.8.2017, str. 5).	15.8.2017

1.3 Tehnično področje uporabe

Ta tehnična specifikacija za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI TAF) se nanaša na element „aplikacije za tovorni promet“ podsistema „telematske aplikacije“, ki je vključen v področja delovanja iz seznama v Prilogi II k Direktivi (EU) 2016/797 in opisan v oddelku 2.6(b) navedene priloge.

Ta TSI TAF je namenjena zagotavljanju učinkovite izmenjave informacij z določitvijo tehničnega okvira, tako da bo prevozni postopek čim bolj ekonomsko sprejemljiv. Zajema aplikacije za tovorni promet in upravljanje povezav z drugimi načini prevoza, kar pomeni, da se poleg vožnje vlakov osredotoča tudi na prevozne storitve PŽP. Varnostni vidiki so upoštevani le glede obstoja podatkovnih elementov; vrednosti ne bodo vplivale na varno obratovanje vlaka, skladnosti z zahtevami TSI TAF pa ni mogoče šteti za skladnost z varnostnimi zahtevami.

TSI TAF vpliva tudi na pogoje, pod katerimi uporabniki uporabljajo železniški prevoz. V tem smislu izraz uporabniki ne pomeni le upravljavcev infrastrukture ali prevoznikov v železniškem prometu, temveč tudi vse druge izvajalce storitev, kot so vagonska podjetja in intermodalni prevozniki, in celo odjemalce.

1.4 Geografsko področje uporabe

Ta TSI se uporablja za omrežje Unije, kot je opredeljeno v oddelku 1 Priloge I k Direktivi (EU) 2016/797.

2. OPREDELITEV PODSISTEMA IN PODROČJE UPORABE

2.1 Funkcija v okviru področja uporabe te TSI

Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet je opredeljen v oddelku 2.6(b) Priloge II k Direktivi (EU) 2016/797.

Vključuje zlasti:

— aplikacije za tovorni promet, vključno z informacijskimi sistemi (spremljanje tovora in vlakov v realnem času),

— ranžirne sisteme in sisteme usmerjanja vlakov, pri čemer se pod sistemi usmerjanja vlakov razume vlakovna kompozicija,

— sisteme rezervacij, pri čemer se razume, da gre za rezervacijo vlakovne poti,

— upravljanje povezav z drugimi načini prevoza in izdelavo elektronskih spremnih dokumentov.

2.2 **Funkcije zunaj področja uporabe te TSI**

Sistemi za plačila in fakturiranje za odjemalce niso v okviru področja uporabe te TSI, enako niso vključeni niti sistemi za plačila in fakturiranje med izvajalci storitev, kakor so prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci infrastrukture. Toda sistem, ki je podlaga za izmenjavo podatkov v skladu z oddelkom 4.2 (Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema), zagotavlja, da informacije, ki so potrebne za plačilo, izhajajo iz prevoznih storitev.

Tudi dolgoročno načrtovanje voznih redov je zunaj področja uporabe te TSI za telematske aplikacije. Kljub temu bodo na nekaterih mestih navedena sklicevanja na izide dolgoročnega načrtovanja, kadar je to povezano z učinkovito izmenjavo informacij, potrebno za obratovanje vlakov.

2.3 **Pregled opisa podsistema**

2.3.1 *Upoštevani postopki*

Če se upoštevajo potrebe odjemalcev, je ena od storitev organizacija in upravljanje prevozne linije v skladu s pogodbo med vodilnim prevoznikom v železniškem prometu (VPŽP) in odjemalcem.

VPŽP je edina stična točka za odjemalca. Če je v prevozno verigo vključen več kot en prevoznik v železniškem prometu, je VPŽP odgovoren tudi za usklajevanje z drugimi prevozniki v železniškem prometu. To storitev lahko izvaja tudi špediter ali kateri koli drug subjekt.

Ta TSI za sektor železniškega tovornega prometa je v skladu z Direktivo (EU) 2016/797/ES omejena na UI in izmenjavo podatkov med PŽP/VPŽP. Ta TSI omogoča VPŽP, da odjemalcu zagotovi zlasti:

— informacije o poti,

— informacije o vožnji vlaka na dogovorjenih točkah javljanja, ki vključujejo vsaj točke odhoda, izmenjave/primopredaje in prihoda dogovorjenega prevoza,

— informacije o predvidenem času prihoda (ETA) v končni namembni kraj, vključno s postajami in intermodalnimi terminali,

— informacije o motnjah v prevozu. Ko vodilni PŽP izve za motnjo v prevozu, pravočasno obvesti odjemalca.

Za predložitev teh informacij so ustrezna sporočila, skladna s TAF, opredeljena v oddelku 4.

PŽP/VPŽP morajo v splošnem biti sposobni vsaj:

— OPREDELITI storitve glede na ceno in tranzitni čas, razpoložljivost vagonov (če je ustrezno), podatke o vagonih/intermodalnih enotah (lokacija, status in predvideni čas prihoda (ETA) vagona/intermodalne enote), kjer je pošiljke mogoče naložiti na prazne vagone, zabojnike itd.,

— ZAGOTOVITI opredeljeno storitev na zanesljiv in celovit način s skupnimi poslovnimi procesi in povezanimi sistemi. Zagotovljene morajo biti zmogljivosti, da lahko PŽP, UI in drugi izvajalci storitev ter zainteresirani udeleženci, kot je carina, informacije izmenjujejo elektronsko,

— MERITI kakovost zagotovljene storitve v primerjavi s tistim, kar je bilo opredeljeno, tj. pravilnost zaračunavanja v primerjavi s ponujeno ceno, dejanski tranzitni čas v primerjavi z obveznostmi, zagotovljene vagone v primerjavi z naročenimi, predvidene čase prihoda v primerjavi z dejanskimi časi prihoda,

— POSLOVATI produktivno z vidika uporabe: zmogljivosti vlakov, infrastrukture in voznega parka z uporabo poslovnih procesov, sistemov in izmenjave podatkov, ki so potrebni za načrtovanje voznega reda vagonov/intermodalnih enot in vlakov.

Ravnanje s praznimi vagoni je še posebej pomembno, če gre za interoperabilne vagone. Načelno ni razlike med ravnanjem z naloženimi ali praznimi vagoni. Prevoz praznih vagonov temelji tudi na vagonskih nalogih, pri čemer je upravljavca voznega parka za te prazne vagone treba obravnavati kot odjemalca.

3. BISTVENE ZAHTEVE

3.1 Skladnost z bistvenimi zahtevami

V skladu z Direktivo (EU) 2016/797 morajo železniški sistem Unije, njegovi podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjevati bistvene zahteve, ki so določene med splošnimi zahtevami v Prilogi III k navedeni direktivi.

Na področju uporabe te TSI bo izpolnjevanje ustreznih bistvenih zahtev, navedenih v oddelku 3, za ta podsistem zagotovljeno s skladnostjo s specifikacijami, opisanimi v oddelku 4 (Opis značilnosti podsistema).

3.2 Vidiki bistvenih zahtev

Bistvene zahteve zadevajo:

— varnost,

— zanesljivost in razpoložljivost,

— zdravje,

— varstvo okolja,

— tehnično združljivost,

— dostopnost.

V skladu z Direktivo (EU) 2016/797 so bistvene zahteve lahko splošno veljavne za celoten vseevropski železniški sistem ali pa so specifične za posamezni podsistem in njegove komponente.

3.3 Vidiki v zvezi s splošnimi zahtevami

Ustreznost splošnih zahtev za podsistem telematske aplikacije za tovorni promet je določena, kot sledi:

3.3.1 *Varnost*

Bistvene zahteve 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 in 1.1.5 iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 se ne nanašajo na podsistem telematske aplikacije.

3.3.2 *Zanesljivost in razpoložljivost*

„Spremljanje in vzdrževanje fiksnih in gibljivih komponent, ki so udeležene v vožnji vlakov, morata biti organizirana, izvedena in kvantificirana tako, da delujeta pod predvidenimi pogoji.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo naslednji oddelki:

— oddelek 4.2.9: Glavni referenčni podatki,

— oddelek 4.2.10: Različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— oddelek 4.2.11: Mreženje in komuniciranje.

3.3.3 *Zdravje*

Bistveni zahtevi 1.3.1 in 1.3.2 iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 se ne nanašata na podsistem telematske aplikacije.

3.3.4 *Varstvo okolja*

Bistvene zahteve 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 in 1.4.5 iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 se ne nanašajo na podsistem telematske aplikacije.

3.3.5 *Tehnična združljivost*

Bistvena zahteva 1.5 iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 se ne nanaša na podsistem telematske aplikacije.

3.3.6 *Dostopnost*

Bistvena zahteva 1.6 iz Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797 se ne nanaša na podsistem telematske aplikacije.

4. **OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMA**

4.1 **Uvod**

Železniški sistem, za katerega se uporablja Direktiva (EU) 2016/797 in katerega del je podsistem telematske aplikacije, je integriran sistem, katerega usklajenost je treba preveriti. Zlasti je treba preveriti usklajenost specifikacij podsistema, njegovih vmesnikov glede na sistem, v katerega se vključujejo, ter predpisov za obratovanje in vzdrževanje.

Ob upoštevanju vseh veljavnih bistvenih zahtev je za podsistem telematske aplikacije za tovorni promet značilno naslednje:

4.2 **Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema vključujejo naslednje parametre:

— podatke o tovornem listu,

— prošnjo za vlakovno pot in dodelitev poti,

— pripravo vlaka,

— informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka,

— informacije o motnjah v prevozu,

— ETI/ETA vagona/intermodalne enote,

— premike vagonov,

— izmenjavo podatkov za izboljšanje kakovosti,

— glavne referenčne podatke,

— različne referenčne datoteke in podatkovne baze,

— mreženje in komuniciranje.

Poleg določb iz oddelka 4 in njegovih pododdelkov lahko vsak deležnik v skladu z oddelki 4.2.2.3 (samo med obratovanjem ali pripravo obratovanja vlaka), 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.2, 4.2.6.3 in 4.2.6.4 izmenjuje sporočila z drugimi deležniki, vključenimi v isto storitev železniškega tovornega prometa, pod pogojem, da je deležnike mogoče opredeliti. Te izmenjave sporočil lahko pošiljatelj zaračuna.

VPŽP je v skladu s pogodbo odgovoren za obveščanje odjemalcev.

Podrobne specifikacije podatkov so opredeljene v popolnem katalogu podatkov. Obvezni formati sporočil in podatkov iz tega kataloga so opredeljeni v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I. Poleg tega se lahko za isti namen uporabljajo drugi obstoječi standardi, če med vključenimi strankami obstaja posebni sporazum, ki dovoljuje uporabo teh standardov, zlasti za kombinirani/intermodalni prevoz ali na ozemljih držav članic EU, ki mejijo na tretje države.

Splošne opombe o strukturi sporočil

Sporočila so strukturirana v dva podatkovna sklopa:

— kontrolni podatki: opredeljeni v obvezni glavi sporočil kataloga,

— informativni podatki: opredeljeni z obvezno/neobvezno vsebino vsakega sporočila in obveznim/neobveznim podatkovnim sklopom v katalogu.

Če je sporočilo ali podatkovni element v tej uredbi opredeljen kot neobvezen, se o njegovi uporabi odločijo vključene stranke. Uporaba teh sporočil in podatkovnih elementov mora biti del pogodbe. Če so v katalogu podatkov neobvezni elementi pod določenimi pogoji obvezni, mora biti to navedeno v katalogu podatkov.

4.2.1 *Podatki o tovornem listu*

4.2.1.1 Tovorni list odjemalca

Odjemalec pošlje tovorni list VPŽP. Vsebovati mora vse informacije, ki so potrebne, da se pošiljka prepelje od pošiljatelja do prejemnika v skladu z „Enotnimi pravili za pogodbo o mednarodnem železniškem prevozu blaga (CIM)“ in „Enotnimi pravili za pogodbe o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu (CUV)“. VPŽP mora zagotoviti dodatne informacije. Podsklop podatkov iz tovornega lista, vključno z dodatnimi podatki, je opisan v dokumentih „TSI TAF – PRILOGA D.2: DODATEK A (NAČRTOVANJE POTOVANJA VAGONA/ILU)“ in „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“ (4))), navedenih v preglednici v Dodatku I k tej uredbi.

Pri odprtem dostopu ima VPŽP, ki ima pogodbo z odjemalcem, vse informacije, ko dopolni razpoložljive podatke. Z drugimi PŽP ni potrebna nobena izmenjava sporočil. Ti podatki so tudi podlaga za prošnjo za vlakovno pot v kratkem roku, če je to potrebno za izvršitev tovornega lista.

Naslednja sporočila so za primer odprtega dostopa. Tudi vsebina teh sporočil je lahko podlaga za prošnjo za vlakovno pot v kratkem roku, če je to potrebno za izvršitev tovornega lista.

4.2.1.2 Vagonski nalogi

Vagonski nalog je predvsem del informacij, ki so navedene v tovornem listu. VPŽP ga morajo poslati PŽP, vključenim v prevozno verigo. Vsebina vagonskega naloga mora prikazovati ustrezne informacije, ki so potrebne, da PŽP opravi prevoz, za katerega je odgovoren, dokler ga ne preda naslednjemu PŽP.

Obvezna struktura podatkov vagonskega naloga in podrobni formati tega sporočila so navedeni v „Sporočilu o vagonskem nalogu“ v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

Glavne vsebine teh vagonskih nalogov so:

— podatki o pošiljatelju in prejemniku,

— podatki o usmerjanju,

— identifikacija pošiljke,

— podatki o vagonu,

— podatki o kraju in času.

4.2.2 *Prošnja za vlakovno pot in dodelitev poti*

4.2.2.1 Uvodne opombe

Vlakovna pot opredeljuje zahtevane, sprejete in dejanske podatke, ki jih je treba shraniti v zvezi s potjo vlaka, in značilnosti vlaka za vsak odsek poti. V naslednjem opisu so navedene informacije, ki morajo biti na voljo upravljavcu infrastrukture in/ali organu za dodeljevanje. Te informacije je treba posodobiti ob vsaki spremembi. Informacije o letni poti morajo zato omogočati priklic podatkov za kratkoročne spremembe. Zlasti mora VPŽP obvestiti prizadetega odjemalca.

Prošnja za vlakovno pot v kratkem roku

Zaradi izjem med vožnjo vlaka ali zaradi prevoznih zahtev na kratkoročni časovni podlagi mora prevoznik v železniškem prometu ali prosilec imeti možnost dobiti *ad hoc* vlakovno pot v omrežju.

PŽP/prosilec v vlogi pristojnega prosilca mora upravljavcu infrastrukture zagotoviti vse potrebne podatke o tem, kdaj in kje mora peljati vlak, skupaj s fizičnimi značilnostmi, če so te povezane z infrastrukturo. Te zahteve veljajo za vse prošnje za vlakovne poti v kratkem roku in povezana sporočila. Minimalni časovni okvir ni določen na evropski ravni. Minimalne časovne okvire lahko določa program omrežja.

Prošnja za vlakovno pot v kratkem roku ne vključuje vprašanj v zvezi z upravljanjem prometa. Časovna meja med kratkoročnimi vlakovnimi potmi in spremembami vlakovnih poti zaradi upravljanja prometa se določi z lokalnimi sporazumi in je lahko navedena v programu omrežja.

Zahteve glede odgovornosti PŽP/prosilca/UI med postopkom za prošnjo za vlakovno pot in postopkom dodeljevanja niso del te uredbe. Ustrezne informacije so navedene v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773 ([1]) (TSI OPE).

4.2.2.2 Sporočilo Prošnja za vlakovno pot

PŽP/prosilec v vlogi pristojnega prosilca pošlje sporočilo Prošnja za vlakovno pot upravljavcu infrastrukture (UI)/organu za dodeljevanje (OD), da zaprosi za vlakovno pot.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Prošnja za vlakovno pot in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.2.3 Sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti

UI/OD, ki deluje kot načrtovalni UI, pošlje sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti PŽP/prosilcu v odziv na njegovo prošnjo za vlakovno pot.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Podrobnosti o vlakovni poti in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.2.4 Sporočilo Vlakovna pot potrjena

PŽP/prosilec, ki je vložil prošnjo, v vlogi pristojnega prosilca pošlje sporočilo Vlakovna pot potrjena, s katerim potrdi vlakovno pot, ki jo predlaga UI/OD.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Vlakovna pot potrjena in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.2.5 Sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene

PŽP/prosilec, ki je vložil prošnjo, v vlogi pristojnega prosilca pošlje sporočilo Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene zadevnemu UI/OD, da zavrne njegove predlagane podrobnosti o vlakovni poti.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Podrobnosti o vlakovni poti zavrnjene in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.2.6 Sporočilo Vlakovna pot preklicana

PŽP/prosilec v vlogi pristojnega prosilca (v fazi načrtovanja) ali pristojnega PŽP (med obratovanjem) pošlje sporočilo Vlakovna pot preklicana zadevnemu UI/OD, da prekliče celotno pot, ki je bila potrjena, ali njen del.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Vlakovna pot preklicana in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

([1]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa Komisije 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5).

4.2.2.7 Sporočilo Vlakovna pot ni na voljo

UI/OD v vlogi načrtovalnega UI (v fazi načrtovanja) ali pristojnega UI (med obratovanjem) pošlje sporočilo Vlakovna pot ni na voljo PŽP/prosilcu, ki je najel vlakovno pot, če pot, ki jo potrdi PŽP/prosilec, ni več na voljo.

UI mora PŽP obvestiti, da vlakovna pot ni na voljo, kakor hitro izve za to dejstvo. Sporočilo Vlakovna pot ni na voljo se lahko pošlje kadar koli med trenutkom, ko je vlakovna pot najeta, in odhodom vlaka. Vzrok za to sporočilo je lahko na primer prekinitev na vlakovni poti.

Sporočilo Vlakovna pot ni na voljo pomeni, da poti ali dela poti ni mogoče uporabiti in ne obstaja več.

Če je na voljo alternativna pot, mora UI skupaj s tem sporočilom ali takoj, ko je ta pot znana, brez nadaljnjih prošenj PŽP poslati alternativni predlog. To stori s sporočilom Podrobnosti o vlakovni poti, povezanim s tem sporočilom Vlakovna pot ni na voljo. Če alternativni predlog ni mogoč, mora UI o tem nemudoma obvestiti PŽP.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Vlakovna pot ni na voljo in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.2.8 Sporočilo Potrditev sprejema

Prejemnik vsakega sporočila pošlje sporočilo Potrditev sprejema pošiljatelju zadevnega sporočila, da potrdi, da je njegov obstoječi sistem prejel sporočilo.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Potrditev sprejema in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.3 *Priprava vlaka*

4.2.3.1 Splošne opombe

Ta osnovni parameter opisuje sporočila, ki morajo biti izmenjana med fazo priprave vlaka do odhoda vlaka.

Priprava vlaka vključuje preverjanje združljivosti med vlakom in progo. To preverjanje opravi PŽP na podlagi informacij o značilnostih in omejitvah infrastrukture, ki jih zagotovijo zadevni UI.

Če vlak kot celoto prevzame naslednji PŽP, pristojni PŽP vlakovno kompozicijo pošlje naslednjemu pristojnemu PŽP. V skladu s pogodbami mora pristojni PŽP to sporočilo poslati tudi UI. To velja tudi, če je pot rezerviral drug pristojni prosilec, ki je pristojnega PŽP pooblastil za vožnjo vlaka. Poleg tega pristojni PŽP ostane partner za izmenjavo sporočil z UI, če vožnjo vlaka odda v podizvajanje drugemu PŽP.

Če se vlakovna kompozicija spremeni na lokaciji, je treba to sporočilo izmenjati še enkrat s podatki, ki jih posodobi pristojni PŽP.

4.2.3.2 Sporočilo Vlakovna kompozicija

Pristojni PŽP pošlje sporočilo Vlakovna kompozicija, v katerem je opredeljena kompozicija vlaka, naslednjemu pristojnemu PŽP, vključenemu v storitev železniškega tovornega prometa, in vodilnemu PŽP. V skladu s programom omrežja mora pristojni PŽP sporočilo Vlakovna kompozicija poslati tudi UI.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Vlakovna kompozicija in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

Minimalni elementi, ki jih je treba zagotoviti za izmenjavo sporočil med PŽP in UI za namen sporočila Vlakovna kompozicija, so opredeljeni v oddelku 4.2.2.7.2 Izvedbene uredbe (EU) 2019/773 (TSI OPE).

4.2.3.3 Sporočilo Vlak pripravljen

Pristojni PŽP pošlje UI sporočilo Vlak pripravljen vsakokrat, ko je vlak po pripravi pripravljen za odhod, razen kadar upravljavec infrastrukture v skladu z nacionalnimi pravili sprejme vozni red kot sporočilo Vlak pripravljen.

V primeru kombiniranega prevoza upravljavec terminala PŽP pošlje sporočilo Vlak pripravljen vsakokrat, ko je vagonska postavitev pripravljena za odhod. PŽP, ki zagotavlja vleko vstopni točki UI, pošlje sporočilo Vlak pripravljen PŽP, ki izvaja železniško storitev v omrežju UI.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Vlak pripravljen in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.4 *Informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka*

4.2.4.1 Splošne opombe

Ta osnovni parameter določa informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka. Določiti mora, kako se vzdržuje dialog med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu za izmenjavo informacij o vožnji vlaka in napovedi vožnje vlaka.

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

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

Napoved vožnje vlaka se uporablja za zagotavljanje informacij o ocenjenem času na pogodbeno dogovorjenih točkah javljanja. Upravljavec infrastrukture pošlje to sporočilo prevozniku v železniškem prometu in sosednjemu upravljavcu infrastrukture, vključenemu v vožnjo.

Pogodba določa točke javljanja za vožnjo vlaka.

Ta izmenjava informacij med PŽP in UI vedno poteka med pristojnim UI in pristojnim PŽP, ki je odgovoren za vožnjo vlaka. To velja tudi, če je pot rezerviral drug pristojni prosilec, ki je pristojnega PŽP pooblastil za vožnjo vlaka. Poleg tega pristojni PŽP ostane partner za izmenjavo sporočil z UI, če vožnjo vlaka odda v podizvajanje drugemu PŽP.

Na podlagi pogodbe VPŽP odjemalcu zagotovi napoved vožnje vlaka in informacije o vožnji vlaka. O točkah poročanja se stranki dogovorita v okviru pogodbe.

4.2.4.2 Sporočilo Napoved vožnje vlaka

To sporočilo mora izdati UI za PŽP, ki upravlja vlak, za točke primopredaje, točke izmenjave in namembni kraj vlaka, kot je opisano v oddelku 4.2.4.1.

V primeru kombiniranega prevoza na podlagi pogodbe VPŽP/pristojni PŽP zagotovi, da se sporočilo Napoved vožnje vlaka posreduje upravljavcu terminala.

Poleg tega mora to sporočilo UI izdati PŽP za druge točke javljanja v skladu s pogodbo med PŽP/UI.

Napoved vožnje vlaka se lahko pošlje tudi pred začetkom vožnje vlaka. Za dodatne zamude, ki nastanejo med dvema točkama javljanja, je treba določiti prag s pogodbo med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, ki mu je treba poslati začetno ali novo napoved. Če dolžina zamude ni znana, mora upravljavec infrastrukture poslati „sporočilo o motnjah v prevozu“ (glej oddelek 4.2.5 Informacije o motnjah v prevozu).

Sporočilo Napoved vožnje vlaka mora vsebovati napovedani čas za dogovorjene točke napovedi.

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

Opredelitev obvezne strukture sporočila Napoved vožnje vlaka in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.4.3 Sporočilo Informacije o vožnji vlaka in sporočilo Vzrok zamude vlaka

Sporočilo Informacije o vožnji vlaka mora UI izdati pristojnemu PŽP ob:

— odhodu z mesta odhoda, prihodu v namembni kraj,

— prihodu na točke obravnave, točke izmenjave in dogovorjene točke javljanja ter odhodu z njih na podlagi pogodbe (npr. točke obravnave).

Takoj, ko je znan vzrok za zamudo (prva predpostavka), in v primeru posodobitve vzroka za zamudo mora UI pristojnemu PŽP posredovati ločeno sporočilo Vzrok zamude vlaka.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Informacije o vožnji vlaka in sporočila Vzrok zamude vlaka ter elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.5 *Informacije o motnjah v prevozu*

4.2.5.1 Splošne opombe

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

Ko PŽP izve za motnje v prevozu med vožnjo vlaka, za katero je pristojen, mora nemudoma obvestiti zadevnega UI (to lahko PŽP stori ustno). Če je vožnja vlaka prekinjena, UI pošlje sporočilo Vožnja vlaka prekinjena PŽP, ki je najel pot, in naslednjemu sosednjemu UI, ki je vključen v vožnjo vlaka.

Če je dolžina zamude znana, mora upravljavec infrastrukture namesto tega poslati sporočilo o napovedi vožnje vlaka.

4.2.5.2 Sporočilo Vožnja vlaka prekinjena

Če je vožnja vlaka prekinjena, UI izda sporočilo naslednjemu sosednjemu UI, ki je vključen v vožnjo vlaka, in pristojnemu PŽP.

V primeru kombiniranega prevoza na podlagi pogodbe VPŽP/PŽP zagotovi, da se sporočilo Vožnja vlaka prekinjena posreduje upravljavcu terminala.

Opredelitev obvezne strukture sporočila Vožnja vlaka prekinjena in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.6 *ETI/ETA pošiljke*

4.2.6.1 Uvodne opombe

Oddelek 4.2.2 (Prošnja za vlakovno pot) večinoma opisuje komunikacijo med PŽP in UI. Ta izmenjava informacij ne zajema individualnega spremljanja vagonov ali intermodalnih enot. To se opravlja na ravni PŽP/VPŽP na podlagi sporočil, povezanih z vlakom, in je opisano v oddelkih od 4.2.6 (ETI/ETA pošiljke) do 4.2.7 (Premiki vagonov).

Izmenjavo in posodabljanje informacij o vagonih ali intermodalnih enotah dejansko podpira shranjevanje „potovalnih načrtov“ in „premikov vagonov“ (oddelek 4.2.10.2: Druge podatkovne baze).

Za odjemalca je najpomembnejša informacija vedno predvideni čas prihoda (ETA) za njegovo pošiljko in vlak (TETA – predvideni čas prihoda vlaka). Tudi ETA vagona in ETI sta osnovni informaciji v komunikaciji med VPŽP in PŽP. Ta informacija je za VPŽP glavni instrument za spremljanje fizičnega prevoza pošiljke in preverjanje izpolnjevanja obveznosti do odjemalca.

Vsi napovedani časi v sporočilih, povezanih z vlakom, se nanašajo na prihod vlaka na določeno točko, ki je lahko točka primopredaje, točka izmenjave, namembni kraj ali druga točka javljanja. Vsi ti časi so predvideni časi prihodov vlaka (TETA).

Na podlagi pogodbe bo VPŽP odjemalcu sporočil predvideni čas prihoda (ETA) in predvideni čas izmenjave (ETI) na ravni pošiljke ter predvideni čas prihoda vlaka (TETA) na ravni vlaka. O stopnji podrobnosti se stranki dogovorita v okviru pogodbe.

Za kombinirani prevoz se pri sporočilih, ki vsebujejo identifikatorje nakladalnih enot (npr. zabojnikov, zamenljivih tovorišč, polpriklopnikov), uporablja oznaka BIC ali ILU v skladu s standardom ISO 6346 oziroma EN 13044.

4.2.6.2 Izračun ETI/ETA

Izračun ETI/ETA temelji na informacijah pristojnega upravljavca infrastrukture, ki v sporočilu Napoved vožnje vlaka pošlje predvideni čas prihoda vlaka za opredeljene točke javljanja (v vsakem primeru za točke primopredaje, izmenjave ali prihoda, vključno z intermodalnimi terminali) na dogovorjeni vlakovni poti, npr. za točko primopredaje med UI in naslednjim UI (v tem primeru je TETA enak ETH).

Za točke izmenjave ali druge opredeljene točke javljanja na dogovorjeni vlakovni poti mora PŽP za naslednjega PŽP v prevozni verigi pošiljke izračunati predvideni čas izmenjave (ETI) za vagone in/ali intermodalne enote.

Opomba glede kombiniranega prevoza: za intermodalne enote na vagonu so ETI vagona hkrati tudi ETI intermodalnih enot. Glede intermodalnih enot ETA bi bilo treba poudariti, da PŽP ne more izračunati ETA ali TETA za prevoze, ki niso del javnega omrežja UI. PŽP torej lahko zagotovi samo ETI v zvezi s PŽP, ki obratuje na terminalu, ki bo operatorju terminala prihoda zagotovil ETA ali TETA. Na podlagi teh ETA in TETA bo upravljavec terminala zagotovil ETP prevozniku v kombiniranem prevozu, ki bo končnim odjemalcem (kot so špediterji, ponudniki logističnih storitev...) zagotovil enako ETP.

Vodilni PŽP je odgovoren za primerjanje ETA in TETA z obveznostjo do odjemalca.

Odklone ETA in TETA od obveznosti do odjemalca je treba obravnavati v skladu s pogodbo in lahko povzročijo postopek opozarjanja, ki ga upravlja VPŽP. Za prenos informacij o rezultatu tega postopka je predvideno sporočilo Opozorilo.

Kot podlago za postopek opozarjanja mora VPŽP imeti možnost poizvedovanja o odklonih v zvezi z vlaki ali vagoni. Poizvedovanje VPŽP in odgovor PŽP sta natančneje opisana v nadaljevanju.

4.2.6.3 Sporočilo ETI/ETA vagona

Namen tega sporočila je pošiljanje ETI ali posodobljenega ETI od enega pristojnega PŽP do naslednjega v prevozni verigi.

Vsi pristojni PŽP v prevozni verigi vagonov pošljejo ETI/ETA ali posodobljena ETI/ETA VPŽP. V skladu s pogodbo, ki temelji na zbranih ETI, vodilni PŽP svojemu odjemalcu in upravljavcu terminala izračuna in zagotovi točna ETA ali TETA.

Opredelitev obvezne strukture sporočila ETI/ETA vagona in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.6.4 Sporočilo Opozorilo

Po primerjanju ETA z obveznostjo do odjemalca lahko VPŽP vključenim PŽP pošlje sporočilo Opozorilo. Opredelitev obvezne strukture sporočila Opozorilo in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

Opomba: pri odprtem dostopu je izračun ETI in ETA interni postopek pri PŽP. V tem primeru je PŽP hkrati VPŽP.

4.2.7 *Premiki vagonov*

4.2.7.1 Uvodne opombe

Za javljanje premikov vagona morajo biti shranjeni in elektronsko dostopni podatki, vključeni v ta sporočila. V sporočilih morajo biti ti podatki na podlagi pogodbe poslani tudi pooblaščenim strankam.

— Obvestilo o sprostitvi vagona

— Obvestilo o odhodu vagona

— Prihod vagona na postajo

— Odhod vagona s postaje

— Sporočilo o izjemah v zvezi z vagonom

— Obvestilo o prihodu vagona

— Obvestilo o dostavi vagona

Na podlagi pogodbe mora VPŽP odjemalcu zagotoviti informacije o premikih vagonov s sporočili, opisanimi v nadaljevanju.

4.2.7.2 Sporočilo Obvestilo o sprostitvi vagona

Vodilni PŽP ni nujno prvi PŽP v prevozni verigi. V tem primeru mora VPŽP pristojnemu PŽP sporočiti, da je vagon pripravljen na odjemalčevem stranskem tiru (kraj odhoda v skladu z obveznostjo VPŽP) ob določenem času sprostitve (datum in čas odhoda).

Ti dogodki se lahko shranijo v operativno podatkovno bazo za vagone in intermodalne enote. Opredelitev obvezne strukture sporočila Obvestilo o sprostitvi vagona in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.7.3 Sporočilo Obvestilo o odhodu vagona

PŽP mora VPŽP obvestiti o dejanskem datumu in času, ko je bil vagon potegnjen s kraja odhoda.

Ti dogodki se lahko shranijo v operativno podatkovno bazo za vagone in intermodalne enote. S tem sporočilom se odgovornost za vagon prenese od odjemalca na PŽP. Opredelitev obvezne strukture sporočila Obvestilo o odhodu vagona in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.7.4 Sporočilo Prihod vagona na postajo

PŽP mora obvestiti VPŽP, da je vagon prispel na njegovo postajo. To sporočilo lahko temelji na sporočilu Informacije o vožnji vlaka iz oddelka 4.2.4 (Napoved vožnje vlaka). Ta dogodek se lahko shrani v operativno podatkovno bazo za vagone in intermodalne enote. Opredelitev obvezne strukture sporočila Prihod vagona na postajo in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.7.5 Sporočilo Odhod vagona s postaje

PŽP mora obvestiti VPŽP, da je vagon zapustil njegovo postajo. To sporočilo lahko temelji na sporočilu Informacije o vožnji vlaka iz oddelka 4.2.4 (Napoved vožnje vlaka). Ta dogodek se lahko shrani v operativno podatkovno bazo za vagone in intermodalne enote. Opredelitev obvezne strukture sporočila Odhod vagona s postaje in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.7.6 Sporočilo o izjemah v zvezi z vagonom

PŽP mora obvestiti VPŽP, če se vagonu pripeti kaj nepredvidenega, kar bi lahko vplivalo na ETI/ETA ali zahteva dodatne ukrepe. To sporočilo v večini primerov zahteva tudi ponovni izračun ETI/ETA. Če se VPŽP odloči za nov ETI/ETA, sporočilo pošlje nazaj PŽP, ki je poslal to sporočilo, skupaj z navedbo „zahtevani ETI/ETA“ (sporočilo: Sporočilo o izjemah v zvezi z vagonom, prošnja za nov ETI/ETA). Novi izračun ETI/ETA mora upoštevati postopek iz oddelka 4.2.6 (ETI/ETA pošiljke).

Te informacije se lahko shranijo v operativno podatkovno bazo za vagone in intermodalne enote. Opredelitev obvezne strukture sporočila o izjemah v zvezi z vagonom in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.7.7 Sporočilo Obvestilo o prihodu vagona

Zadnji PŽP v prevozni verigi vagona ali intermodalne enote mora VPŽP obvestiti, da je vagon prispel na njegovo postajo (lokacijo PŽP). Opredelitev obvezne strukture sporočila Obvestilo o prihodu vagona in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.7.8 Sporočilo Obvestilo o dostavi vagona

Zadnji PŽP v prevozni verigi mora VPŽP obvestiti, da je bil vagon postavljen na stranski tir prejemnika.

Opomba: pri odprtem dostopu je opisani premik vagona interni postopek pri PŽP (VPŽP). Kljub temu mora PŽP opraviti vse izračune in shranjevanje podatkov kot VPŽP, ki ima pogodbo z odjemalcem in obveznosti do njega.

Diagram zaporedja za ta sporočila na podlagi primera 1 za izračun ETI za vagona 1 in 2 (glej oddelek 4.2.6.2 Izračun ETI/ETA) je vključen v diagram za javljanje o izmenjavi v oddelku 6 dokumenta „TSI TAF – Priloga A.5: Številke in diagrami zaporedja v sporočilih TSI TAF“, navedenega v Dodatku I.

4.2.8 *Izmenjava podatkov za izboljšanje kakovosti*

Da bi bila evropska železniška industrija konkurenčna, mora svojim odjemalcem zagotavljati visoko kakovost storitev (glej tudi oddelek 2.7.1 Priloge III k Direktivi (EU) 2016/797). Postopek merjenja je bistven postopek po koncu potovanja za izboljšanje kakovosti. Poleg merjenja kakovosti storitve, ki je bila zagotovljena odjemalcu, morajo VPŽP, PŽP in UI meriti kakovost posameznih elementov storitve, ki skupaj tvorijo produkt, dobavljen odjemalcu. Postopek od UI in PŽP (predvsem če so VPŽP) zahteva, da izberejo parameter kakovosti, na primer progo ali lokacijo, in obdobje merjenja, v katerem se bodo dejanski rezultati merili v primerjavi z vnaprej določenimi merili, ki so običajno določeni v pogodbi. Rezultati postopka merjenja morajo jasno prikazati doseženo raven v primerjavi s ciljem, o katerem se dogovorita pogodbeni stranki.

4.2.9 *Glavni referenčni podatki*

4.2.9.1 Predgovor

Za podporo pripravi vlaka in obratovanju vagonov imetnik vagona da na voljo podatke o tirnih vozilih v podatkovni bazi referenčnih podatkov o tirnih vozilih.

4.2.9.2 Podatkovne baze referenčnih podatkov o tirnih vozilih

Imetnik tirnih vozil je odgovoren za shranjevanje podatkov o tirnih vozilih v podatkovni bazi referenčnih podatkov o tirnih vozilih.

Informacije, ki morajo biti vključene v posamezne podatkovne baze referenčnih podatkov o tirnih vozilih, so podrobneje opisane v Dodatku I, Priloga C.

Podatkovne baze referenčnih podatkov o tirnih vozilih morajo omogočati preprost dostop do referenčnih podatkov o tirnih vozilih, da se zmanjša obseg prenesenih podatkov za vsako operacijo. Vsebina podatkovnih baz mora biti na podlagi strukturiranih pravic dostopa, odvisno od privilegijev, dostopna vsem ponudnikom storitev (zlasti UI in PŽP).

Vnose v podatkovno bazo referenčnih podatkov o tirnih vozilih je mogoče razdeliti v naslednje skupine:

— administrativni podatki, povezani s postavkami glede spričeval in registracije. Poleg tega imetniki vagonov v skladu s členom 5 Uredbe Komisije (EU) št. 445/2011 ([2]) hranijo identifikacijsko številko spričevala subjekta,

— konstrukcijski podatki, ki vključujejo vse sestavne (fizične) elemente tirnih vozil, zlasti informacije, ki jih PŽP zahtevajo za načrtovanje in obratovanje vlaka.

Imetnik mora zagotoviti, da so ti podatki razpoložljivi in da so bili opravljeni vsi potrebni postopki;

Opredelitev obvezne strukture podatkovne baze referenčnih podatkov o tirnih vozilih in elementi, ki jih je treba upoštevati, so opisani v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.10 *Različne referenčne datoteke in podatkovne baze*

4.2.10.1 Referenčne datoteke

Za obratovanje tovornih vlakov v evropskem omrežju morajo vsem izvajalcem storitev (UI, PŽP, logističnim izvajalcem in upravljavcem voznega parka) biti na voljo in dostopne naslednje referenčne datoteke. Podatki morajo vedno prikazovati dejansko stanje. Kadar se referenčna datoteka uporablja skupaj s TSI TAP, morajo biti razvoj in spremembe usklajeni s TSI TAP, da se dosežejo optimalne sinergije.

Agencija Evropske unije za železnice bo centralno shranjevala in vzdrževala enotne oznake za naslednje referenčne podatke:

— referenčno datoteko oznak vseh UI, PŽP in podjetij za izvajanje storitev,

— referenčno datoteko oznak lokacij (primarnih in subsidiarnih).

Agencija bo hranila izvod referenčne datoteke oznak primarnih lokacij in podjetij. Ta datoteka je na posamezno zahtevo in brez poseganja v pravice intelektualne lastnine na voljo za vpogled javnosti.

Drugi seznami oznak so opredeljeni v dokumentu „TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF“, navedenem v Dodatku I.

4.2.10.2 Operativna podatkovna baza za vagone in intermodalne enote (neobvezno)

Da se omogoči sledenje premikov vlakov in vagonov, se lahko vzpostavi operativna podatkovna baza za vagone in intermodalne enote, ki se v realnem času posodobi ob vsakem ustreznem dogodku. Pooblaščeni subjekti, kot so imetniki in upravljavci voznega parka, imajo lahko dostop do ustreznih podatkov za izpolnjevanje svojih funkcij v skladu z dvostranskimi sporazumi.

Komunikacija med vodilnim PŽP in PŽP v sodelovalnem načinu temelji na številkah vagonov in/ali intermodalnih enot. PŽP, ki komunicira z UI na ravni vlaka, mora torej te informacije razdeliti na podatke o vagonih in podatke o intermodalnih enotah. Te informacije o vagonih in intermodalnih enotah se lahko shranijo v operativno podatkovno bazo za vagone in intermodalne enote. Informacije o premikih vlaka povzročijo nove vnose/posodobitve v operativni podatkovni bazi za vagone in intermodalne enote, ki so na voljo kot informacije za odjemalca. Del o premiku vagona ali intermodalne enote v podatkovni bazi se izpolni najpozneje takrat, ko se

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 445/2011 z dne 10. maja 2011 o sistemu podeljevanja spričevala subjekta, zadolženega za vzdrževanje, za tovorne vagone in o spremembi Uredbe (ES) št. 653/2007 (UL L 122, 11.5.2011, str. 22).

od odjemalca prejme podatek o času sprostitve vagona ali intermodalne enote. Čas sprostitve je prvi vnos o premiku vagona v operativni podatkovni bazi za vagone in intermodalne enote, ki je povezan z dejanskim prevozom. Sporočila za premike vagonov so opredeljena v oddelku 4.2.7 (Premiki vagonov). Ta podatkovna baza je dostopna prek skupnega vmesnika (4.2.11.1: Splošna arhitektura in 4.2.11.6: Skupni vmesnik).

Operativna podatkovna baza za vagone in intermodalne enote je namenjena sleditvi vagonov ter s tem komunikaciji med zadevnimi PŽP in vodilnim PŽP. Ta podatkovna baza prikazuje premike vagona in intermodalne enote od odhoda do končne dostave na odjemalčev stranski tir z navedbo ETI in dejanskih časov na različnih lokacijah do ETA končne dostave. Podatkovna baza prikazuje tudi različne statuse tirnih vozil, kot so:

— status: nakladanje tirnih vozil:

  ta status je potreben za izmenjavo informacij med PŽP in UI ter drugimi prevozniki v železniškem prometu, ki sodelujejo pri prevozu;

— status: naložen vagon na potovanju:

  ta status je potreben za izmenjavo informacij med UI in PŽP ter drugimi upravljavci infrastrukture in drugimi prevozniki v železniškem prometu, ki sodelujejo pri prevozu;

— status: prazen vagon na potovanju:

  ta status je potreben za izmenjavo informacij med UI in PŽP ter drugimi upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu, ki sodelujejo pri prevozu;

— status: razkladanje tirnih vozil:

  ta status je potreben za izmenjavo informacij med PŽP v namembnem kraju in vodilnim PŽP za prevoz;

— status: prazen vagon pod nadzorom upravljavca voznega parka:

  ta status je potreben za pridobitev informacij o razpoložljivosti vozila z opredeljenimi značilnostmi.

4.2.10.3 Dodatne zahteve glede podatkovnih baz

Vsak sistem (podatkovna baza) mora biti jasno določen, usklajenost njegovih podatkov pa temelji na pravilih o dostopnosti in razpoložljivosti podatkov.

4.2.11 *Mreženje in komuniciranje*

4.2.11.1 Splošna arhitektura

Namen arhitekture IT je, da se v varnem in zanesljivem okolju izmenjajo informacije med vsemi udeleženci v železniškem prometu na enotnem evropskem železniškem območju (SERA).

Sčasoma se bo podsistem srečal s povečevanjem in interakcijo velike in kompleksne železniške telematske interoperabilne skupnosti s stotinami udeležencev (PŽP, UI itd.), ki si bodo konkurirali in/ali sodelovali pri zadovoljevanju tržnih potreb.

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

Predlagana „arhitektura izmenjave informacij“:

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

— ima minimalni vpliv na obstoječo arhitekturo IT vsakega udeleženca,

— varuje že izvedene naložbe v IT.

Arhitektura izmenjave informacij temelji na stalnih splošnih standardih informacijske industrije, ki zagotavljajo ustrezno raven kibernetske varnosti glede na ugotovljena tveganja. Interakcija med vsemi udeleženci mora prek zagotavljanja sklopa centraliziranih storitev jamčiti za splošno celovitost in konsistentnost železniške interoperabilnosti.

Izvajanje arhitekturnega koncepta, npr. komunikacije „vsak z vsakim“, temelji na tehničnih standardih za skupni vmesnik, opisanih v tehničnem dokumentu ERA-TD-104 „Priloga D.2: Dodatek E – Skupni vmesnik“, navedenem v Dodatku I.

Slikovni prikaz splošne arhitekture je podan v oddelku 1.5 dokumenta „TSI TAF – Priloga A.5: Številke in diagrami zaporedja v sporočilih TSI TAF“, navedenega v Dodatku I.

4.2.11.2 Omrežje in varnost

Omrežje v tem primeru pomeni metodo in filozofijo komuniciranja in se ne navezuje na fizično omrežje.

Omrežje zagotavlja potrebno raven kibernetske varnosti.

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

Varnostni koncept se lahko izvaja na različnih ravneh komunikacijskega sklada med dvema udeležencema.

Za doseganje visoke ravni varnosti morajo biti vsa sporočila samozadostna, kar pomeni, da so vse informacije v sporočilu zavarovane, prejemnik pa lahko preveri verodostojnost sporočila. To je mogoče doseči s shemo šifriranja in podpisovanja, podobno šifriranju elektronske pošte.

4.2.11.3 Šifriranje

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

Šifriranje temelji na tehničnih standardih za skupni vmesnik, opisanih v tehničnem dokumentu ERA-TD-104 „Priloga D.2: Dodatek E – Skupni vmesnik“, navedenem v Dodatku I.

4.2.11.4 Centralni repozitorij

Centralni repozitorij mora biti sposoben obravnavati:

— metapodatke – strukturirane podatke, ki opisujejo vsebino sporočil,

— infrastrukturo javnih ključev (PKI),

— overitelja (CA).

Za upravljanje centralnega repozitorija bi morala biti odgovorna nekomercialna evropska organizacija. Kadar se centralni repozitorij uporablja v povezavi s TSI TAP, je treba razvoj in spremembe opravljati čim bolj usklajeno z uporabljeno TSI TAP, da se dosežejo optimalne sinergije.

4.2.11.5 Skupni vmesnik

Skladnost s TSI v zvezi z izmenjavo podatkov pomeni izmenjavo obveznih elementov kataloga podatkov TAF (XSD) v skladu z določbami oddelka 4.2 TSI TAF.

Lahko se uporabljajo specifikacije skupnega vmesnika, vključno z XSD, in sicer brez posebnega dogovora med udeleženimi stranmi. Specifikacije skupnega vmesnika bi bilo treba redno prilagajati, da se upoštevajo nove komunikacijske tehnologije.

Kombinacija katere koli komunikacijske tehnologije pa je mogoča, če med udeleženimi strankami obstaja poseben sporazum, pod pogojem, da je usklajen s specifikacijami skupnega vmesnika.

Skupni vmesnik mora biti sposoben obravnavati:

— formatiranje izhodnih sporočil v skladu z metapodatki,

— podpisovanje in šifriranje izhodnih sporočil,

— naslavljanje odhodnih sporočil,

— preverjanje pristnosti vhodnih sporočil,

— dešifriranje vhodnih sporočil,

— preverjanje skladnosti vhodnih sporočil z metapodatki,

— upravljanje vsakega posameznega skupnega dostopa do različnih podatkovnih baz.

Vsak skupni vmesnik bo imel dostop do vseh podatkov, ki se zahtevajo v skladu s TSI, pri vsakem imetniku vagonov, VPŽP, PŽP, UI itd., ne glede na to, ali so ustrezne podatkovne baze centralne ali individualne (glej tudi oddelek 1.6 dokumenta „TSI TAF – Priloga A.5: Številke in diagrami zaporedja v sporočilih TSI TAF“, navedenega v Dodatku I).

Kadar se skupni vmesnik uporablja skupaj s TSI TAP, morajo razvoj in spremembe potekati čim bolj usklajeno z uporabljeno TSI TAP, da se dosežejo optimalne sinergije. Na podlagi rezultatov preverjanja pristnosti vhodnih sporočil je mogoče vzpostaviti minimalno raven potrjevanja sporočil:

(i) za pozitiven odgovor ACK;

(ii) za negativen odgovor NACK.

Skupni vmesnik za upravljanje navedenih nalog uporablja informacije iz centralnega repozitorija.

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

4.2.11.6 Protokoli

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

4.3 **Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike naslednje:

4.3.1 *Vmesniki s TSI infrastruktura*

Podsistem infrastruktura vključuje sisteme za upravljanje prometa, sledenje in navigacijske sisteme: tehnične naprave za obdelavo podatkov in telekomunikacije, predvidene za potniški promet na dolge razdalje in za tovorni promet na tem omrežju, za zagotavljanje varnega in usklajenega obratovanja omrežja ter učinkovitega upravljanja prometa.

Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet uporablja podatke, ki so potrebni za operativne namene, kot je navedeno v pogodbi o vlakovni poti, ki so po možnosti dopolnjeni s podatki o omejitvah infrastrukture, ki jih zagotovi UI. Med to TSI in TSI infrastruktura ni neposrednega vmesnika.

4.3.2 *Vmesniki s TSI vodenje-upravljanje in signalizacija*

Edina povezava z vodenjem-upravljanjem in signalizacijo poteka prek

— pogodbe o vlakovni poti, v kateri so v opisu odseka proge navedene ustrezne informacije o uporabljeni opremi za vodenje-upravljanje in signalizacijo, ter

— različnih podatkovnih baz referenčnih podatkov o tirnih vozilih, v katerih se morajo shranjevati podatki o opremi za vodenje-upravljanje in signalizacijo.

4.3.3 *Vmesniki s podsistemom tirna vozila*

Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet opredeljuje tehnične in operativne podatke, ki morajo biti na voljo za tirna vozila.

TSI tirna vozila določa značilnosti vagona. Če se značilnosti vagona spremenijo, je to treba v podatkovni bazi referenčnih podatkov o tirnih vozilih posodobiti v okviru normalnega postopka vzdrževanja podatkovne baze. Med to TSI in TSI tirna vozila torej ni neposrednega vmesnika.

4.3.4 *Vmesniki s TSI vodenje in upravljanje prometa*

Podsistem vodenje in upravljanje prometa določa postopke in povezano opremo, ki omogoča usklajeno obratovanje raznih strukturnih podsistemov v normalnih in poslabšanih razmerah, vključno zlasti z vožnjami vlakov, načrtovanjem in upravljanjem prometa.

Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet predvsem določa aplikacije za tovorni promet, vključno s spremljanjem tovora in vlakov v realnem času ter upravljanjem povezav z drugimi načini prevoza. Da se zagotovi skladnost med obema TSI, se uporablja naslednji postopek.

Ko bodo specifikacije TSI vodenje in upravljanje prometa v zvezi z zahtevami te TSI zapisane in/ali se bodo spremenile, se je treba posvetovati z organom, pristojnim za to TSI.

Če bi se specifikacije te TSI v zvezi z operativnimi zahtevami, določenimi v TSI vodenje in upravljanje prometa, spremenile, se je treba posvetovati z organom, pristojnim za TSI vodenje in upravljanje prometa.

4.3.5 *Vmesniki s telematskimi aplikacijami za potniški promet*

Vmesnik	Sklic na TSI telematske aplikacije za tovorni promet	Sklic na TSI telematske aplikacije za potniški promet
Vlak pripravljen	4.2.3.3 Sporočilo Vlak pripravljen	4.2.14.1 Sporočilo Vlak pripravljen za vse vlake
Napoved vožnje vlaka	4.2.4.2 Sporočilo Napoved vožnje vlaka	4.2.15.2 Sporočilo Napoved vožnje vlaka za vse vlake
Informacije o vožnji vlaka	4.2.4.3 Informacije o vožnji vlaka	4.2.15.1 Sporočilo Informacije o vožnji vlaka za vse vlake
Vožnja vlaka prekinjena – za PŽP	4.2.5.2 Sporočilo Vožnja vlaka prekinjena	4.2.16.2 Sporočilo Vožnja vlaka prekinjena za vse vlake
Obravnavanje kratkoročnih podatkov v voznih redih	4.2.2 Prošnja za vlakovno pot	4.2.17 Obravnavanje kratkoročnih podatkov za vlake v voznih redih
Skupni vmesnik	4.2.11.6 Skupni vmesnik	4.2.21.7 Skupni vmesnik za komunikacijo PŽP/UI
Centralni repozitorij	4.2.11.5 Centralni repozitorij	4.2.21.6 Centralni repozitorij
Referenčne datoteke	4.2.10.1 Referenčne datoteke	4.2.19.1 Referenčne datoteke

4.4 **Operativna pravila**

Skladno z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 so operativna pravila za podsistem, na katerega se nanaša ta TSI, naslednja:

4.4.1 *Kakovost podatkov*

Za zagotavljanje kakovosti podatkov je pošiljatelj vsakega sporočila v zvezi s TSI odgovoren za pravilnost podatkov v sporočilu ob času, ko je sporočilo poslano. Če so izvorni podatki za namene zagotavljanja kakovosti podatkov dostopni iz podatkovnih baz, ki so zagotovljene kot del TSI, je treba za zagotavljanje kakovosti podatkov uporabljati podatke, vsebovane v teh podatkovnih bazah.

Če izvorni podatki za namene zagotavljanja kakovosti podatkov niso dostopni v podatkovnih bazah, ki so zagotovljene kot del TSI, mora pošiljatelj sporočila kakovost podatkov preveriti s svojimi viri.

Zagotavljanje kakovosti podatkov vključuje primerjavo s podatki iz podatkovnih baz, ki so zagotovljene kot del te TSI, kot je opisano zgoraj, in, po potrebi, logična preverjanja za zagotavljanje pravočasnosti ter kontinuitete podatkov in sporočil.

Podatki so visokokakovostni, če ustrezajo svojemu predvidenemu namenu, kar pomeni, da so

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

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

Glavne značilnosti kakovosti podatkov so:

— točnost,

— popolnost,

— konsistentnost,

— pravočasnost.

Točnost:

Zahtevane informacije (podatke) je treba zajemati čim bolj ekonomično. To je izvedljivo le, če so primarni podatki, kolikor je to mogoče, vneseni samo enkrat za celoten prevoz. Zato bi bilo treba primarne podatke vnesti v sistem čim bližje viru, da se lahko v celoti vključijo v morebitne kasnejše postopke obdelave.

Popolnost:

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

Z metapodatki je treba preveriti tudi popolnost vseh vhodnih sporočil.

Konsistentnost:

Za zagotavljanje konsistentnosti je treba slediti poslovnim pravilom. Izogibati se je treba dvojnim vnosom, jasno pa je treba opredeliti tudi lastnika podatkov.

Način izvajanja teh poslovnih pravil je odvisen od kompleksnosti pravila. Za preprosta pravila zadostujejo omejitve in sprožilci podatkovnih baz. Pri kompleksnejših pravilih, ki zahtevajo podatke iz več preglednic, je treba izvajati validacijske postopke, s katerimi se preveri konsistentnost različice podatkov pred pripravo vmesniških podatkov in preden začne delovati nova različica. Zagotoviti je treba validacijo prenesenih podatkov z opredeljenimi poslovnimi pravili.

Pravočasnost:

Zagotavljanje pravočasnih podatkov je zelo pomembno. Ker sprožanje za shranjevanje podatkov ali pošiljanje sporočil poteka neposredno iz sistema IT, s pravočasnostjo ni težav, če je sistem dobro zasnovan v skladu s potrebami poslovnih procesov. Vendar pošiljanje sporočila v večini primerov sproži prevoznik ali pa vsaj temelji na dodatnem vnosu prevoznika. Da se izpolni zahteva po pravočasnosti, je treba podatke posodobiti, kakor hitro je mogoče, s čimer se med drugim zagotovi, da bodo sporočila vsebovala dejanske podatke, tudi če jih bo sistem odpošiljal samodejno.

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

Metrika kakovosti podatkov

Podrobne specifikacije IT morajo opredeliti ustrezne odstotke za:

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

— pravočasnost podatkov (odstotek podatkov, ki je na voljo v določenem pragovnem časovnem okviru),

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

4.4.2 *Upravljanje centralnega repozitorija*

Funkcije centralnega repozitorija so opredeljene v oddelku 4.2.11.5 (Centralni repozitorij). Za zagotavljanje kakovosti podatkov mora biti subjekt, ki upravlja centralni repozitorij, odgovoren za posodabljanje in kakovost ter tudi za izvajanje nadzora dostopa. Kakovost metapodatkov z vidika popolnosti, konsistentnosti, pravočasnosti in točnosti omogoča pravilno delovanje za potrebe te TSI.

4.5 Pravila glede vzdrževanja

Skladno z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 so pravila glede vzdrževanja za podsistem, na katerega se nanaša ta TSI, naslednja:

kakovost prevoza mora biti zagotovljena tudi, če se oprema za obdelavo podatkov v celoti ali delno pokvari. Zato je priporočljivo namestiti dvojne sisteme ali računalnike s posebej visoko stopnjo zanesljivosti, ki zagotavljajo neprekinjeno delovanje med vzdrževanjem.

Vzdrževalni vidiki v zvezi z različnimi podatkovnimi bazami so navedeni v oddelku 4.2.10.3 (Dodatne zahteve glede podatkovnih baz).

4.6 Strokovna usposobljenost

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

izvajanje te TSI ne zahteva popolnoma novega sistema z novo strojno in programsko opremo ter novim osebjem. Uresničevanje zahtev te TSI povzroča le spremembe, nadgradnjo ali funkcionalno širitev dejavnosti, ki jih že opravlja obstoječe osebje. Zato ni nobenih dodatnih zahtev glede obstoječih nacionalnih in evropskih pravil o strokovni usposobljenosti.

Če je potrebno, dodatno usposabljanje osebja ne bi smelo biti le prikaz, kako uporabljati opremo. Član osebja mora poznati in razumeti svojo posebno vlogo, ki jo mora odigrati v celotnem prevoznem procesu. Osebje se mora zlasti zavedati zahteve po vzdrževanju visoke ravni delovne uspešnosti, saj je to odločilen dejavnik za zanesljivost informacij, ki bodo obdelane v naslednji fazi.

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

4.7 Zdravstveni in varnostni pogoji

Zdravstveni in varnostni pogoji, ki se zahtevajo za osebje pri vodenju in vzdrževanju zadevnega podsistema (ali tehnično področje uporabe, kot je opredeljeno v oddelku 1.1) ter za izvajanje TSI, so naslednji:

ni nobenih dodatnih zahtev glede obstoječih nacionalnih in evropskih pravil o zdravju in varnosti.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1 Opredelitev

V skladu s členom 2(7) Direktive (EU) 2016/797:

komponente interoperabilnosti pomenijo „vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema. Pojem ‚komponenta' zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kot je programska oprema".

5.2 Seznam komponent

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive (EU) 2016/797.

V zvezi s podsistemom telematske aplikacije za tovorni promet niso določene nobene komponente interoperabilnosti.

Za izpolnjevanje zahtev te TSI je potrebna le standardna oprema IT brez posebnih vidikov za interoperabilnost v železniškem okolju. To velja za komponente strojne opreme in za standardno programsko opremo, kot so operacijski sistem in podatkovne baze. Aplikacijska programska oprema je prilagojena za vsakega uporabnika ter jo je mogoče prilagoditi in izboljšati v skladu z individualno dejansko funkcionalnostjo in potrebami. Predlagana „arhitektura integracije aplikacij" predvideva, da aplikacije morda nimajo enakega notranjega informacijskega modela. Integracija aplikacij je opredeljena kot proces, ki neodvisno zasnovane aplikacijske sisteme pripravi, da delujejo skupaj.

5.3 Zmogljivosti in specifikacije komponent

Glej oddelek 5.2; se ne nanaša na TSI telematske aplikacije za tovorni promet.

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

6.1 Komponente interoperabilnosti

6.1.1 *Postopki ocenjevanja*

Se ne nanaša na TSI telematske aplikacije za tovorni promet.

6.1.2 *Modul*

Se ne nanaša na TSI telematske aplikacije za tovorni promet.

6.2 Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet

V skladu s Prilogo II k Direktivi (EU) 2016/797 so podsistemi razdeljeni na strukturna področja in področja delovanja.

Ocena skladnosti je obvezna za TSI na strukturnem področju. Podsistem telematske aplikacije za tovorni promet spada na področje delovanja in ta TSI ne določa nobenih modulov za ocenjevanje skladnosti.

6.2.1 *Ocena skladnosti orodij IT*

Pri projektih v zvezi z orodji IT, ki jih uvaja evropski železniški sektor, se lahko od Agencije zahteva, da oceni skladnost teh orodij z zahtevami TSI.

Zahtevku za oceno se priložijo:

— dokument s primeri uporabe, ki vključuje:

— zajete funkcije TSI TAF,

— sklic na oddelek TSI TAF,

— seznam in dokumentacijo sporočil (vključno z njihovim zaporedjem), ki jih je treba preizkusiti,

— opis sistema IT, ki uporablja sporočila TAF,

— opis komunikacijskega vmesnika sistema IT (skupni vmesnik, drugo itd.),

— informacija, ali gre pri zahtevku za mejnik projekta, ki ga financira EU,

— različica tehnične dokumentacije TSI TAF, ki se nanaša na obseg ocenjevanja skladnosti,

— datoteke XML sistema IT in njihove ustrezne datoteke XSD.

Agencija izvede preizkus skladnosti TSI TAF in prosilcu v treh mesecih po potrditvi popolnosti izda poročilo Agencije o oceni skladnosti. Poročilo o skladnosti zajema naslednja vprašanja:

— ali sporočila vsebujejo vse obvezne elemente iz TSI TAF,

— ali so sporočila skladna s tehničnimi dokumenti TSI TAF,

— ali je zaporedje sporočil v skladu s TSI TAF.

Za preizkus se lahko zagotovijo tudi sporočila, ki niso v formatu XML, da se ugotovi, ali imajo obvezne elemente iz TSI TAF. V takem primeru se namesto datotek XSD sistema IT zagotovi opis strukture sporočila z opisom podatkovnih elementov/polj, pri čemer se po potrebi navedejo uporabljeni standardi in njihova različica.

7. IZVAJANJE

7.1 Uvod

Ta TSI se nanaša na podsistem telematske aplikacije za tovorni promet. Ta podsistem deluje v skladu s Prilogo II k Direktivi (EU) 2016/797. Uporaba te TSI ni odvisna od predstav o novem, obnovljenem ali nadgrajenem podsistemu, kot je običajno pri TSI, povezanih s strukturnimi podsistemi, razen če je to določeno v TSI.

(a) Projektno vodenje

Razvoj in uvajanje sta v pristojnosti usmerjevalnega odbora.

Usmerjevalni odbor zagotovi strukturo strateškega upravljanja za učinkovito upravljanje in usklajevanje dela za izvajanje TSI TAF. To vključuje oblikovanje politike, strateško usmerjanje in določanje prednostnih nalog.

Usmerjevalni odbor, ki mu sopredsedujeta (a) Komisija in (b) oseba, ki jo imenujejo predstavniška telesa železniškega sektorja, sestavljajo:

— predstavniška telesa železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kot je opredeljeno v členu 5(3) Uredbe (EU) 2016/796 („predstavniška telesa železniškega sektorja“),

— Agencija,

— Komisija in

— druge organizacije, za katere je bilo usmerjevalnemu odboru predlagano, da se vključijo kot opazovalke, kadar za to obstajajo utemeljeni tehnični in organizacijski razlogi.

(b) Razvoj sistema

Vsi zadevni udeleženci začnejo uvajati sistem v skladu z individualnim glavnim načrtom. Za udeležence, ki niso predložili individualnega glavnega načrta, je zavezujoč sporočeni individualni načrt.

(c) Postopek spremljanja uvajanja in delovanja

Spremljanje uvajanja in delovanja, usklajeno po vsej Evropi, vodi skupina za sodelovanje pri izvajanju TAF (ICG).

ICG je ustanovila in jo upravlja Agencija, sestavljajo pa jo:

— Agencija,

— nacionalne kontaktne točke (glej Dodatek III),

— predstavniška telesa in

— druge organizacije, ki jih imenuje Agencija ter imajo ustrezne tehnične in organizacijske izkušnje.

ICG je odgovorna za:

— ocenjevanje napredka pri izvajanju in delovanju, analizo odstopanj od glavnega načrta in predlaganje ukrepov za izboljšave,

— pomoč nacionalnim kontaktnim točkam pri spremljanju izvajanja in delovanja TSI TAF na nacionalni ravni,

— odobritev poročil o izvajanju in delovanju TSI TAF,

— poročanje Evropski komisiji prek Agencije.

7.2 **Upravljanje sprememb**

7.2.1 *Postopek upravljanja sprememb*

Postopki za upravljanje sprememb se oblikujejo zato, da se zagotovi ustrezna analiza stroškov in koristi spremembe ter nadzorovano izvajanje sprememb. Te postopke določi, uvede, podpira in upravlja Agencija ter obsegajo:

— identifikacijo tehničnih omejitev, ki podpirajo spremembo,

— izjavo, kdo prevzema odgovornost za postopke izvajanja sprememb,

— validacijski postopek za spremembe, ki se bodo izvajale,

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

— opredelitev odgovornosti za upravljanje podrobno opredeljenih specifikacij ter zagotavljanje njihove kakovosti in oblikovanje upravljanja.

Odbor za nadzor sprememb (CCB) sestavljajo Agencija, predstavniška telesa železniškega sektorja in države članice. Takšna organiziranost mora zagotoviti perspektivo sprememb, ki jih je treba uvesti, in skupno oceno njihovih posledic. CCB bo v končni fazi deloval pod pokroviteljstvom Agencije.

7.2.2 *Posebni postopek upravljanja sprememb za dokumente, navedene v Dodatku I k tej uredbi*

Upravljanje nadzora sprememb za dokumente, navedene v Dodatku I k tej uredbi, vzpostavi Agencija v skladu z naslednjimi merili:

(1) zahteve za spremembe, ki vplivajo na dokumente, se predložijo prek držav članic ali predstavniških teles železniškega sektorja, ki delujejo na evropski ravni, kot je opredeljeno v členu 38(4) Uredbe (EU) 2016/796, ali prek usmerjevalnega odbora TSI TAF;

(2) zahteve za spremembe zbira in shranjuje Agencija;

(3) Agencija zahteve za spremembe predloži svoji odgovorni delovni skupini ERA, ki jih ovrednoti in po potrebi pripravi predlog, skupaj z ekonomsko oceno;

(4) nato Agencija vsako zahtevo za spremembo in ustrezni predlog predloži odboru za nadzor sprememb, ki zahtevo za spremembo potrdi, zavrne ali odloži;

(5) če zahteva za spremembo ni potrjena, Agencija organu, ki je spremembo zahteval, pošlje razlog za zavrnitev zahteve ali prošnjo za dodatne informacije o osnutku zahteve za spremembo;

(6) če je zahteva za spremembo potrjena, se tehnični dokument spremeni;

(7) če ni mogoče doseči soglasja o potrditvi zahteve za spremembo, Agencija Komisiji predloži priporočilo za posodobitev dokumentov, navedenih v Dodatku I, skupaj z osnutkom nove različice dokumenta, zahtevami za spremembe in njihovo ekonomsko oceno, ter te dokumente objavi na svoji spletni strani;

(8) nova različica tehničnega dokumenta s potrjenimi zahtevami za spremembe se objavi na spletni strani Agencije. Agencija obvešča države članice prek odbora, ustanovljenega v skladu s členom 51(1) Direktive (EU) 2016/797;

(9) če bi zahteva za spremembo zahtevala spremembo pravnega besedila TSI TAF, Agencija Evropski komisiji pošlje zahtevo za revizijo TSI TAF in/ali za tehnično mnenje Agencije;

(10) kadar upravljanje nadzora sprememb vpliva na elemente, ki so v skupni rabi znotraj TSI TAP, je treba spremembe izvesti tako, da ostanejo čim bolj usklajene z uporabljeno TSI TAP, da se dosežejo optimalne sinergije.

Dodatek I

Seznam tehničnih dokumentov

Veljavna različica teh tehničnih dokumentov je objavljena na spletni strani Agencije.

Št.	Sklic	Naslov
1	ERA-TD-100	TSI TAF – PRILOGA A.5: ŠTEVILKE IN DIAGRAMI ZAPOREDJA V SPOROČILIH TSI TAF
2	ERA-TD-101	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek A (Načrtovanje potovanja vagona/ILU)
3	ERA-TD-102	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek B – Operativna podatkovna baza za vagone in intermodalne enote (WIMO)
4	ERA-TD-103	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek C – Referenčne datoteke
5	ERA-TD-104	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek E – Skupni vmesnik
6	ERA-TD-105	TSI TAF – Priloga D.2: Dodatek F – Vzorec podatkov in sporočil TSI TAF

Dodatek II

Glosar

Pojem	Opis
OD	Glej Organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.
Organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti	Organ, pristojen za dodeljevanje vlakovnih poti, ki je pravno, organizacijsko in pri odločanju neodvisen od katerih koli prevoznikov v železniškem prometu (Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([1])).
Prosilec	Pomeni prevoznika v železniškem prometu ali mednarodno združenje prevoznikov v železniškem prometu ali druge fizične ali pravne osebe, kot so pristojni organi iz Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) ter prevozniki tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu, ki imajo interes na podlagi javne službe ali poslovni interes za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti (Direktiva 2012/34/EU). Prosilec lahko prevzame vloge ter dodeljene naloge in pristojnosti vodilnega PŽP in/ali pristojnega prosilca in/ali pristojnega PŽP, odvisno od posameznega programa omrežja.
Blok vlak	Določena oblika direktnega vlaka, ki ima samo toliko vagonov, kolikor je potrebno, in ki vozi med dvema točkama pretovarjanja brez vmesnega ranžiranja.
Rezervacija	Postopek rezervacije prostora na prevoznem sredstvu za prevoz blaga.
CA	Overitelj.
Oznaka KN	Seznam 8-mestnih oznak izdelkov, ki ga uporablja carina.
Kombinirani cestni in železniški prevoz ali kombinirani prevoz	Intermodalni prevoz, pri katerem večji del evropskega potovanja poteka po železnici in pri katerem je začetni in/ali končni del potovanja po cesti čim krajši.
Prejemnik	Udeleženec, ki bo prejel blago. Sopomenka: prejemnik blaga.
Pošiljka	Tovor, poslan na podlagi samo ene prevozne pogodbe. Pri kombiniranem prevozu se ta izraz lahko uporablja za statistične namene, za merjenje nakladalnih enot ali cestnih vozil.
Tovorni list	Dokument, ki dokazuje, da bo po pogodbi o prevozu en prevoznik prepeljal eno pošiljko od imenovanega kraja prevzema do imenovanega kraja dostave. Vsebuje podrobnosti o pošiljki, ki se bo prevažala.
Pošiljatelj	Udeleženec, ki po pogodbi s povezovalcem storitve pošilja blago prek prevoznika ali ga da prepeljati prek prevoznika. Sopomenki: odpošiljatelj, pošiljatelj blaga.
Sodelovalni način	Način obratovanja vlakov, ko več PŽP sodeluje pod vodstvom enega PŽP (VPŽP). Vsak udeleženi PŽP sam najame potrebno vlakovno pot za prevoz.
KP	Kombinirani prevoz.
Odjemalec	Je subjekt, ki izda tovorni list vodilnemu PŽP.
Datum/čas odhoda, dejanski	Datum (in čas) odhoda prevoznega sredstva.
Direktni vlak	Vlak s pripadajočimi vagoni, ki vozi med dvema točkama pretovarjanja (začetna točka–končni namembni kraj) brez vmesnega ranžiranja.

Pojem	Opis
Nosilec dolžnosti	Posameznik ali pravna oseba, odgovorna za tveganje, ki ga vnaša v omrežje, tj. PŽP.
Šifriranje	Šifriranje sporočil. Dešifriranje: pretvarjanje šifriranih podatkov v prvotno obliko.
ETA	Predvideni čas prihoda (v namembni kraj). Predvideni čas prihoda (ETA) je čas, ko naj bi vlak prispel v določen kraj. Ocene lahko temeljijo na proizvodnih načrtih (napovedih) in/ali stohastičnem izračunu.
ETH	Predvideni čas primopredaje vlaka enega UI drugemu UI.
ETI	Predvideni čas izmenjave vagonov med enim in drugim PŽP.
ETP	Predvideni čas prevzema (pri intermodalnem terminalu prihoda).
Napovedani čas	Najboljši predvideni čas prihoda, odhoda ali prehoda vlaka.
Prehod	Postaja na potovanju vlaka z intermodalnimi enotami, kjer tovor menja vagone.
Bruto masa tovora	Rezervirana/dejanska skupna masa blaga, vključno z embalažo, toda brez prevoznikove opreme.
Točka obravnave	Postaja, kjer PŽP lahko spremeni sestavo vlaka, ostane pa odgovoren za vagone; ni spremembe odgovornosti.
Točka primopredaje	Lokacija vožnje vlaka ali točka med dvema vlakovnima potema, kjer se odgovornost za načrtovanje in/ali dodelitev in/ali obratovanje prenese z enega UI na drugega. Zadevni UI prevzame vlogo načrtovalnega UI.
Cestni prevoz	Prevoz po cesti.
Najemnik	Posameznik ali druga pravna oseba, ki jo za tako imenuje imetnik/lastnik vagona.
Oznaka HS	Seznam 6-mestnih oznak izdelkov, ki ga uporabljajo odjemalci, pri čemer so oznake enake prvim 6 številkam oznake KN.
UI	Upravljavec infrastrukture pomeni organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, vodenjem-upravljanjem ter signalizacijo; naloge upravljavca infrastrukture v železniškem omrežju ali v delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem. Kadar je upravljavec infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu, naloge iz oddelkov 2 in 3 poglavja IV prevzame organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki sta pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisna od katerega koli prevoznika v železniškem prometu (Direktiva 2012/34/EU). UI lahko prevzame vlogi pristojnega UI in/ali načrtovalnega UI.
Upravljavec infrastrukture (UI)	Glej UI.
Vstopna točka UI	Odsek, kjer vlak v KP zapusti intermodalno območje terminala in pripelje v prvo javno omrežje UI.
Izstopna točka UI	Odsek, kjer vlak v KP zapusti zadnje javno omrežje UI in pripelje na terminal prihoda.

Pojem	Opis
Izmenjava	Prenos nadzora z enega železniškega podjetja na drugega iz praktičnih operativnih in varnostnih razlogov. Primeri so: — mešane storitve; — storitve z deljeno odgovornostjo za cestni prevoz; — prenos informacij med različnimi železniškimi upravami; — prenos informacij med imetniki/lastniki vagonov in železniškimi prevozniki.
Točka izmenjave	Lokacija na potovanju vlaka ali vlakovni poti, kjer se odgovornost za celoten vlak prenese s pristojnega PŽP na drugega pristojnega PŽP.
Vmesna točka	Lokacija, ki opredeljuje točko potovanja vlaka ali vlakovno pot med začetno (izvorno) ali končno (namembno) točko.
Povezovalec intermodalnih storitev	Vsak organ ali podjetje, ki ima z odjemalci sklenjeno pogodbo za prevoz intermodalnih enot. Pripravlja tovorne liste, upravlja zmogljivosti blok vlakov itd.
Intermodalni terminal	Lokacija, ki zagotavlja prostor, opremo in operativno okolje, v katerem poteka pretovarjanje nakladalnih enot (tovornih zabojnikov, zamenljivih tovorišč, polpriklopnikov ali priklopnikov).
Intermodalni prevoz	Prevoz blaga v eni in isti nakladalni enoti ali vozilu, ki zaporedoma uporablja več načinov prevoza brez ravnanja z blagom pri spreminjanju načina prevoza.
Intermodalna nakladalna enota	Zabojniki, zamenljiva tovorišča in polpriklopniki, primerni za kombinirani prevoz.
Potovanje	Potovanje pomeni prostorsko premikanje vlaka ali natovorjenega ali praznega vagona od odhodne postaje do namembne postaje.
Odsek potovanja	Je del potovanja, ki poteka na enem infrastrukturnem sektorju upravljavca infrastrukture, ali del potovanja od vstopne točke primopredaje do izstopne točke primopredaje na infrastrukturi enega upravljavca infrastrukture.
Imetnik	Oseba, bodisi lastnik bodisi oseba s pravico do razpolaganja, ki trajno ekonomsko izkorišča železniško prevozno sredstvo in je kot taka registrirana v registru železniških tirnih vozil.
Vodilni prevoznik v železniškem prometu	Prosilec/PŽP, ki je odgovoren za organiziranje in upravljanje prevozne linije v skladu z obveznostmi do odjemalca. Je edina kontaktna točka za odjemalca. Če je v prevozno verigo vključen več kot en prevoznik v železniškem prometu, je VPŽP odgovoren tudi za usklajevanje med različnimi prevozniki v železniškem prometu in harmonizacijo potovanja vlaka, vključno z različnimi prošnjami za vlakovno pot.
VPŽP	Glej Vodilni prevoznik v železniškem prometu.
LAHKO	Ta beseda ali pridevnik „NEOBVEZNA“ pomeni, da je postavka v resnici neobvezna. Prodajalec se lahko odloči vključiti neko postavko, ker jo določen trg zahteva ali ker meni, da izboljša izdelek, drugi prodajalec pa lahko enako postavko opusti.

Pojem	Opis
	Izvedba, ki ne vključuje določene opcije, MORA biti pripravljena za interoperabilnost z drugo izvedbo, ki opcijo vključuje, čeprav morda z omejeno funkcionalnostjo. Enako MORA biti izvedba, ki vključuje neko opcijo, pripravljena za interoperabilnost z drugo izvedbo, ki ne vključuje opcije (razen seveda glede značilnosti, ki jo opcija zagotavlja).
Metapodatki	Preprosto rečeno so to podatki o podatkih. Opisujejo podatke, programske storitve in druge komponente, ki jih vsebujejo informacijski sistemi podjetij. Primeri vrst metapodatkov vključujejo standardne opredelitve podatkov, informacije o lokacijah in usmerjanju ter upravljanju sinhronizacije za distribucijo skupnih podatkov.
MORA	Ta beseda ali izraza „ZAHTEVA SE“ ali „TREBA JE“ pomenijo, da je opredelitev absolutna zahteva specifikacije.
NE SME	Ta beseda ali zveza nikalnice „NE“ in glagola v sedanjiku pomenita, da je opredelitev absolutna prepoved specifikacije.
Vse na enem mestu (OSS)	Mednarodno partnerstvo med upravljavci železniške infrastrukture, ki omogoča eno samo kontaktno točko za železniške odjemalce za naslednje namene: — naročanje določenih vlakovnih poti v mednarodnem tovornem prometu; — spremljanje celotnega premika vlaka; — v splošnem tudi za zaračunavanje pristojbin za dostop po tirih v imenu UI.
Način odprtega dostopa	Način obratovanja vlaka, kjer sodeluje samo en PŽP, ki upravlja vlak na različnih infrastrukturah. Ta PŽP najame potrebne poti pri vseh udeleženih UI.
OSS	Vse na enem mestu.
Pot	Pot pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem času (proga, opredeljena v času in prostoru).
Sestavljanje vlakovnih poti	Sestavljanje posameznih vlakovnih poti, da se pot podaljša v časovnem in prostorskem smislu.
Vsak z vsakim	Izraz „vsak z vsakim“ se nanaša na razred sistemov in aplikacij, ki decentralizirano uporabljajo porazdeljene vire za opravljanje ključnih funkcij. Ti viri vključujejo računalniške zmogljivosti, podatke (shranjevanje in vsebino), pasovno širino omrežja in prisotnost (računalnikov, ljudi in drugih virov). Ključna funkcija je lahko porazdeljena računalniška moč, skupna uporaba podatkov/vsebine, komunikacija in sodelovanje ali storitve računalniškega okolja. Decentralizacija se lahko nanaša na algoritme, podatke ali metapodatke ali na vse troje. To ne izključuje ohranjanja centralizacije v nekaterih delih sistemov in aplikacij, če izpolnjuje njihove zahteve.
PKI	Infrastruktura javnih ključev.
Kraj dostave	Kraj, kjer se izvede dostava (navede se železniška postaja odhoda). Kraj, kjer se odgovornost za vagone spremeni.
Kraj odhoda	Kraj, s katerega mora prevozno sredstvo odpeljati ali je že odpeljalo.

Pojem	Opis
Namembni kraj	Kraj, v katerega mora prevozno sredstvo prispeti ali je že prispelo. Sopomenka: kraj prihoda.
Načrtovalni UI	Načrtovalni UI (NUI) je upravljavec infrastrukture, ki je odgovoren za pripravo in dodelitev vlakovne poti. Področje odgovornosti NUI je opredeljeno s točkami primopredaje, npr. kot lokacija prvega/zadnjega potovanja v informacijah o poti v sporočilu Prošnja za vlakovno pot ali ponujeni/rezervirani poti. V večini primerov bo pristojni UI isti subjekt kot načrtovalni UI, vendar se lahko za nekatere lokacije in/ali nekatere vlake priprava poti in tudi spremljanje prometa med obratovanjem preneseta na drugega UI.
NUI	Glej Načrtovalni UI.
Obdobje pred odhodom	Je čas delta pred načrtovanim časom odhoda. Obdobje pred odhodom se začne ob načrtovanem času odhoda minus čas delta in konča ob načrtovanem času odhoda.
Primarni podatki	Osnovni podatki kot referenčni vhodni podatki za sporočila ali kot podlaga za funkcionalnost in izračun izpeljanih podatkov.
Začetek obratovanja	Postopek, ki je odvisen od tehnične odobritve vagona in pogodbe o uporabi s PŽP, ki dovoljuje komercialno obratovanje vagona.
Prevoznik v železniškem prometu (PŽP)	Prevoznik v železniškem prometu (Direktiva (EU) 2016/798): pomeni prevoznika v železniškem prometu, kot je opredeljen v točki 1 člena 3 Direktive 2012/34/EU, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega dejavnost je izvajanje prevoza blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko; to vključuje tudi podjetja, ki zagotavljajo samo vleko. PŽP lahko prevzame vloge vodilnega PŽP in/ali pristojnega prosilca in/ali pristojnega PŽP.
Pristojni prosilec (PP)	PP je prosilec/odjemalec in izvajalec ter enotna kontaktna točka za zadevnega UI (upravljavca infrastrukture) v celotni fazi načrtovanja. Glavna naloga PP je, da UI zaprosi za rezervacijo zmogljivosti. Ni potrebno, da je PP prevoznik v železniškem prometu, lahko je tudi drug subjekt, ki zmore in sme rezervirati zmogljivost.
Pristojni UI	Pristojni UI (PUI) je upravljavec infrastrukture, ki je lastnik zadevnega omrežja in je odgovoren za vse operativno upravljanje vlakov in vlakovnih poti v svojem omrežju.
Pristojni PŽP (PPŽP)	PPŽP je odgovoren za vožnjo vlaka v fazi obratovanja, in sicer za celotno potovanje ali za odsek potovanja. Če pri upravljanju vlaka sodeluje več kot en PPŽP, se na točki izmenjave odgovornost prenese z enega PPŽP na naslednjega PPŽP. PPŽP je kontaktni subjekt za UI v fazi obratovanja za celotno izmenjavo sporočil. Na podlagi dogovora s pristojnim prosilcem lahko PPŽP za vožnjo vlaka zadolži tudi podizvajalca, vendar bo PPŽP kljub temu ostal kontaktna točka za UI v fazi obratovanja.
Datum/čas sprostitve	Datum/čas, ko se pričakuje, da bo ali je odjemalec sprostil blago.

Pojem	Opis
Čas sprostitve za vagone	Datum in čas, ko so vagoni pripravljeni za poteg z imenovanega kraja na odjemalčevem stranskem tiru.
Zanesljivost, razpoložljivost, možnost vzdrževanja, varnost (RAMS)	Zanesljivost – sposobnost začetka in nadaljevanja obratovanja pod določenimi pogoji obratovanja za določeno obdobje, izražena matematično. Razpoložljivost – čas obratovanja v primerjavi s časom neobratovanja, izražen matematično. Možnost vzdrževanja – sposobnost sistema, da se po izpadu spet zažene v obratovanje, izražena matematično. Varnost – verjetnost, da sistem sproži nevarne dogodke, izražena matematično.
Točka javljanja	Lokacija na potovanju vlaka, kjer mora pristojni UI poslati „sporočilo o napovedi vožnje vlaka“, ki vsebuje TETA, tistemu PŽP, ki je najel vlakovno pot.
Repozitorij	Repozitorij je podoben podatkovni bazi in podatkovnemu slovarju, čeprav običajno vključuje celovit sistem za upravljanje informacij. Ne sme vsebovati le opisov podatkovnih struktur (tj. subjektov in elementov), temveč tudi metapodatke, ki so zanimivi za podjetje, podatkovne zaslone, poročila, programe in sisteme. Običajno vključuje tudi interni sklop programskih orodij, DBMS, metamodel, izpopolnjene metapodatke ter programsko opremo za nalaganje in poizvedovanje za dostop do podatkov v repozitoriju.
RIV	Predpisi, ki urejajo medsebojno uporabo tovornih vagonov v mednarodnem prometu. Predpisi, ki urejajo medsebojno uporabo nakladalnih pripomočkov, zabojnikov in palet v mednarodnem prometu.
Proga	Zemljepisna pot, ki bo potekala od začetne točke do namembne točke.
Odsek proge	Del proge.
PŽP	Glej Prevoznik v železniškem prometu.
Načrtovani čas odhoda	Datum in čas odhoda, za katerega se prosi za pot.
Načrtovani vozni red	Kronološko opredeljena zasedenost železniške infrastrukture za premikanje vlaka po odprti progi ali na postajah. Spremembe voznega reda UI zagotovi vsaj 2 dni pred začetkom dne, ko vlak odpelje z začetne postaje. Ta vozni red velja za določen dan. V nekaterih državah se imenuje operativni vozni red.
Motnja v prevozu	Pomeni nenačrtovano zaustavitev vlaka med obratovanjem brez kakršnih koli informacij o nadaljevanju potovanja.
Izvajalec storitev	Prevoznik, pristojen za določeno fazo prevoza. Udeleženec, ki sprejme in obravnava rezervacijo.
Tovor	Vagoni ali intermodalne nakladalne enote, ki se prevažajo kot ena pošiljka, ne glede na količino ali število zabojnikov, paketov ali kosov. Imenovan tudi pošiljka.
Prošnja za vlakovno pot v kratkem roku	Posamezna prošnja za vlakovno pot v skladu z Direktivo 2012/34/EU zaradi dodatnih prevoznih zahtev ali operativnih potreb.

Pojem	Opis
BI MORAL, BI BILO TREBA	Ta izraz ali pridevnik „PRIPOROČEN“ pomeni, da lahko v nekaterih okoliščinah obstajajo tehtni razlogi, da se določena postavka ne upošteva, treba pa je v celoti razumeti posledice in jih pretehtati, preden se izbere drugačno ukrepanje.
NE BI SMEL	Ta izraz ali izraz „NI PRIPOROČEN“ pomeni, da lahko v nekaterih okoliščinah obstajajo tehtni razlogi, da je določeno vedenje sprejemljivo ali celo koristno, treba pa je v celoti razumeti posledice in jih pretehtati, preden se izbere drugačno vedenje, označeno s tem izrazom.
Deležniki	Vsaka oseba ali organizacija z upravičenim interesom za izvedbo vlakovne storitve, npr.: prevoznik v železniškem prometu (PŽP); izvajalec spremljanja pošiljk; ponudnik lokomotiv; ponudnik vagonov; ponudnik strojevodij/vlakovnega osebja, ponudnik ranžirnih tirov; ponudnik kretniških premikov; povezovalec storitev; ponudnik slotov (UI); nadzornik vlaka (UI); upravljavec prometa; upravljavec voznega parka; ponudnik trajekta; inšpektor vagonov, lokomotive; izvajalec popravil vagonov, lokomotive; upravljavec pošiljk; ponudnik usmerjanja s kretnicami in ranžiranja na drčah; logistični ponudnik; prejemnik; pošiljatelj; **za intermodalni prevoz tudi:** dobavitelj zabojnikov; upravljavec intermodalnega terminala; izvajalec prevoza po cesti/podjetje za vleko; parnik; barže.
Upravljavec terminala	Pomeni organizacijski subjekt, ki je odgovoren za upravljanje ranžirne postaje, multimodalnega ali intermodalnega terminala, pristaniškega terminala.
TETA	Glej Predvideni čas prihoda vlaka.
Sledenje	Dejavnost na zahtevo, da se odkrije in rekonstruira zgodovina prevoza neke pošiljke, prevoznega sredstva, opreme, paketa ali tovora.

Pojem	Opis
Sleditev	Dejavnost sistematičnega spremljanja in evidentiranja trenutne lokacije in statusa neke pošiljke, prevoznega sredstva, opreme, paketa ali tovora.
Vlak	Opredelitev TSI OPE: vlak je opredeljen kot ena ali več vlečnih enot s priklopljenimi tirnimi vozili ali brez njih, za katere so na voljo podatki o vlaku in ki obratujejo med dvema ali več opredeljenimi točkami.
Predvideni čas prihoda vlaka	Predvideni čas prihoda vlaka na določeno točko, npr. točko primopredaje, točko izmenjave, namembni kraj vlaka.
Vlakovna pot	Glej Pot.
Pretovarjanje	Premikanje intermodalnih nakladalnih enot z enega prevoznega sredstva na drugega.
Potovalni načrt	Za vagone ali intermodalne enote prikazuje načrtovano referenčno potovanje vagona/intermodalne enote.
Enota uporabljene zmogljivosti	Oznaka, ki ponazarja, v kolikšnem obsegu je oprema naložena ali izpraznjena (npr. polna, prazna, LCL).
Enota tovora	Več posameznih paketov, ki so zvezani, naloženi na palete ali speti, tako da tvorijo eno samo enoto, s katero mehanična oprema učinkoviteje ravna.
Enotni vlak	Tovorni vlak, ki je odpravljen z enim samim tovornim listom in eno samo vrsto blaga ter ga tvorijo enotni vagoni, vozi pa od pošiljatelja do prejemnika brez vmesnega ranžiranja.
Vagonski tovor	Enota tovora, pri čemer je enota vagon.
Vagonski nalog	Del tovornega lista, ki prikazuje ustrezne informacije, potrebne, da PŽP opravi prevoz, za katerega je odgovoren, dokler ga ne preda naslednjemu PŽP. Navodilo za prevoz vagonske pošiljke.
Tovorni list	Dokument, ki ga pripravi prevoznik ali se pripravi v prevoznikovem imenu kot dokaz za pogodbo o prevozu tovora.

([1]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

([2]) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

Dodatek III–

Naloge, ki jih opravi nacionalna kontaktna točka TAF/TAP

(1) V državi članici mora delovati kot kontaktna točka med Agencijo in udeleženci v železniškem prometu (upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, imetniki vagonov, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic, intermodalni prevozniki, odjemalci železniškega tovornega prevoza in zadevna združenja), da se zagotovi, da udeleženci v železniškem prometu uporabljajo TAF in TAP ter poznajo splošen razvoj in odločitve usmerjevalnega odbora.

(2) Usmerjevalnemu odboru TAF/TAP mora po analizi, ki jo opravi skupina za sodelovanje pri izvajanju, sporočiti pomisleke glede izvajanja in delovanja TSI TAF ter stališča udeležencev v železniškem prometu v državi članici.

(3) Sodelovati mora s članom odbora za interoperabilnost in varnost železnice (RISC) iz države članice ter zagotoviti, da je član odbora RISC obveščen o nacionalnih vprašanjih v zvezi s TAF/TAP pred vsakim zasedanjem odbora RISC ter da se odločitve odbora RISC v zvezi s TAF/TAP ustrezno sporočijo zadevnim udeležencem v železniškem prometu.

(4) Država članica zagotavlja, da se z vsemi prevozniki v železniškem prometu z licenco in drugimi udeleženci v železniškem prometu (upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, imetniki vagonov, upravljavci postaj, intermodalni prevozniki, odjemalci železniškega tovornega prevoza in zadevna združenja) vzpostavi stik in da se jim posredujejo podrobnosti o nacionalni kontaktni točki ter da se jim svetuje, naj vzpostavijo stik z nacionalno kontaktno točko, če stik še ni vzpostavljen.

(5) Seznaniti mora udeležence v železniškem prometu v državi članici, če so ti znani, z obveznostmi v skladu s predpisi o TAF in TAP ter z obveznostjo njihovega izpolnjevanja (v zvezi z izvajanjem in delovanjem TSI TAF).

(6) Sodelovati mora z državo članico, da se zagotovi imenovanje subjekta, odgovornega za dopolnitev centralne podatkovne baze referenčnih datotek z oznakami primarne lokacije. Identiteta imenovanega subjekta se sporoči GD MOVE, da se ustrezno razširi.

(7) Olajšati mora izmenjavo informacij med udeleženci v železniškem prometu držav članic (upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, imetniki vagonov, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic, intermodalni prevozniki, odjemalci železniškega tovornega prevoza in zadevna združenja) v državi članici.