

УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕУ) број 454/2011 од 5. маја 2011. године о техничкој спецификацији интероперабилности у вези са подсистемом „телематске апликације за превоз путника” трансевропског железничког система

(текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници ¹, а нарочито члан 6. став 1. те директиве,

с обзиром на то да:

у складу са чланом 2. тачка д) Директиве 2008/57/ЕЗ, железнички систем је подељен на структурне и функционалне подсистеме. Сваки подсистем треба да буде обухваћен техничком спецификацијом интероперабилности (ТСИ).

(1) Одлуком С(2006) 124 коначна верзија од 9. фебруара 2007. године, Комисија је овластила Европску железничку агенцију (Агенција) да развије техничке спецификације интероперабилности у складу са Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. марта 2001. године о интероперабилности трансевропског конвенционалног железничког система. Према условима овог овлашћења, од Агенције се захтевало да састави нацрт ТСИ у вези са телематским апликацијама за превоз путника. Агенција је доставила препоруку 31. маја 2010. године. Ова препорука треба да се допуни додатном препоруком, на основу овлашћења добијеног од Комисије да се обухвате тарифе, издавање возних карата и резервације за домаћа путовања. Приликом израде нацрта препоруке, Агенција треба да узме у обзир национални и технички развој у области иновативног издавања возних карата и интермодалности.

(2) Техничке спецификације интероперабилности су спецификације усвојене у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ. ТСИ у Анексу обухвата подсистем телематских апликација за превоз путника како би се испунили основни захтеви и обезбедила интероперабилност железничког система.

Ефикасне међувезе између информационих и комуникационих система различитих управљача инфраструктуре и железничких предузећа сматрају се значајним, нарочито за обезбеђивање ажурираних информација и услуга издавања возних карата путницима.

(1) Сврха ове ТСИ је да се дефинишу поступци и интерфејси између свих врста учесника како би се обезбедиле информације и издале карте

¹ СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1.² СЛ L 110, 20.4.2001, стр. 1.

² СЛ L 110, 20.4.2001, стр. 1.

путницима посредством широко доступних технологија. ТСИ треба да обухвати размену информација за следеће аспекте: системе који путницима обезбеђују информације пре и у току путовања, системе за резервације и плаћања, управљање пртљагом, издавање карата на благајнама, аутомате за продају возних карата, продају карата у возовима, телефоном, интернетом или другим широко доступним информационим технологијама, управљање везама између возова и везама са другим видовима транспорта.

- 5 Информације које се пружају путницима треба да буду приступачне у складу са захтевима Одлуке Комисије 2008/164/ЕЗ од 21. децембра 2007. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на „лица са смањеном покретљивошћу” у трансевропском конвенционалном железничком систему и железничком систему за велике брзине. Одредбе овог ТСИ не би требало да прејудуцирају одлуке које доносе државе чланице у складу са чланом 2. Уредбе (ЕЗ) 1371/2007 Европског парламента и Савета.

Детаљне спецификације неопходне су да би се обезбедила примена ове уредбе. Ове спецификације дефинишу систем размене података на основу заједничких компонената и међувеза између информационих и комуникационих система релевантних учесника. Штавише, такође су неопходни опис управљања развојем, увођењем и радом овог система, и главни план за развој и увођење овог система. Ови документи биће израђени током почетне фазе спровођења. Стога ТСИ треба изменити у каснијој фази како би се ови документи (детаљне спецификације, начин управљања и главни план) узели у обзир.

- 7 9) У складу са чланом 5. став 8. Директиве 2008/57/ЕЗ, техничке документе које објављује Агенција, а односе се на ову уредбу, треба сматрати анексима уз ТСИ и треба да буду обавезни од почетка примене ТСИ.

- 8 Мере предвиђене у овој уредби у складу су са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

1. Техничка спецификација интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) која се односи на елемент „апликације за превоз путника” подсистема „телематске апликације” трансевропског железничког система из члана 6. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ утврђена је у Анексу I.

³ СЛ L 64, 7.3.2008, стр. 72.

⁴ СЛ L 315, 3.12.2007, стр. 14. ⁵ СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 1. ⁶ СЛ L 75, 15.3.2001, стр. 29. ⁷ СЛ L 228, 9.9.1996, стр. 1.

2. ТСИ се примењује на елемент „апликације за превоз путника” подсистема „телематске апликације” како је дефинисано у Одељку 2.5. Анекса II Директиве 2008/57/ЕЗ.

3. У погледу услуга железничког превоза путника који се одвија из трећих земаља или ка њима, усклађеност са захтевима овог ТСИ зависи од расположивости информација од учесника изван ЕУ осим ако билатерални споразуми не предвиђају размену информација усклађену са ТСИ.

Члан 2.

Ова ТСИ спроводи се у три фазе:

- прва фаза у којој се успостављају детаљне ИТ спецификације, начин управљања и главни план (фаза један),
- друга фаза у којој се развија систем размене података (фаза два), и
- завршна фаза у којој се уводи систем размене података (фаза три).

Члан 3.

1. Европска железничка агенција објављује на свом веб сајту техничке документе наведене у Анексу III и редовно их ажурира. Она спроводи поступак управљања променама за техничке документе како се прецизира у Одељку 7.5.2. Анекса I. Она извештава Комисију о напретку при њиховој изради. Комисија обавештава државе чланице посредством Одбора основаног у складу са чланом 29. Директиве 2008/57/ЕЗ.

2. Европска железничка агенција објављује на свом веб сајту референтне датотеке наведене у Одељку 4.2.19. Анекса I и редовно их ажурира. Она спроводи поступак управљања променама за такве датотеке. Она извештава Комисију о напретку при изради ових докумената. Комисија обавештава државе чланице посредством Одбора основаног у складу са чланом 29. Директиве 2008/57/ЕЗ.

3. Европска железничка агенција подноси своју препоруку о отвореним питањима наведеним у Анексу II ове уредбе до 31. марта 2012. године.

Члан 4.

управљачи инфраструктуре, управљачи станица, продавци карата и Агенција подржавају радове фазе један како је наведено у Одељку 7.2. Анекса I пружајући функционалне и техничке информације као и стручно знање.

Члан 5.

Представничка тела из железничког сектора која делују на европском нивоу како је дефинисано у члану 3. став 2. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета заједно са представником продаваца карата и представником европских путника, израђују детаљне ИТ спецификације, начин управљања и главни план како је описано у Поглављу 7. Анекса I и подносе их Комисији најкасније годину дана по објављивању ове уредбе у *Службеном листу Европске уније*.

Члан 6.

Државе чланице обезбеђују да железничка предузећа, управљачи инфраструктуре, управљачи станица и продавци карата буду обавештени о овој уредби.

Члан 7.

Ова уредба се мења узимајући у обзир резултате фазе један како је описано у Одељку 7.2. Анекса I.

Члан 8.

Ова уредба ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 5. маја 2011. године

За Комисију

Председник

Жозе Мануел БАРОЗО (José
Manuel BARROSO)

⁵ СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 1.⁶ СЛ L 75, 15.3.2001, стр. 29.⁷ СЛ L 228, 9.9.1996, стр. 1.

1. УВОД

Техничка област примене

Ова техничка спецификација интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) односи се на елемент „апликације за превоз путника” подсистема „телематске апликације” трансевропског железничког система из члана 6. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ. Она је укључена у функционалну област списка у Анексу II Директиве 2008/57/ЕЗ.

1.1. Географска област примене

Географска област примене овог ТСИ је трансевропски железнички систем како је дефинисан у члану 2. тачка а) Директиве 2008/57/ЕЗ.

1.3. Садржај овог ТСИ

Садржај овог ТСИ је у складу са чланом 5. Директиве 2008/57/ЕЗ.

Ова ТСИ такође садржи, у Поглављу 4, оперативна правила и правила одржавања која су специфична за техничку и географску област примене.

2. ДЕФИНИЦИЈА ПОДСИСТЕМА/ОБЛАСТ ПРИМЕНЕ

2.1. Подсистем

Ова ТСИ обухвата:

- а) функционални подсистем „Телематске апликације за превоз путника”,
- б) део подсистема одржавања који се односи на телематске апликације за превоз путника (т.ј. методе коришћења, управљање, ажурирање и одржавање база података, софтвера и протокола за пренос података, итд.).

Он укључује пружање информација о следећим аспектима:

- а) системима који путницима пружају информације пре и у току путовања;
- б) системи резервације и плаћања;
- в) управљању пртљагом;
- г) издавању возних карата на благајнама или аутоматима за продају карата, или посредством телефона или интернета, или било које друге широко доступне информационе технологије, и у возовима;

д) управљању везама међу возовима и везама са другим видовима транспорта.

2.1.1. 2.1.1. Пружање информација путницима пре и у току путовања

Анекс II Уредбе (ЕЗ) број 1371/2007 о правима и обавезама путника у железничком превозу наводи списак минималних информација које железничко предузеће и/или продавац карата треба да обезбеди путницима.

2.1.2. 2.1.2. Системи за резервације и плаћања

Информације ће се размењивати између система за резервације и издавања карата и система за плаћање карата различитих продаваца карата и железничких предузећа како би се путнику омогућило да плати наведене возне карте, резервације и додатке за путовање и услуге које путник одабере.

2.1.3. 2.1.3. Управљање пртљагом

Путнику ће се пружати информације у погледу жалбених поступака у случају губитка регистрованог пртљага у току путовања. Штавише, путницима ће се пружати информације о слању или подизању регистрованог пртљага.

2.1.4. 2.1.4. Издавање возних карата на благајнама или аутоматима за продају карата, или посредством телефона или интернета, или било које друге широко доступне информационе технологије

Информације ће се пружати између железничких предузећа и продаваца карата како би се овима другима омогућило да, по потреби, издају возне карте, јединствене карте, и за додатке, као и да врше резервације.

2.1.5. 2.1.5. Управљање везама међу возовима и везама са другим видовима транспорта.

Предлаже се стандард за пружање информација ка другим видовима транспорта и за размену информација са њима.

3. ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ

3.1. Усклађеност са основним захтевима

У складу са чланом 4. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ, трансевропски железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности морају да испуне основне захтеве утврђене у општим условима у Анексу III те директиве. У оквиру постојећег ТСИ, испуњавање релевантних основних захтева наведених у Поглављу 3. ове ТСИ обезбедиће се за подсистем усаглашавањем са спецификацијама описаним у Поглављу 4: Карактеристике подсистема.

3.2. Аспекти у вези са општим захтевима

Значај општих захтева за подсистем телематских апликација за превоз путника одређен је на следећи начин:

3.2.1. Безбедност

Основни захтеви који се односе на безбедност, а примењују се на подсистем телематских апликација за превоз путника су следећи: основни захтеви 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4. и 1.1.5. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ. Ови основни захтеви нису релевантни за подсистем телематских апликација.

3.2.2. Поузданост и расположивост

Основни захтев 1.2. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ испуњава се у следећим одељцима:

- Одељак 4.2.19: Различите референтне датотеке и базе података,
- Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

3.2.3. Здравље

Основни захтеви 1.3.1. и 1.3.2. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ нису релевантни за подсистем телематских апликација.

3.2.4. Заштита животне средине

Основни захтеви 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4. и 1.4.5. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ нису релевантни за подсистем телематских апликација.

3.2.5. Техничка усклађеност

Основни захтев 1.5. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ није релевантан за подсистем телематских апликација.

3.3. Аспекти који се посебно односе на подсистем телематских апликација за превоз путника

Значај општих захтева за подсистем телематских апликација за превоз путника одређен је на следећи начин:

3.3.1. Техничка усклађеност

Основни захтев 2.7.1. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ испуњен је нарочито у следећим одељцима:

- Одељак 4.2.19: Различите референтне датотеке и базе података,
- Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

3.3.2. Поузданост и расположивост

Основни захтев 2.7.2. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ испуњен је нарочито у следећим одељцима:

- Одељак 4.2.19: Различите референтне датотеке и базе података,
- Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

Међутим, овај основни захтев, посебно метод коришћења којим се гарантује ефикасност ових телематских апликација и квалитет услуге, представља основу за целокупну ТСИ и није ограничен само на одељке који су претходно наведени.

3.3.3. Здравље

У вези са основним захтевом 2.7.3. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ, овај ТСИ не наводи додатне захтеве у односу на већ постојећа национална и европска правила која се односе на минимална правила о ергономији и заштити здравља за интерфејс између ових телематских апликација и корисника.

3.3.4. Безбедност

Основни захтев 2.7.4. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ испуњен је у следећим одељцима:

- Одељак 4.2.19: Различите референтне датотеке и базе података,
- Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

4. КАРАКТЕРИСТИКЕ ПОДСИСТЕМА

4.1. Увод

Узимајући у обзир све важеће основне захтеве, подсистем телематских апликација за услуге превоза путника карактеришу следећи основни параметри описани у следећим поглављима.

4.2. Функционалне и техничке спецификације подсистема

4.2.1. Размена података о реду вожње

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће обавља размену података о реду вожње.

Овај основни параметар обезбеђује да редови вожње који садрже елементе података дефинисане у даљем тексту буду доступни другом железничком предузећу, трећим странама и јавним телима. Овај основни параметар даље обезбеђује да свако железничко предузеће пружи тачне и ажуриране податке о реду вожње.

Одредбе овог основног параметра примењују се на услуге превоза путника железничког предузећа.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

4.2.1.1. Железничко предузеће ставља на располагање податке из свог реда вожње другим предузећима и трећим странама

Железничко предузеће ставља на располагање све податке из свог реда вожње за којег је то предузеће одговорно као једини превозник или као удружени превозник и који се односе на транспортне услуге доступне јавности гарантујући приступ свим железничким предузећима, трећим странама и јавним телима. Железничко предузеће обезбеђује да подаци из реда вожње буду тачни и ажурирани. Подаци из реда вожње остају доступни најмање 12 месеци по истеку таквих података.

Када железничко предузеће обавља транспортну услугу за коју је оно једини или један од удружених превозника, железничко предузеће обезбеђује, заједно са свим осталим удруженим превозницима, да његов део реда вожње буде тачан и ажуриран.

Главни садржај података из реда вожње је:

- основна начела различитих врста возова,
- представљање воза,
- различити могући начини представљања дана у којима се обавља превоз,
- категорија воза/врста услуге,
- односи између транспортних услуга,
- групе путничких вагона у композицији воза,
- прикључење на воз, одвајање од воза,
- директне везе (повезивање са),
- директне везе (промена броја воза),
- детаљи транспортних услуга,
- заустављања са транспортним ограничењима,
- ноћни возови,
- прелаз кроз више временских зона,

- тарифе и детаљи резервација,
- пружалац информација,
- пружалац услуге резервација,
- услужни објекти,
- приступачност воза (укључујући планирано постојање седишта за повлашћена лица, простора за инвалидска колица, универзалних купеа за спавање – видети ТСИ ЛСП 4.2.4) – видети Одељак 4.2.6.1,
- додатне услуге,
- везе – усклађивање времена између различитих транспортних услуга,
- списак станица.

За оне транспортне услуге којима железничко предузеће има искључиву контролу, годишњи ред вожње мора бити доступан најмање два месеца пре него што тај ред вожње ступи на снагу. За остале транспортне услуге, железничко предузеће обезбеђује да је ред вожње доступан што пре.

Железничко предузеће чини доступном сваку измену годишњег реда вожње објављивањем ажурирања најкасније седам дана пре него што те измене ступе на снагу. Ова обавеза примењује се једино уколико је конкретна измена позната железничком предузећу седам или више дана пре њеног ступања на снагу.

Наведени поступак и коришћене информације стога морају да буду усаглашени са техничким документом/документима:

- Б.4 (видети Анекс III).

4.2.2. Размена тарифних података

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће обавља размену тарифних података.

Овај основни параметар обезбеђује да тарифни подаци у формату дефинисаном у даљем тексту буду доступни другим железничким предузећима, или трећим странама овлашћеним за продају.

Одредбе овог основног параметра примењују се у погледу свих путничких тарифа железничких предузећа за домаћу, међународну и инострану продају.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

4.2.2.1. Железничко предузеће своје тарифе чини доступним другим железничким предузећима, овлашћеним јавним телима и трећим странама која су овлашћена за продају

Железничко предузеће чини доступним све своје тарифе (укључујући и ценовнике) гарантујући приступ железничким предузећима и трећим странама којима даје овлашћења за продају у складу са уговорима о дистрибуцији и овлашћеним јавним телима. Железничко предузеће се стара о томе да су тарифни подаци тачни и ажурирани.

Када железничко предузеће обавља транспортну услугу за коју је оно један од удружених превозника, железничко предузеће обезбеђује, заједно са свим осталим удруженим превозницима, да су тарифни подаци тачни и ажурирани.

Главни садржај података о тарифама намењеним за међународну и инострану продају мора бити онакав како је дефинисан је у Анексу IV.

Тарифни подаци намењени за међународну и инострану продају морају бити доступни железничким предузећима и трећим странама овлашћеним за продају у складу са уговорима о дистрибуцији и овлашћеним јавним телима, најмање онолико унапред колико је предвиђено у Анексу IV.

Наведени поступак и информације које се користе за њега су у складу са техничким документима у погледу тарифних података намењених за међународну и инострану продају :

– Б.1 (видети Анекс III),

– Б.2 (видети Анекс III),

– Б.3 (видети Анекс III).

Тарифни подаци намењени за домаћу продају морају бити доступни железничким предузећима и трећим странама овлашћеним за продају, као и овлашћеним јавним телима, најмање онолико унапред, као што је случај са тарифним подацима намењеним за међународну или инострану продају.

Наведени поступак и информације које се за њега користе морају за тарифне податке намењене домаћој продаји да буду усаглашене са техничким документом/документима које треба да припреми Агенција (видети Анекс II):

4.2.3. Поступање са информацијама о подацима за контакт железничког предузећа

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће доставља информације о свом званичном веб сајту на којем корисници могу да добију тачне информације..

Одредбе овог основног параметра примењују се на сва железничка предузећа.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

4.2.3.1. Железничко предузеће ставља на располагање скуп података о својим подацима за контакт

Железничко предузеће чини доступним другим железничким предузећима, Агенцији, трећим странама и јавним телима скуп података који укључује назив превозника, ознаку превозника и његов званични веб сајт. Званични веб сајт из овог основног параметра мора бити машински читљив и усаглашен са смерницама за приступачност интернет садржаја. Ако железничко предузеће послује у заједничкој пословној јединици са другим предузећем (предузећима), назив заједничке пословне јединице, ознаке превозника и званични веб сајт морају бити доступни осталим железничким предузећима.

Када једно железничко предузеће чини доступним информације о свом реду вожње другим железничким предузећима у складу са Одељком 4.2.1.1, оно обезбеђује да назив превозника у реду вожње одговара називу превозника у овом скупу података. Ако је дошло до измена, железничко предузеће ажурира садржај скупа података што пре.

4.2.4. Поступање са информацијама које се односе на услове превоза

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће поступа са информацијама које се односе на услове превоза.

Овај основни параметар обезбеђује да услови превоза буду доступни на званичном веб сајту железничког предузећа.

Одредбе овог основног параметра примењују се на услуге превоза путника железничког предузећа.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

4.2.4.1. Железничко предузеће објављује информације које се односе на услове превоза

Железничко предузеће објављује информације које се односе на:

- опште услове превоза путника у железничком саобраћају (*GCC-CIV/PRR*),
- сопствене услове превоза,
- везу са Уредбом (ЕЗ) број 1371/2007 од 23. октобра 2007. године о правима и обавезама путника у железничком саобраћају,
- прихваћена средства плаћања,
- услове продаје и услуге после продаје, посебно у погледу замене карте и повраћаја износа за карте,

– поступке за подношење жалби,

бар на свом званичном веб сајту. Овај веб сајт мора бити усаглашен са смерницама за доступност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Овај поступак се за прво објављивање спроводи најкасније шест месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније шест дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће наводи чланове који су измењени у поређењу са претходном верзијом. У свакој таквој прилици железничко предузеће чува ранију верзију ове информације на свом званичном веб сајту.

4.2.5. Поступање са информацијама које се односе на превоз регистрованог пртљага

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће пружа информације о превозу регистрованог пртљага ако је та услуга понуђена од стране железничког предузећа. Ако ова услуга није понуђена, железничко предузеће обезбеђује информацију о томе да ова услуга није понуђена.

Овај основни параметар обезбеђује да информације о поступању са регистрованим пртљагом буду доступне путнику.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

4.2.5.1. Железничко предузеће објављује услове поступка са регистрованим пртљагом

Железничко предузеће објављује путницима у сврху информисања услове поступања са регистрованим пртљагом у случају када железничко предузеће нуди такво поступање. Када ова услуга није понуђена, железничко предузеће објављује информацију у том смислу. Ове информације објављују се бар на званичном веб сајту железничког предузећа. Овај веб сајт мора бити усаглашен са смерницама за приступачност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Овај поступак се за прво објављивање спроводи најкасније шест месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније шест дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће наводи чланове који су измењени у поређењу са претходном верзијом. У свакој таквој прилици железничко предузеће чува ранију верзију ове информације на свом званичном веб сајту.

4.2.6. Поступање са информацијама које се односе на превоз и пружање помоћи лицима са смањеном покретљивошћу (ЛСП)

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће, продавац возних карата и/или управљач станице морају да обезбеде информације о превозу и пружању помоћи лицима из категорије ЛСП.

Овај основни параметар обезбеђује да информације о превозу и пружању помоћи ЛСП буду доступне путнику. Ако железничко предузеће користи ИТ комуникацију у сврху слања захтева за расположивост/резервацију помоћи ЛСП, Систем за додељивање услуга мора да буде у могућности да обради најмање оне поруке које су у складу са протоколом наведеним у техничком документу Б.10 (видети Анекс III). Поред тога, систем издаје број потврде о резервацији помоћи – ово је од кључног значаја како би се купцу/путнику обезбедила гаранција и сигурност да ће помоћ бити пружена и како би се успоставила обавеза и одговорност за пружање помоћи. Те поруке садрже све информације потребне да железничко предузеће, продавац возних карата и/или управљач станице издају лицу из категорије ЛСП број потврде (за сваки полазак и долазак сваког путовања) о резервацији помоћи.

Одредбе овог основног параметра примењују се на следећи начин: поступање са информацијама о превозу путника из категорије ЛСП примењује се на услуге превоза путника железничког предузећа. Одредбе овог основног параметра које се односе на електронски захтев/потврду примењују се ако постоји споразум између стране која подноси захтев и стране којој је захтев упућен.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.6.1. Железничко предузеће објављује информације о приступачности услуга у железничком превозу и о условима приступа возним средствима

Железничко предузеће објављује следеће информације:

- типове/бројеве возова и/или број пруге (уколико за јавност није доступан број воза) на којима постоје садржаји за лица из категорије ЛСП,
- типове и минималне количине уређаја за лица из категорије ЛСП у наведеним возовима (као што је седиште у инвалидским колицима, ЛСП лежај, ЛСП тоалет, локација ЛСП седишта) у уобичајеним радним условима,
- методе за захтевање помоћи за укрцавање у возове и искрцавање из њих (укључујући и рок за обавештавање ЛСП, адресу, адресу електронске поште, радно време и број телефона канцеларије која пружа ЛСП помоћ) у складу са чланом 24. Уредбе о правима путника,
- највећу дозвољену величину и тежину инвалидских колица (укључујући и тежину лица из категорије ЛСП),
- услове превоза за пратиоца и/или животиње,
- услове приступа станичној згради и перонима, укључујући и информацију да ли је станица сврстана у приступачне за лица из категорије ЛСП и да ли

располаже особљем за подршку тим лицима, бар на званичном веб сајту. Овај веб сајт мора бити усаглашен са смерницама за доступност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Овај поступак се за прво објављивање спроводи најкасније шест месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Свака измена ових информација објављује се најкасније шест дана пре њеног ступања на снагу. Железничко предузеће наводи чланове који су измењени у поређењу са претходном верзијом. У свакој таквој прилици железничко предузеће задржава ранију верзију ове информације на свом званичном веб сајту.

4.2.6.2. Железничко предузеће или продавац возних карата шаље захтев за расположивост/резервацију помоћи лицима из категорије ЛСП систему/системима који примају захтев

Ако железничко предузеће или продавац возних карата користи ИТ комуникацију у сврху слања захтева за расположивост/резервацију помоћи ЛСП, такав захтев мора бити усаглашен са релевантним одредбама.

Могућност резервације помоћи лицима из категорије ЛСП зависи од тога да ли постоји комерцијални споразум између превозника и дистрибутера укључених у конкретну услугу. Такви споразуми могу укључивати накнаде, техничке и безбедносне стандарде, специфична ограничења у погледу возова, полазишта/одредишта, тарифе, продајне канале, итд.

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који упућује захтев шаље захтеве систему за расположивост/резервацију одређеног воза за наведени тип помоћи.

Главне врсте захтева су:

- захтев за расположивост,
- захтев за резервацију,
- захтев за делимично отказивање,
- захтев за потпуно отказивање.

Овај поступак се спроводи после преношења захтева корисника систему железничког предузећа или продавца возних карата.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

- или са елементима дефинисаним у техничком документу Б.10 (видети Анекс III), у ком случају сви системи који примају захтев морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре,

– или са другачије дефинисаним стандардима, у ком случају систем који прима захтев мора бити у могућности да разуме захтев и да на њега одговори једино ако постоји одређени споразум са системом који шаље захтев.

4.2.6.3. Систем који прима захтев шаље одговор о расположивости/резервацији помоћи лицима из категорије ЛСП

Ако железничко предузеће користи ИТ комуникацију у сврху слања одговора о расположивости/резервацији за помоћ лицима из категорије ЛСП, мора се придржавати услова овог поступка.

Ако је захтев за резервацију помоћи лицима из категорије ЛСП прописно формулисан у складу са претходно описаним поступком, систем који га прима доставља систему који шаље захтев одговор о расположивости/резервацији за тражени тип помоћи.

Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

- одговор о расположивости,
- потврда захтева за резервацију,
- потврда захтева за делимично отказивање,
- потврда захтева за потпуно отказивање,
- негативан одговор.

Овај поступак се спроводи као одговор на долазни захтев који систем прими, а послат је у складу са претходно описаним поступком.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

- или са елементима који су дефинисани у техничком документу Б.10 (видети Анекс III),
- или са другачије дефинисаним стандардима, у складу са протоколом који користи систем који шаље захтев.

4.2.7. Поступање са информацијама које се односе на превоз бицикала

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће обезбеђује пружање информација које се односе на превоз бицикала.

Овај основни параметар обезбеђује да информације о превозу бицикала буду доступне путнику. Систем за додељивање услуга мора да буде у могућности да обради најмање оне поруке које су у складу са протоколом наведеним у техничком документу Б.5 (видети Анекс III). Одредбе овог основног параметра

примењују се на следећи начин: поступање са информацијама о превозу бицикала примењује се у смислу услуга превоза путника железничког предузећа када је у понуди и превоз бицикала. Одредбе овог основног параметра које се односе на електронски захтев/потврду примењују се ако између стране која упућује захтев и стране која додељује услугу постоји споразум о пружању услуга када се такав превоз може резервисати или када подлеже обавезној резервацији. Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

4.2.7.1. Железничко предузеће објављује услове поступања са бициклима

Железничко предузеће објављује у сврху информисања путника услове поступања са бициклима када нуди такав превоз. Ове информације објављују се бар на званичном веб сајту железничког предузећа. Овај веб сајт мора бити усаглашен са смерницама за доступност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида. Ови услови наводе најмање:

- типове/бројеве возова и/или број пруге (уколико за јавност није доступан број воза) на којима је могућ превоз бицикала,
- одређено време/периоде када је дозвољен превоз бицикала,
- цене превоза бицикала,
- да ли је могућа посебна резервација за место за складиштење бицикла на возу и да ли је потребна (укључујући и рок за резервацију за превоз бицикла, радно време, адресу електронске поште и/или број телефона).

Прво објављивање ових услова обавезно је најкасније шест месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније шест дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће наводи чланове који су измењени у поређењу са претходном верзијом. Железничко предузеће у свим случајевима чува ранију верзију ове информације на свом званичном веб сајту.

4.2.7.2. Железничко предузеће или продавац возних карата шаље захтев за расположивост/резервацију везан за бицикле систему којем је захтев за резервацију упућен

Могућност резервације зависи од тога да ли постоји комерцијални споразум између превозника и дистрибутера укључених у конкретну услугу. Такви споразуми могу укључивати накнаде, техничке и безбедносне стандарде, специфична ограничења у погледу возова, полазишта/одредишта, тарифе, продајне канале, итд.

Ако железничко предузеће или продавац возних карата користи ИТ комуникацију у сврху слања захтева за расположивост/резервацију за превоз бицикала, таква комуникација мора бити усаглашена са захтевима овог поступка.

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који упућује захтев шаље захтеве за одређени превоз бицикла систему за

додељивање услуга захтев који се односи на расположивост/резервацију конкретног воза.

Главни типови захтева за резервацију су:

- упит о расположивости,
- захтев за резервацију,
- захтев за делимично отказивање,
- захтев за потпуно отказивање.

Овај поступак се спроводи после подношења захтева купца дистрибутивном систему железничког предузећа.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

- или са елементима дефинисаним у техничком документу Б.5 (видети Анекс III), у ком случају сви системи за додељивање услуга морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре,
- или са другачије дефинисаним стандардима, у ком случају сви системи за додељивање услуга морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре једино ако је закључен посебан споразум са дистрибутивним системом који упућује захтеве.

4.2.7.3. Систем за додељивање резервација шаље одговор о расположивости/резервацији за бицикле

Ако железничко предузеће користи ИТ комуникацију у сврху слања одговора о расположивости/резервацији за превоз бицикала, мора се придржавати релевантних упутстава за овај поступак.

Ако је захтев за резервацију простора за бицикле прописно формулисан у складу са претходно описаним поступком, систем за додељивање услуга доставља дистрибутивном систему који упућује захтеве одговор о расположивости/резервацији за тражени воз. Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

- одговор о расположивости,
- потврда захтева за резервацију,
- потврда захтева за делимично отказивање,
- потврда захтева за потпуно отказивање,

– негативан одговор.

Овај поступак се спроводи као одговор на долазни захтев који стиже у систем за додељивање услуга у складу са претходно описаним поступком.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

– или са информацијама које су садржане у техничком документу Б.5 (видети Анекс III),

– или са другачије дефинисаним стандардима, у складу са протоколом који користи систем за додељивање услуга.

4.2.8. Поступање са информацијама које се односе на превоз аутомобила

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће пружа информације о превозу аутомобила/мотоцикала (у даљем тексту реч: „аутомобил” укључује и мотоцикле) уколико је та услуга понуђена од стране железничког предузећа.

Овај основни параметар обезбеђује да информације о превозу аутомобила буду доступне путнику. Систем за додељивање услуга мора да буде у могућности да обради најмање оне поруке које су у складу са протоколом наведеним у техничком документу Б.5 (видети Анекс III).

Одредбе овог основног параметра примењују се на следећи начин: поступање са информацијама о превозу аутомобила примењује се у смислу услуга превоза путника железничког предузећа када је у понуди и превоз аутомобила. Одредбе овог основног параметра које се односе на електронски захтев/потврду примењују се уколико постоји споразум између стране која упућује захтев и стране која додељује услугу када се такав превоз може резервисати или када подлеже обавезној резервацији.

Овај основни параметар се примењује на следећи начин:

4.2.8.1. Железничко предузеће објављује услове поступања са аутомобилима

Железничко предузеће обавештава путнике о условима за превоз аутомобила када нуди такав превоз. Ове информације објављују се бар на званичном веб сајту железничког предузећа. Овај веб сајт мора бити усаглашен са смерницама за доступност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Ови услови наводе најмање:

– типове/бројеве возова на којима је превоз аутомобила могућ,

– одређено време/периоде када је могућ превоз аутомобила,

- стандардне цене за превоз аутомобила (укључујући цене за смештај путника, када железничко предузеће има у понуди такав смештај),
- тачну адресу и време за укрцавање аутомобила на воз,
- тачну адресу и време доласка воза у одредишну станицу,
- димензије, тежину и друга ограничења за превоз аутомобила.

Прво објављивање обавезно је најкасније шест месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније шест дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће наводи чланове који су претрпели измене. У свакој таквој прилици железничко предузеће чува ранију верзију ове информације на свом званичном веб сајту.

4.2.8.2. Железничко предузеће или продавац возних карата подноси захтев за расположивост/резервацију за аутомобиле систему за резервације

Могућност резервације зависи од тога да ли постоји комерцијални споразум између превозника и дистрибутера укључених у конкретну услугу. Такви споразуми могу укључивати накнаде, техничке и безбедносне стандарде, специфична ограничења у погледу возова, полазишта/одредишта, тарифе, продајне канале, итд.

Ако железничко предузеће или продавац возних карата користи ИТ комуникацију у сврху слања захтева за расположивост/резервацију за превоз аутомобила, таква комуникација мора бити усаглашена са одредбама које уређују овај поступак.

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који упућује захтеве доставља систему за додељивање услуга захтев који се односи на расположивост/резервацију за одређени превоз аутомобила.

Главни типови захтева за резервацију су:

- захтев за расположивост,
- захтев за резервацију,
- захтев за делимично отказивање,
- захтев за потпуно отказивање.

Овај поступак се спроводи после подношења захтева купца дистрибутивном систему железничког предузећа.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

– или са елементима дефинисаним у техничком документу Б.5 (видети Анекс III), у ком случају сви системи за додељивање услуга морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре,

– или са другачије дефинисаним стандардима, у ком случају сви системи за додељивање услуга морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре једино ако постоји одређени споразум са дистрибутивним системом који упућује захтеве.

Систем за додељивање резервација шаље одговор о расположивости/резервацији за аутомобиле

Ако железничко предузеће користи ИТ комуникацију у сврху слања одговора о расположивости/резервацији за превоз аутомобила, мора се придржавати правила утврђених у вези са овим поступком.

Ако је захтев за резервацију за аутомобил прописно формулисан у складу са претходно описаним поступком, систем за додељивање услуга доставља дистрибутивном систему који упућује захтеве одговор о расположивости/резервацији за тражени воз.

Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

- одговор о расположивости,
- потврда захтева за резервацију,
- потврда захтева за делимично отказивање,
- потврда захтева за потпуно отказивање,
- негативан одговор.

Овај поступак се спроводи као одговор на долазни захтев који стиже у систем за додељивање услуга у складу са претходно описаним поступком.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

– или са елементима који су дефинисани у техничком документу Б.5 (видети Анекс III),

– или са другачије дефинисаним стандардима,

у складу са протоколом који користи дистрибутивни систем који упућује захтеве.

4.2.9. Поступање са расположивошћу/резервацијом

Овај основни параметар утврђује начин на који железничка предузећа обрађују резервације за смештај путника. Сви различити типови смештаја (као што су седишта, лежајеви у кушет или спаваћим колима, седишта за повлашћена лица, простор за инвалидска колица, универзални купеи за спавање – (видети Одељак 4.2.4. ТСИ ЛСП) биће у даљем тексту одређени као „места”, изузев ако је потребна детаљнија информација. Резервације за превоз бицикала, аутомобила и за помоћ лицима из категорије ЛСП, описане су у посебним основним параметрима у посебним одељцима.

Резервације места могу се једноставно односити на резервацију смештаја, поред уговора о превозу, или могу бити део комбиноване трансакције која обухвата и смештај и уговор о превозу.

Овај основни параметар обезбеђује да железничка предузећа која издају захтеве и додељују резервације размене одговарајуће информације о расположивости и резервацијама. Систем за додељивање услуга мора да буде у могућности да обради најмање оне поруке које су у складу са протоколом наведеним у техничком документу Б.5 (видети Анекс III).

Одредбе овог основног параметра примењују се ако између стране која упућује захтев и стране која додељује постоји споразум о пружању услуга које се могу резервисати или које подлежу обавезној резервацији. Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.9.1. Железничко предузеће или продавац возних карата подноси захтев за расположивост/резервацију систему за додељивање резервација

Могућност резервације зависи од тога да ли постоји комерцијални споразум између превозника и дистрибутера укључених у конкретну услугу. Такви споразуми могу укључивати накнаде, техничке и безбедносне стандарде, специфична ограничења у погледу возова, полазишта/одредишта, тарифе, продајне канале, итд.

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који упућује захтеве доставља исте систему за додељивање услуга расположивости/резервације за одређени воз за наведени тип смештаја.

Главни типови захтева за резервацију су:

- упит о расположивости,
- захтев за резервацију,
- захтев за делимично отказивање,
- захтев за потпуно отказивање.

Овај поступак се спроводи после преношења захтева купца дистрибутивном систему железничког предузећа.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

- или са елементима утврђеним у техничком документу Б.5 (видети Анекс III), у ком случају сви системи за додељивање услуга морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре,
- или са другачије дефинисаним стандардима, у ком случају сви системи за додељивање услуга морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре једино ако постоји одређени споразум са дистрибутивним системом који упућује захтеве.

4.2.9.2. Систем за додељивање резервација шаље одговор о расположивости/резервацији

Ако је захтев за резервацију места прописно формулисан у складу са претходно описаним поступком, систем за додељивање услуга доставља дистрибутивном систему који упућује захтеве одговор о расположивости/резервацији за тражени воз.

Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

- одговор о расположивости,
- потврда захтева за резервацију,
- потврда захтева за делимично отказивање,
- потврда захтева за потпуно отказивање,
- предлог за замену,
- негативан одговор.

Овај поступак се спроводи као одговор на долазни захтев који стиже у систем за додељивање услуга у складу са претходно описаним поступком.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза морају бити у складу:

- или са елементима који су дефинисани у техничком документу Б.5 (видети Анекс III),
- или са другачије дефинисаним стандардима, у складу са протоколом који користи дистрибутивни систем који упућује захтеве .

4.2.10. Поступање са безбедносним елементима за дистрибуцију производа

Овај основни параметар наводи начин на који железничко предузеће које додељује услугу генерише безбедносне елементе за дистрибуцију својих производа.

Овај основни параметар мора да обезбеди да железничка предузећа и путници, у одговарајуће време, добију безбедносне информације и референце потребне за различите типове возних карата од железничког предузећа које додељује услугу.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.10.1. Систем за додељивање услуга ствара безбедносни елемент за електронску доставу

Ако железничко предузеће изда возну карту/резервацију усаглашену са CIV-ом, особље железничке благајне/агенције/продавца или дистрибутивни систем железничког предузећа генерише безбедносну информацију која се убацује у возну карту/резервацију.

Овај поступак се спроводи чим се статус резервације и подаци о продајној трансакцији успешно доставе дистрибутивном систему датих железничких предузећа.

Наведени поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашени са:

- стандардом за поступање са безбедносним елементима за дистрибуцију производа чији је развој у току. То је стога отворено питање и наведено је у Анексу II.

4.2.10.2. Систем за додељивање услуга креира референтни број документа који се електронски доставља железничком предузећу

Ако железничко предузеће изда возну карту/резервацију усаглашену са CIV-ом, особље железничке благајне/агенције/продавца или дистрибутивни систем железничког предузећа креира референтни број документа за проналажење возне карте/резервације и уноси све информације о тој возној карти у свој дистрибутивни систем.

Овај поступак се спроводи чим се статус резервације и подаци о продајној трансакцији успешно доставе дистрибутивном систему датих железничких предузећа.

Наведени поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашени са:

- стандардом за поступање са безбедносним елементима за дистрибуцију производа чији је развој у току. То је стога отворено питање и наведено је у Анексу II.

4.2.10.3. Систем за додељивање услуга креира број референтног документа за електронску доставу путнику

Ако железничко предузеће изда возну карту/резервацију усаглашену са CIV-ом, особље железничке благајне/агенције/продавца или дистрибутивни систем железничког предузећа креира број референтног документа и уноси га у возну карту/резервацију.

Овај поступак се спроводи чим се статус резервације и подаци о продајној трансакцији успешно доставе дистрибутивном систему датих железничких предузећа.

Наведени поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашени са:

– стандардом за поступање са безбедносним елементима за дистрибуцију производа чији је развој у току. То је стога отворено питање и наведено је у Анексу II.

4.2.11. *Достава производа купцу после куповине (извршење)*

Овај основни параметар утврђује све могуће директне и индиректне методе извршења који су повезани са возном картом и/или резервацијом и са врстом медија (нпр. папир).

Овај основни параметар обезбеђује да свако лице које издаје возне карте или продавац возних карата издаје возне карте у складу са стандардима који обезбеђују интероперабилност између железничких предузећа. У сврху издавања возних карата за међународну и инострану продају, железничка предузећа користе најмање један од типова извршења наведених у Одељку 4.2.11.1. Извршење – директно - за међународну и инострану продају и Одељку 4.2.11.2. Извршење – индиректно - за међународну и инострану продају.

Одредбе овог основног параметра примењују се најмање у погледу тарифа за међународну и инострану продају.

4.2.11.1. **Извршење – директно – за међународну и инострану продају**

Овај поступак је алтернатива поступку 4.2.11.2. Извршење – индиректно – за међународну и инострану продају.

Железничка предузећа прихватају бар возне карте у складу са дефиницијом у техничком документу Б.6 (видети Анекс III), изузев када возна карта није одговарајућа за конкретно путовање, када железничко предузеће има оправдан разлог да посумња у превару и када се возна карта не користи у складу са условима превоза из Одељка 4.2.4.

Главни типови издатих возних карата су наведени у техничком документу Б.6 Анекса III:

- возна карта и резервација,
- само возна карта,
- само резервација,
- додатне услуге,
- доплата,
- промена превозног пута,
- карта за укрцавање
- специјалне цене у вези са националним железничким картама,
- групна возна карта,
- међународне повластице различитих врста,
- купон за пратеће возило,
- путнички ваучер за обештећење.

Наведени поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашени са техничким документом/документима:

- Б.6 (видети Анекс III).

4.2.11.2. Извршење – индиректно – за међународну и инострану продају

Овај поступак је алтернатива поступку 4.2.11.1. Извршење – директно – за међународну и инострану продају

Ако железничко предузеће врши продају користећи индиректно извршење помоћу једног од следећих метода, оно мора користити следеће стандарде:

- електронска достава усаглашена са CIV (возна карта на поласку)
- усаглашена са CIV,
- возна карта А4 усаглашена са CIV, достављена путем електронске поште.

Главни типови наведених издатих карата су:

- отворена возна карта (само путовање),
- отворена возна карта + резервација (путовање и резервација),

- отворена возна карта + додатак (путовање и додатак),
- отворена возна карта + резервација + додатак (путовање, резервација и додатак),
- возна карта са збирном ценом (путовање и резервација).

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени са следећим техничким документом/документима:

- Б.6 (видети Анекс III),
- Б.7 (видети Анекс III).

Стандард за европску „возну карту на поласку” и за европску „електронску карту” је у развојној фази. То је стога отворено питање и наведено је у Анексу II.

4.2.11.3. Извршење – директно – за домаћу продају

Ово је отворено питање (видети Анекс II).

4.2.11.4. Извршење – индиректно – за домаћу продају

Ово је отворено питање (видети Анекс II).

4.2.12. Поступање у вези са пружањем информација на подручју станице

Овај основни параметар утврђује како управљач станице пружа купцу информације које се односе на вожњу возова у подручју станице.

Одредбе се примењују једино ако је дошло до обнове, значајнијег унапређења или уградње нових система гласовних најава и/или приказа на екрану.

Одредбе овог основног параметра примењују се најмање у погледу станица на којима се заустављају возови који саобраћају у међународном саобраћају.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.12.1. Управљач станице обавештава кориснике превоза на железничкој станици

У погледу информација о поласцима возова, управљачи станица обезбеђују следеће информације о поласцима возова корисницима на железничким станицама:

- тип и/или број воза,

- станицу/станице одредишта,
- и, по потреби, међустанице,
- перон или колосек,
- предвиђено време поласка.

У случају одступања од ових информација о одлазећим возовима, управљачи станица обезбеђују на железничким станицама најмање следеће информације о возовима:

- тип и/или број воза,
- станицу/станице одредишта,
- предвиђено време поласка,
- одступање од плана.

У погледу информација о возовима којима је конкретна станица крајња, управљач станице обезбеђује најмање следеће информације о возовима:

- полазна железничка станица/станице,
- време доласка на крајњу железничку станицу,
- тип и/или број воза,
- долазни перон или колосек.

У случају одступања у вези са возовима којима је конкретна станица и крајња, управљач станице обезбеђује најмање следеће информације о таквим возовима:

- тип и/или број воза,
- полазну железничку станицу/станице,
- предвиђено време доласка,
- одступање од плана.

Одступање од плана обухвата:

- значајна кашњења,
- промену перона или колосека,

- потпуно или делимично отказивање воза,
- преусмерење воза.

Управљач станице одлучује у складу са споразумом са железничким предузећима и/или управљачима инфраструктуре о следећем:

- типу информационог система (најаве путем приказа на екрану и/или звучне најаве),
- тренутку у коме се информација пружа,
- месту на железничкој станици где ће се поставити информациони систем.

У складу са уговорним споразумом, железничка предузећа и/или управљачи инфраструктуре благовремено дају управљачу станице информације о одступањима.

4.2.13. Поступање у вези са пружањем информација на возилима

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће обезбеђује информације о возњи воза на самом возилу.

Одредбе се примењују на нова, обновљена или унапређена железничка возила, уколико су обновљени или уграђени системи за информисање (звучне најаве и/или прикази на екранима).

Одредбе овог основног параметра примењују се бар на све оне возове који возе у међународном саобраћају.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.13.1. Железничко предузеће обавештава путнике у возу

Железничка предузећа обезбеђују путницима у возу:

- на одлазној железничкој станици, и на већим међустаницама:
- информације о типу и/или броју воза,
- информацију о крајњем одредишту/одредиштима,
- информацију, где је изводљиво, о међустаницама,
- информације о значајном кашњењу,
- информације о разлозима кашњења, уколико су познати.

Пре доласка на међустанице:

- информацију о следећој железничкој станици на којој воз стаје (назив станице).

Пре доласка на већу међустаницу и одредишну станицу:

- информацију о следећој железничкој станици на којој воз стаје (назив станице).
- информацију о предвиђеном времену доласка,
- информацију о процењеном времену доласка и/или информацију о кашњењу,
- информацију о следећој могућности преседања (дискреционо право железничког предузећа).

Железничко предузеће одлучује о следећем:

- типу информационог система (најаве путем приказа на екрану или звучне најаве),
- тренутку у коме ће се информација пружити,
- месту у возу где ће се поставити уређаји за информисање.

4.2.14. Припрема воза

Овај основни параметар утврђује начин на који железничко предузеће мора да информише управљача инфраструктуре да је воз спреман за приступ мрежи када су извршени задаци везани за полазак воза како је дефинисано у Одељку 4.2.3.3. ТСИ УС или када је промењен број воза.

Одредбе овог основног параметра примењују се на све возове железничког предузећа.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.14.1. Порука „воз је спреман” за све возове

Железничко предузеће шаље поруку „воз је спреман” управљачу инфраструктуре сваки пут када је неки воз спреман да приступи мрежи први пут, осим ако по националним прописима управљач инфраструктуре не прихвата ред вожње као поруку „воз је спреман”. У овом другом случају, железничко предузеће што пре обавештава управљача инфраструктуре и, по потреби, управљача станице ако воз није спреман.

Поруке се састоје најмање од следећег:

- броја воза и/или трасе,
- ознаке да је воз спреман, која означава да је воз припремљен и спреман за вожњу.

Друге ставке, као што су:

- полазна тачка трасе са временом за које се та траса захтева,
- одредишна тачка трасе са временом када предложени воз треба да стигне на одредиште,

могу се пренети у истој поруци.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са поруком „воз је спреман” из техничког документа:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.15. Информације о вожњи воза и прогноза

Овај основни параметар утврђује информације о вожњи воза и прогнози вожње воза. Њиме се мора прописати како се води дијалог између управљача инфраструктуре и железничког предузећа, као и између железничког предузећа и управљача станице, како би се размениле информације и прогноза вожње воза.

Овај основни параметар утврђује како управљач инфраструктуре мора у одговарајуће време, да пошаље информације о вожњи воза железничком предузећу и суседном управљачу инфраструктуре који су укључени у саобраћање конкретног воза.

Информације о вожњи воза служе да пруже детаље о тренутном статусу воза на тачкама јављања које су уговорно договорене. Прогноза вожње воза користи се да пружи информације о процењеном времену на тачкама прогнозе које су уговорно договорене. Ову поруку шаље управљач инфраструктуре железничком предузеће и суседном управљачу инфраструктуре који су укључени у вожњу воза. Железничка предузећа и/или управљачи инфраструктуре благовремено дају управљачу станице информације о прогнози вожње воза у складу са уговорним споразумом.

Уговор о траси прецизира тачке јављања за кретање воза.

Овај основни параметар описује садржај поруке и не прописује поступак за генерисање прогнозе вожње воза.

Одредбе овог основног параметра примењују се на све возове железничког предузећа.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.15.1. Информације о вожњи воза за све возове

Управљач инфраструктуре шаље поруку „информација о вожњи воза” железничком предузећу. Овај поступак се спроводи чим воз стигне на уговорно договорену тачку јављања на којој се шаље информација о вожњи воза. Договорена тачка јављања може, између осталог, бити тачка примопредаје, железничка станица или крајње одредиште воза.

Порука се састоји најмање од следећег:

- броја воза и/или трасе (идентификација воза),
- планираног времена и стварног времена на договореној тачки јављања,
- идентификације тачке јављања,
- статуса воза на тачки јављања (долазак, полазак, пролазак, полазак из полазне станице, долазак на крајње одредиште).

Друге ставке, као што су:

- одступање делта од резервисаног планираног времена (у минутима),
- кад је могуће, разлог кашњења,

могу се пренети у истој поруци.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о информацијама о вожњи воза” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда .

4.2.15.2. Предвиђање о вожњи воза за све возове

Управљач инфраструктуре шаље поруку „прогноза вожње воза” железничком предузећу.

Овај поступак се спроводи чим воз стигне на уговорно договорене тачке јављања на којима се шаље предвиђање. Договорена тачка прогнозе може,

између осталог, бити тачка примопредаје, или железничка станица. Прогноза вожње воза се такође може послати пре него што воз започне вожњу. За додатна кашњења која се јаве између две тачке јављања, уговорно се дефинише гранична вредност између железничког предузећа и управљача инфраструктуре коме треба послати првобитну или нову прогнозу. Уколико се кашњење не зна, управљач инфраструктуре мора да пошаље „поруку о прекиду саобраћаја” (видети Одељак 4.2.16. Информације о прекиду саобраћаја).

Порука о прогнози вожње воза мора да садржи предвиђено време за договорене тачке прогнозе.

Железничка предузећа и/или управљачи инфраструктуре благовремено дају управљачу станице информације о прогнози вожње воза у складу са уговорним споразумом.

Управљач инфраструктуре шаље ову поруку суседном управљачу инфраструктуре који је укључен у кретање воза.

Порука се мора састојати најмање од следећег:

- броја воза и/или трасе (идентификација воза),
- за сваку договорену тачку прогнозе:
 - планирано време и предвиђено време,
 - идентификација договорене тачке прогнозе,
 - статус воза на договореној тачки прогнозе (долазак, полазак, пролазак, долазак на крајње одредиште).

Друге ставке, као што су:

- одступање делта од резервисаног планираног времена (у минутима),
- кад је доступан, разлог за кашњење,

могу се пренети у истој поруци.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о предвиђању кретања воза” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда .

4.2.16. Информације о прекиду саобраћаја

Овај основни параметар утврђује како се поступа с информацијама о прекиду саобраћаја између железничког предузећа и управљача инфраструктуре.

Одредбе овог основног параметра примењују се на све возове железничког предузећа.

У сврху поступања према жалбама путника, подаци о прекиду саобраћаја остају доступни за железничка предузећа, продавце карата и/или овлашћена јавна тела најмање 12 месеци по истеку таквих података.

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.16.1. Опште напомене

Железничко предузеће обавештава управљача инфраструктуре о оперативном стању возова, како је дефинисано у Одељку 4.2.3.3.2. ТСИ УС.

Ако се кретање воза прекине, управљач инфраструктуре шаље поруку „прекид вожње воза” како је прецизирано у даљем тексту.

4.2.16.2. Порука прекид вожње воза за све возове

Ако је вожња воза прекинута, управљач инфраструктуре издаје ову поруку суседном управљачу инфраструктуре и железничким предузећима.

Ако је дужина кашњења позната, управљач инфраструктуре мора да пошаље поруку о прогнози вожње воза (видети Одељак 4.2.15.2. Прогноза вожње воза).

Главни елементи података у овој поруци су:

- број трасе и/или воза (идентификација воза),
- идентификација места на основу следећег места из референтних датотека о местима,
- време почетка прекида,
- планирано време поласка и време на овом месту,
- код који означава разлог за прекид и/или опис прекида.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са поруком „прекид вожње воза” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17. Поступање са краткорочним подацима о реду вожње за возове

Овај основни параметар утврђује како подносилац захтева за приступ (*AP*) и управљач инфраструктуре треба да поступају са захтевима за трасу у кратком року. Ови захтеви су важећи за све захтеве за трасу у кратком року.

Овај основни параметар не укључује питања управљања саобраћајем. Рок између краткорочне трасе воза и измена трасе у оквиру управљања саобраћајем подлеже локалним споразумима. Мора се омогућити, када се то односи на потребе превоза у кратком року (нпр. посебан воз, додатни воз), да се захтева краткорочна траса воза. У ту сврху, *AP* која захтева краткорочну трасу воза мора пружити управљачу инфраструктуре све неопходне информације којима се назначава када и где се захтева да воз саобраћа и податке који се на то односе.

На европском нивоу није утврђен минималан временски оквир. У изјави о мрежи могу се навести минимални временски оквири.

Сваки управљач инфраструктуре је одговоран за подобност трасе на својој инфраструктури, а железничко предузеће је у обавези да провери карактеристике воза у односу на вредности дате у детаљима његове уговорене трасе.

Различити могући сценарији су утврђени у даљем тексту:

– Сценарио А: *AP* ступа у контакт са свим управљачима инфраструктуре који су укључени директно (случај А) или посредством јединственог шалтера (случај Б) у циљу организовања трасе за целокупно путовање. У том случају *AP* такође мора да управља возом на целокупном путовању.

– Сценарио Б: Свака *AP* укључена у превоз ступа у контакт са локалним управљачима инфраструктуре директно или посредством јединственог шалтера како би поднела захтев за трасу за ону деоницу на којој она управља возом.

У оба сценарија поступак додељивања по захтеву за трасу у кратком року има облик дијалога између *AP* и управљача инфраструктуре, који садржи следеће поруке:

- порука којом се захтева траса,
- порука која садржи детаље о траси,
- порука о недоступности трасе,
- порука о потврђивању трасе,

- порука о одбијеним детаљима о трасе,
- порука о отказивању трасе,
- порука о томе да резервисана траса није више расположива,
- порука о потврди пријема.

У случају кретања воза за која је траса већ захтевана и додељена, није неопходно понављати захтев за трасу, изузев ако кашњење не повећа вредност која је уговором договорена између железничког предузећа и управљача инфраструктуре или ако се састав воза промени на такав начин да постојећи захтев за трасу постане неважећи.

Одредбе овог основног параметра примењују се на поступање са трасама за све возове железничког превозника, али једино ако укључене стране користе телематске апликације у смислу Анекса II Директиве 2001/14/EЗ Европског парламента и Савета за захтеве за трасу у кратком року.

У овом случају, овај основни параметар подразумева следеће поступке:

4.2.17.1. Порука којом се захтева траса

AP шаље управљачу инфраструктуре ову поруку са следећим главним садржајем:

- *AP* која подноси захтев за трасу,
- тачка трасе: почетна тачка трасе,
- време поласка са почетне тачке трасе: време за које се захтева траса,
- крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,
- време доласка на крајњу тачку трасе: време када предложени воз треба да стигне на своје одредиште,
- деоница пута која се захтева,
- међустанице или свака друга одређена тачка дуж предложене трасе, уз назнаку времена доласка и времена поласка са међутачке. Ако ово поље није попуњено, то значи да се воз не зауставља на овој тачки,
- договорена и неопходна опрема воза/подаци за деоницу пута,
- највећа дозвољена брзина воза,

⁶ СЛ L 75, 15.3.2001, стр. 29.⁷ СЛ L 228, 9.9.1996, стр. 1.

- највећа брзина у складу са наведеним системом/системима за контролу возова (националним и међународним, нпр. LZB, ETCS),
- за свако вучно возило: класа вуче, техничка варијанта,
- потискивалица (класа вуче, техничка варијанта),
- приколица са управљачницом (DVT) ,
- укупна дужина,
- укупна тежина,
- максимално осовинско оптерећење,
- бруто тежина по метру,
- перформансе кочница (представља ефикасност кочне силе),
- тип кочница (назнака за коришћење електромагнетне кочнице),
- посебни систем(и) за контролу возова (национални и међународни),
- премошћавање кочнице за случај опасности,
- радио-систем (нпр. GSM-R),
- SC (посебне пошиљке),
- товарни профил,
- сваки други технички предуслов који се разликује од стандардних димензија (нпр. нарочити товарни профил),
- категорија воза,
- сваки други специфичан податак који се захтева на локалном или националном нивоу за поступак са захтевом за трасу,
- дефиниције активности које треба обавити на датој међутачки дуж превозног пута,
- код железничког предузећа одговорног за кретање воза на тренутној деоници пута,
- код управљача инфраструктуре одговорног за воз на одговарајућој деоници пута,

– код железничког предузећа и управљача инфраструктуре за следећу деоницу пута, по потреби.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о захтеву за трасу” из техничког документа/докумената:

– Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.2. Порука о детаљима трасе

Управљач инфраструктуре шаље ову поруку са следећим главним садржајем Приступној страни која упућује захтев (*AP*) као одговор на захтев те *AP* за трасу:.

- *AP* која упућује захтев за трасу,
- тачка трасе: почетна тачка трасе,
- време поласка са почетне тачке трасе: време за које се захтева траса,
- крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,
- време доласка на крајњу тачку трасе: време када предложени воз треба да стигне на своје одредиште,
- деоница пута која се захтева,
- међустанице или свака друга одређена тачка дуж предложене трасе, уз назнаку времена доласка и времена поласка са међутачке. Ако ово поље није попуњено, то значи да се воз не зауставља на овој тачки,
- договорена и неопходна опрема воза/подаци за деоницу пута,
- највећа дозвољена брзина воза,
- највећа брзина у складу са наведеним системом/системима за контролу возова (националним и међународним, нпр. LZB, ETCS),
- за свако вучно возило: класа вуче, техничка варијанта,
- потискивалица (класа вуче, техничка варијанта),
- приколица са управљачницом (DVT) ,

- укупна дужина,
- укупна тежина,
- максимално осовинско оптерећење,
- бруто тежина по метру,
- перформансе кочница (представља ефикасност кочне силе),
- тип кочница (назнака за коришћење електромагнетне кочнице),
- посебни систем(и) за контролу возова (национални и међународни),
- премошћавање кочнице за случај опасности,
- радио-систем (нпр. GSM-R),
- SC (посебне пошиљке),
- товарни профил,
- сваки други технички предуслов који се разликује од уобичајених димензија (нпр. нарочити товарни профил),
- категорија воза,
- сваки други специфичан податак који се захтева на локалном или националном нивоу за поступак са захтевом за трасу,
- дефиниције активности које треба обавити на датој међутачки дуж превозног пута,
- код железничког предузећа одговорног за кретање воза на тренутној деоници пута,
- код управљача инфраструктуре одговорног за воз на одговарајућој деоници пута,
- код железничког предузећа и управљача инфраструктуре за следећу деоницу пута, по потреби.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о детаљима трасе” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.3. Порука „траса није расположива”

Управљач инфраструктуре шаље ову поруку Приступној страни која упућује захтев (*AP*) као одговор на захтев те *AP* за трасу у случају да ниједна траса није расположива:

- полазна тачка трасе: тачка поласка воза на траси,
- тачка одредишта трасе,
- време поласка са почетне тачке трасе: време за које се захтева траса,
- назнака да траса није расположива,
- разлог због ког траса није расположива.

Истовремено са овом поруком, или што пре, управљач инфраструктуре мора послати алтернативни предлог без тражења било каквих додатних захтева од железничког предузећа (порука која садржи детаље о траси).

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком да траса није расположива” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.4. Порука да је траса потврђена

Приступна страна која упућује захтев (*AP*) користи ову поруку да резервише/потврди трасу коју предлаже управљач инфраструктуре:

- број трасе у сврху идентификовања трасе,
- тачка трасе: тачка поласка воза на траси,
- тачка одредишта трасе,
- време поласка са почетне тачке трасе: време за које се захтева траса,
- крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

– време доласка на крајњу тачку трасе: време када предложени воз треба да стигне на своје одредиште,

– назнака да *AP* прихвата предложену трасу.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о потврђивању трасе” из техничког документа/докумената:

– Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.5. Порука о одбијању детаља трасе

Приступна страна која упућује захтев (*AP*) користи ову поруку да одбије детаље трасе које предлаже релевантан управљач инфраструктуре:

– број трасе у сврху индентификовања трасе,

– назнака да су детаљи трасе одбијени,

– разлог за одбијање трасе или за измену коју захтева *AP*,

– тачка трасе: тачка поласка воза на траси,

– тачка одредишта трасе,

– време поласка са почетне тачке трасе: време за које се захтева траса,

– крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

– време доласка на крајњу тачку трасе: време када предложени воз треба да стигне на своје одредиште.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о одбијању детаља трасе” из техничког документа/докумената:

– Б.30 (видети Анекс III).

У исту сврху могу се користити и други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.6. Порука о отказивању трасе

Пристапна страна која упућује захтев (*AP*) користи ову поруку да откаже трасу коју је резервисала:

- број трасе у сврху идентификовања трасе,
- деоница пута која се отказује,
- назнака да је траса отказана,
- првобитна полазна тачка трасе: тачка поласка воза на траси,
- тачка одредишта трасе,
- време поласка са првобитне почетне тачке трасе: време за које је траса била захтевана,
- првобитна крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,
- време доласка на првобитну крајњу тачку трасе: време када је предложени воз требало да стигне на своје одредиште.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о отказивању трасе” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.7. Порука „потврда пријема”

Ова порука се размењује између управљача инфраструктуре и приступахних страна (*AP*) када се захтевани одговор на било коју од наведених порука не може добити у року од пет минута:

- порука о потврди пријема: назначава да је њен пошиљалац примио поруку и да ће поступити у складу са њом на одговарајући начин.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о потврди пријема” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.17.8. Поруча „резервисана траса није више расположива”

Управљач инфраструктуре користи ову поруку да стави на знање Приступној страни (AP) да траса која је била резервисана није више расположива. Траса је престала да буде расположива из неког важног разлога, нпр. због дужег прекида саобраћаја. Садржај поруке:

- број трасе,
- број планираног воза за који траса није више расположива (ако је већ познат управљачу инфраструктуре),
- првобитна полазна тачка трасе: тачка поласка воза на траси,
- тачка одредишта трасе,
- време поласка са првобитне почетне тачке трасе: време за које је траса била захтевана,
- првобитна крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,
- време доласка на првобитну крајњу тачку трасе: време када је предложени воз требало да стигне на своје одредиште,
- назнака узрока.

Наведени поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашени бар са „поруком о томе да траса није расположива” из техничког документа/докумената:

- Б.30 (видети Анекс III).

Поред тога, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди ако су укључене стране закључиле посебан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.18. *Квалитет података и информација у вези са овиом ТСИ*

4.2.18.1. **Захтеви**

Како би се испунили захтеви ове ТСИ, у погледу квалитета података и информација у читавој ТСИ примењује се следеће.

Сви они којима се ова ТСИ упућује су одговорни да учине доступним ажуриране, кохерентне, тачне и потпуне податке у одговарајуће време и у одговарајућем формату другим железничким предузећима, или управљачима инфраструктуре, или трећим странама. Сви учесници којима се ова ТСИ упућује су одговорни за објављивање ажурираних, кохерентних, тачних и потпуних информација у одговарајуће време и са одговарајућим садржајем корисницима

(путницима), или другим железничким предузећима, или управљачима инфраструктуре, или трећим странама.

Када се подаци или информације користе како би се испунили захтеви неколико основних параметара ове ТСИ у исто време, учесници којима је ова ТСИ упућен обезбеђују да ти подаци и информације који се деле између ових основних параметара буду употребљени на кохерентан начин (нпр. кохерентност се мора обезбедити i) између реда вожње и информација о тарифама или ii) између информација о тарифама и резервацијама.

Када информације или податке обезбеђује неколико учесника којима је упућен ова ТСИ, ови учесници заједно обезбеђују да делови заједничких података или информација које пружају буду ажурирани, кохерентни, тачни, потпуни и усклађени (пример: достављене информације о реду вожње за железничко предузеће А и железничко предузеће Б морају бити кохерентне како би се обезбедило да оне буду усаглашене на граници, итд.).

Када се користе референтни подаци или референтне информације како би се испунили захтеви ове ТСИ, учесници којима је упућен ова ТСИ гарантују кохерентност између референтних података или референтних информација и података или информација које се користе у основним параметрима ове ТСИ (примери: обезбеђује се кохерентност i) између референтних кодова за место и информација о вожњи воза или ii) између референтних кодова железничког предузећа и извршења, итд.).

Квалитет података и информација које обезбеђују учесници у сврху ове ТСИ је такав да омогући учесницима којима је упућена ова ТСИ да издају возне карте како је утврђено у члану 10. Уредбе о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

Квалитет података и информација које обезбеђују учесници у сврху ове ТСИ је такав да достиже ниво који омогућује учесницима којима је упућен ова ТСИ да обезбеде информације како је утврђено у члану 10. и у Анексу II Уредбе о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

4.2.19. Различите референтне датотеке и базе података

4.2.19.1. Референтне датотеке

За саобраћање путничких возова на европској мрежи, следеће референтне датотеке морају бити доступне и приступачне свим пружаоцима услуга (управљачима инфраструктуре, железничким предузећима, овлашћеним трећим странама и управљачима станица). Подаци морају представљати стварно стање у сваком тренутку.

Европска железничка агенција централно похрањује и одржава јединствене кодове за следеће референтне податке:

- референтне датотеке кодирања за све управљаче инфраструктуре, железничка предузећа, управљаче станица, предузећа која пружају услуге,
- референтна датотека кодирања места,
- референтна датотека свих постојећих система за контролу возова,
- референтна датотека свих различитих типова локомотива,
- референтна датотека свих европских радионица за одржавање,
- референтна датотека европских резервационих система,
- референтна датотека кодова у сврху размене редова вожње,
- референтна датотека кодова у сврху размене тарифа,
- каталог скупова података за поруке,
- директоријум листâ кодова ,
- све друге датотеке и кодне листе неопходни за коришћење техничких докумената у анексима (ово ће бити дефинисано током фазе један).

Када се референтна датотека користи заједно са ТСИ ТАПР, њен развој и коришћење ће бити што је могуће ближе примењеној ТСИ ТАПР како би се постигла оптимална синергија.

4.2.19.2. Додатни захтеви који се односе на базе података

Додатни захтеви које различите базе података морају подржати су наведени у даљем тексту. Они су:

1. Аутентификација

База података мора подржати аутентификацију корисника система пре него што могу да добију приступ бази података.

2. Сигурност

База података мора да подржи сигурносне аспекте у погледу контролисања приступа бази података. Могуће шифровање самог садржаја базе података се не захтева.

3. ACID

Одабрана база података подржава начело ACID (недељивост, конзистентност, изолација, трајност).

4. Контрола приступа

База података мора дозволити приступ подацима или системима корисницима којима је дозвола додељена. Контрола приступа је подржана све до појединачног атрибута записа податка. База података подржава конфигурабилну контролу приступа на основу улоге за унос, ажурирање или брисање записа података.

5. Праћење

База података мора да подржи евидентирање свих радњи у бази података да би омогућила праћење детаља уноса података (ко, шта, када је измењен садржај?).

6. Стратегија закључавања

База података мора спровести такву стратегију закључавања која дозвољава приступ подацима чак и када други корисници врше обраду података.

7. Вишеструки приступ

База података мора обезбедити приступ подацима симултано од стране неколико корисника и система.

8. Поузданост

Поузданост базе података мора подржати захтевану расположивост.

9. Распоживост

База података мора имати неопходан ниво расположивости у складу са природом података и пословних активности заснованих на њој.

10. Могућност одржавања

Могућност одржавања базе података мора подржати захтевану расположивост.

11. Безбедност

Базе података нису у вези са безбедношћу. Отуда аспекти безбедности нису релевантни. Ово не треба помешати са чињеницом да подаци - нпр. нетачни или неажурни подаци – могу имати утицаја на безбедно саобраћање воза.

12. Компатибилност

База података мора да подржи широко прихваћени језик за рад са подацима, као што је SQL или XQL.

13. Могућност увоза података

База података мора обезбедити могућност увоза форматираних података који се могу користити за пуњење базе података уместо ручног уноса.

14. Могућност извоза података

База података мора обезбедити могућност да се садржај целокупне базе података или њеног дела извезе у виду форматираних података.

15. Обавезна поља

База података мора подржати обавезна поља за која се захтева да буду попуњена пре него што се релевантни запис прихвати као унос у базу података

16. Провере веродостојности

База података мора подржати подесиве провере веродостојности пре прихватања уноса, ажурирања или брисања записа података.

17. Време одзива

База података мора имати времена одзива која дозвољавају корисницима да благовремено унесу, ажурирају, или избришу записе података.

18. Аспекти перформансе

Референтне датотеке и базе података подржавају на исплатив начин упите неопходне за ефективно одвијање свих релевантних вожњи возова које су обухваћене одредбама овог ТСИ.

19. Аспекти капацитета

База података подржава похрањивање релевантних података за све путничке вагоне и/или мрежу. Потребно је омогућити проширење капацитета на једноставан начин (т.ј. додавањем капацитета за складиштење и рачунара). Проширење капацитета не захтева замену подсистема.

20. Историјски подаци

База података подржава управљање историјским подацима тиме што ће учинити доступним податке који су већ пренети у архиву.

21. Стратегија прављења резервних копија

стратегију прављења резервних копија да би се обезбедило да се укупни садржај базе података за период од 24 сата може обновити.

22. Комерцијални аспекти

Систем коришћене базе података је доступан као серијска програмска опрема (COTS-product) или је доступан у јавном домену (отворени код).

23. Аспекти приватности

База података мора да испуни захтеве политике заштите приватности државе чланице у којој је привредно друштво које врши конкретну услугу резидент.

4.2.20 Електронски пренос докумената

Опис у Одељку 4.2.21. – Умрежавање и комуникација – приказује комуникациону мрежу која ће се користити за размену података. Ова мрежа и описано сигурносно поступање дозвољавају сваки тип преноса у мрежи, као што је електронска пошта, трансфер докумената (Ftp, Http), итд. Стране укључене у размену информација тада могу да одлуче о типу који ће одабрати, обезбеђујући тиме електронски пренос докумената, на пример посредством FTP-а.

4.2.21. Умрежавање и комуникација

4.2.21.1. Општа архитектура

Током времена овај подсистем ће доживети раст и интеракцију велике и сложене телематске интероперабилне железничке заједнице са хиљадама учесника (железничка предузећа, управљачи инфраструктуре, треће стране као што су продавац и органи власти, итд.), који ће се такмичити и/или сарађивати у задовољавању потреба тржишта.

Мрежна и комуникациона инфраструктура која подржава такву железничку интероперабилну заједницу засниваће се на заједничкој „архитектури за размену информација”, коју су препознали и усвојили сви који у њој учествују.

Предложена „архитектура за размену информација”:

- осмишљена је да помири хетерогене моделе информација тиме што семантички трансформише податке који се размењују између система и смањењем разлика у пословним процесима и протоколима на нивоу апликација,

- има минималан утицај на постојећу ИТ архитектуру коју примењује сваки учесник,

- чува досада уложене инвестиције у ИТ.

Архитекура за размену информација даје предност пре свега интеракцији типа „свако са сваким” између учесника, гарантујући свеукупан интегритет и конзистентност железничке интероперабилне заједнице пружањем скупа централизованих услуга.

Модел интеракције „Свако са сваким” дозвољава најбољу дистрибуцију трошкова између различитих учесника, на основу стварног коришћења и, уопштено, причињавање мање проблеме са проширивањем.

4.2.21.2. Мрежа

Мрежа обезбеђује неопходан ниво сигурности, редундансе, контроле саобраћаја, статистичких алатки, повећања опсега, приступачности корисницима и ефикасног управљања.

„Мрежа” у овом контексту означава метод и филозофију комуникације, а не односи се на физичку мрежу.

Железничка интероперабилност заснива се на заједничкој „архитектури за размену информација”, коју је позната и усвојена од свих учесника, подстичући (учешће) и смањујући баријере за нове учеснике, посебно кориснике.

Прво, централном спремишту се прилази да би се добиле мета-информације, као што је идентитет *peer* –(учесник) – где је информација похрањена, или да би се верификовала сигурносна овлашћења. Затим се одвија „свако са сваким” комуникација између укључених учесника.

4.2.21.3. Протоколи

Само протоколи који припадају скупу интернет протокола (опште познатих као TCP/IP, UDP/IP, итд.) могу се користити за развој.

4.2.21.4. Сигурност

Изнад нивоа сигурности који се гарантује на нивоу мреже (видети Одељак 4.2.21.2. Мрежа), може се достићи и додатни ниво сигурности за осетљиве податке коришћењем комбинације шифровања, система сертификације и VPN технологија.

4.2.21.5. Шифровање

Може се употребити или асиметрично или симетрично шифровање за пренос података и похрањивање, зависно од пословних захтева. У ту сврху треба применити инфраструктуру јавног кључа (PKI).

4.2.21.6. Централно спремиште

Централно спремиште мора бити у могућности да поступа са:

- метаподацима – структурираним подацима који описују садржај порука,
- списком електронских адреса где учесници којима је упућена ова ТСИ дозвољавају другим учесницима да добију информације или податке на основу одредби ове ТСИ,

- шифровањем
- аутентификацијом,
- имеником (телефонски именик) – он садржи све неопходне информације о учесницима у размени порука и података.

Када се централно спремиште користи и за примену ТСИ ТАПР, његов развој и промене ће бити што је могуће ближи са примењеном ТСИ ТАПР како би се постигла оптимална синергија.

4.2.21.7. Заједнички интерфејс за комуникацију између железничког предузећа и управљача инфраструктуре

Заједнички интерфејс је обавезан за сваког учесника како би се придружио железничкој интероперабилној заједници.

Заједнички интерфејс мора да буде у могућности да подржи:

- форматирање одлазних порука у складу са метаподацима,
- потписивање и шифровање одлазних порука,
- адресирање одлазних порука,
- верификацију аутентичности долазних порука,
- дешифровање долазних порука,
- проверу усаглашености долазних порука у складу са метаподацима,
- Управљање јединственим заједничким приступом различитим базама података.

Свака инстанца заједничког интерфејса имаће приступ свим подацима који се захтевају у складу са ТСИ у оквиру сваког железничког предузећа, управљача инфраструктуре, итд., без обзира на то да ли су релевантне базе податка централне или индивидуалне. На основу резултата верификације аутентичности долазних порука, може се применити минимални ниво потврде порука:

- (i) позитиван одговор: за слање ACK;
- (ii) негативан одговор: за слање NACK.

Заједнички интерфејс користи информације у централном спремишту како би управљао наведеним задацима.

Ако учесник примењује локалну „копију“ централног складишта, тај учесник тада мора – сопственим средствима – обезбедити да та локална „копија“ буде тачна и ажурна.

Када се заједнички интерфејс користи заједно са ТСИ ТАПР, његов развој и промене ће бити што је могуће ближи са примењеном ТСИ ТАПР како би се постигла оптимална синергија.

4.2.22. Управљање везама са другим видовима транспорта

Како би се управљало везама са другим видовима транспорта, треба применити следећи стандард за пружање информација другим видовима транспорта и за размену информација са њима:

– за размену информација о редовима вожње између железничких предузећа и других видова транспорта: стандарди EN 12896 („Трансмодел”) и EN TC 278 WI 00278207 („IFORT — Identification of Fixed Objects in Public transport” – „идентификација сталних објеката у јавном превозу”),

– за размену специфичних података из реда вожње, технички стандарди XML и протоколи на бази Трансмодела, нарочито стандард EN 15531 („SIRI”) за размену редова вожње у реалном времену и стандард EN TC 278 WI 00278207 („IFORT”) за размену података о местима заустављања/станицама,

– за размену тарифних података: овај стандард је и даље отворено питање (видети Анекс II – Списак отворених питања).

4.3. Функционалне и техничке спецификације интерфејса

Са гледишта техничке усклађености, интерфејси подсистема „телематских апликација за превоз путника” са другим подсистемима описани су у следећим ставовима.

4.3.1. Интерфејси са подсистемом возних средстава

Табела 1.

Интерфејси са подсистемом возних средстава

Интерфејс	Референтна ТСИ телематских апликације за превоз путника	Референтне ТСИ конвенционалних возних средстава
Приказ на екрану у возу	4.2.13. Поступање у вези са пружањем информација на возилима	4.2.5. Информације за путнике (ЈСП)
Аутоматски разглас и обавештења	4.2.13. Поступање у вези са пружањем информација на возилима	4.2.5. Информације за путнике (ЈСП)
		4.2.5.2. Систем за

		обавештавање путника
--	--	----------------------

4.3.2. Интерфејси са подсистемом телематских апликација за превоз робе

Табела 2.

Интерфејси са подсистемом телематских апликација за превоз робе

Интерфејс	Референтна ТСИ телематских апликација за превоз путника	Референтна ТСИ телематских апликација за превоз робе конвенционалном железницом
Воз спреман	4.2.14.1. Порука „воз спреман” за све возове	4.2.3.5. Порука „воз спреман”
Прогноза вожње воза	4.2.15.2. Порука „прогноза вожње воза” за све возове	4.2.4.2. Порука о прогнози вожње воза
Информација о вожњи воза	4.2.15.1. Порука „информација о вожњи воза” за све возове	4.2.4.3. Информација о вожњи воза
Прекид вожње воза – за железничко предузеће	4.2.16.2. Порука „прекид вожње воза” за све возове	4.2.5.2. Прекид вожње воза
Поступање са краткорочним подацима о редовима вожње	4.2.17. Поступање са краткорочним подацима о реду вожње за возове	4.2.2. Захтев за трасу
Заједнички интерфејс	4.2.21.7. Заједнички интерфејс за комуникацију ЖП/УИ	4.2.14.7. Заједнички интерфејс за комуникацију ЖП/УИ
Централно спремиште	4.2.21.6. Централно спремиште	4.2.14.6. Централно спремиште
Референтне датотеке	4.2.19.1. Референтне датотеке	4.2.12.1. Референтне датотеке

4.4. Оперативна правила

С обзиром на основне захтеве у Поглављу 3, оперативна правила специфична за подсистем на који се односи овај ТСИ су следећа:

4.4.1. Квалитет података

Ради обезбеђивања квалитета података, пошиљалац сваке ТСИ поруке биће одговоран за тачност садржаја података у поруци у време када је порука послата. Када су изворни подаци за обезбеђивање квалитета података доступни у базама података у оквиру овог ТСИ, подаци садржани у тим базама података морају се користити за обезбеђивање квалитета података.

Када изворни подаци за обезбеђивање квалитета података нису доступни у базама података у оквиру овог ТСИ, пошиљалац поруке мора извршити проверу обезбеђивања квалитета података из сопствених извора.

Обезбеђивање квалитета података укључује поређење са подацима из база података у оквиру овог ТСИ како је претходно описано, и, по потреби, логичке провере како би се обезбедили правовременост и континуитет података и порука.

Подаци су високог квалитета ако одговорају предвиђеној намени, што значи да су:

- без грешк: доступни, тачни, правовремени, потпуни, конзистентни са другим изворима, итд.,
- поседују жељене карактеристике: релевантни, свеобухватни, довољно детаљни, једноставни за читање, једноставни за тумачење, итд.

Главне карактеристике квалитета података су:

- тачност,
- потпуност,
- конзистентност,
- правовременост.

Тачност

Потребну информацију (податак) треба забележити што је могуће економичније. Ово је једино изводљиво ако су Основни подаци забележени, ако је могуће, само једном. Стога, основни подаци треба да буду унесени у систем што је ближе могуће извору, тако да могу да се потпуно интегришу у сваку накнаду операцију обраде.

Потпуност

Пре него што се пошаљу поруке, потпуност и синтакса се морају проверити уз употребу метаподатака. Овим се такође избегава непотребан саобраћај информација у мрежи.

Потпуност свих долазних порука мора се проверити употребом метаподатака.

Конзистентност

Правила пословања се морају спроводити да би се гарантовала конзистентност. Треба избегавати дупли унос, а власника података треба јасно идентификовати.

Тип спровођења ових пословних правила зависи од њихове сложености. За једноставна правила, ограничења и окидачи базе података су довољни. У случају сложенијих правила, која захтевају податке из различитих табела, морају се спровести поступци валидације ради провере конзистентности верзије података пре генерисања података интерфејса и пре него што нова верзија података постане оперативна. Мора се обезбедити да су пренети подаци валидирани у односу на дефинисана пословна правила.

Правовременост

Обезбеђивање информација у право време је важно. Ако је окидач за похрањивање података или слање поруке догађај којим се директно управља с ИТ система, благовременост није проблем ако је систем добро осмишљен, у складу са потребама пословних процеса. Међутим, у већини случајева, слање поруке покреће оператер или се заснива на додатном уносу од стране оператера. Да би се испунили захтеви за правовременост, подаци морају бити ажурирати што је пре могуће, да би се, поред осталог, гарантовало да су подаци садржани у поруци актуелни када их систем шаље аутоматски.

Време одзива за питања мора се одредити за различите апликације и типове корисника у оквиру детаљних ИТ спецификација. Сва ажурирања и размене података треба да се обаве што пре.

Метрика квалитета података

Детаљне ИТ спецификације дефинишу одговарајуће проценте за:

- потпуност података (проценат поља са подацима и вредностима унетим у њих) и конзистентност података (проценат подударних вредности кроз табеле/датотеке/евиденције),
- правовременост података (проценат података доступних у наведеном ограниченом временском оквиру),
- тражена тачност (проценат похрањених вредности које су исправне када се упореде са стварном вредношћу).

4.4.2. Управљање централним спремиштем

Финкције Централног спремишта дефинисане су у Одељку 4.2.21.6. Централно спремиште. Ради обезбеђивања квалитета података, субјекат који управља централним спремиштем је одговоран за ажурирање и квалитет метаподатака и именика, а такође и за управљање контролом приступа. Квалитет метаподатака у погледу потпуности, конзистентности, правовремености и тачности омогућују одговарајуће функционисање за сврхе овог ТСИ.

4.5. Правила одржавања

С обзиром на основне захтеве из Поглавља 3, правила одржавања специфична за подсистем на који се односи ову ТСИ су следећа:

Квалитет транспортне услуге мора се гарантовати, чак и ако су подаци оштећени или ако је опрема за обраду података претрпела потпуни или делимични квар. Стога се саветује уградња двојних система или рачунара са посебно високим степеном поузданости, и за које је обезбеђен несметан рад у току одржавања.

Аспекти одржавања различитих база података се наводе у Одељку 4.2.19.2. – Додатни захтеви за базе података, тач. 10. и 21.

4.6. Стручне квалификације

Стручне квалификације особља које се захтевају за рад и одржавање подсистема и за примену ТСИ су следеће:

Примена овог ТСИ не захтева потпуно нови систем у погледу хардвера и софтвера са новим особљем. Достижање ових захтева ТСИ за резултат има само оне измене, надоградње или функционална проширења радњи које постојеће особље већ обавља. Стога, нема додатних захтева поред постојећих националних и европских прописа о стручним квалификацијама.

Додатна обука особља, ако је потребна, не треба да се састоји само од показивања како се рукује опремом. Чланови особља морају знати и разумети специфичну улогу коју имају у укупном транспортном процесу. Особље мора нарочито бити свесно захтева за одржавањем високог нивоа радних перформанси, пошто је то одлучујуће за поузданост информација које треба обрдити у каснијој фази.

Стручне квалификације које су потребне за састављање и експлоатацију возова дефинисане су у ТСИ регулисање саобраћаја и управљање саобраћајем.

4.7. Услови здравља и безбедности

Услови здравља и безбедности за особље потребно за експлоатацију и одржавање подсистема на који се ово односи и за примену ТСИ су следећи:

Нема додатних захтева поред постојећих националних прописа и прописа Уније о здрављу и безбедности.

4.8. Регистри одобрених типова железничких возила и инфраструктуре

У складу са чланом 34. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ, „Агенција успоставља и одржава регистар типова железничких возила одобрених од стране држава чланица за пуштање у саобраћај на железничкој мрежи Заједнице”. У складу са чланом 35. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ, „свака држава чланица обезбеђује објављивање и ажурирање регистра инфраструктуре”.

Због годишњег ажурирања и објављивања ових регистара они се не могу користити за подсистем телематских апликација за путнички саобраћај. Стога, ова ТСИ није повезан са овим регистрима.

5. ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ

5.1. Дефиниција

У складу са чланом 2. тачка ђ) Директиве 2008/57/ЕЗ „чиниоци интероперабилности” означавају сваку основну компоненту, групу компоненти, подсклоп или комплетан склоп опреме уграђене или планиране за уградњу у подсистем, од којих директно или индиректно зависи интероперабилност железничког система. Концепт „чиниоца” обухвата и материјалне и нематеријалне објекте као што је софтвер.

5.2. Списак чинилаца

Чиниоци интероперабилности су обухваћени релевантним одредбама Директиве 2008/57/ЕЗ.

Ниједан чинилац интероперабилности није одређен у подсистему „телематских апликација за превоз путника”.

Само је стандардна ИТ опрема потребна како би се испунили захтеви овог ТСИ, без иједног специфичног аспекта интероперабилности у железничком окружењу. Ово важи и за компоненте хардвера и за коришћени стандардни софтвер, као што су оперативни систем и базе података. софтвер је индивидуалан за сваког корисника и може се адаптирати и побољшати у складу са индивидуалном стварном функционалношћу и потребама. Предложена „архитектура интеграције апликације” претпоставља да апликације можда немају исти интерни информациони модел. Интеграција апликације се дефинише као процес повезивања независно дизајнираних апликативних система како би радили заједно.

5.3. Перформансе и спецификације чинилаца

Видети Одељак 5.2, није релевантан за ТСИ телематске апликације за превоз путника.

6. ОЦЕНА УСАГЛАШЕНОСТИ И/ИЛИ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЧИНИЛАЦА И ВЕРИФИКАЦИЈА ПОДСИСТЕМА

6.1. Чиниоци интероперабилности

6.1.1. Поступци оцењивања

Није релевантан за ТСИ телематске апликације за превоз путника.

6.1.2. Модул

Није релевантан за ТСИ телематске апликације за превоз путника.

6.2. Подсистем телематских апликација за превоз путника

У складу са Анексом II Директиве 2008/57/ЕЗ, подсистеми се деле на структурне и функционалне области. Оцена усаглашености је обавезна за ТСИ у структурној области. Подсистем телематских апликација за превоз путника припада функционалној области и ова ТСИ не одређује ниједан модул за оцену усаглашености.

7. СПРОВОЂЕЊЕ

7.1. Увод

Ова ТСИ се односи на подсистем телематских апликација за превоз путника. Овај подсистем је функционалан у складу са Анексом II Директиве 2008/57/ЕЗ. Примена ове ТСИ не ослања се на појам новог, обновљеног или надограђеног подсистема, као што је уобичајено у случају ТСИ који се односе на структурне подсистеме, изузев када је то одређено у ТСИ.

ТСИ се спроводи у фазама:

- фаза један: детаљне ИТ спецификације, начин управљања и главни план,
- фаза два: развој,
- фаза три: увођење.

7.2. Фаза један - детаљне ИТ спецификације, начин управљања и главни план

Фаза један има три циља:

1. Дефинисање система размене података (у даљем тексту: систем) који се састоји од заједничких компонената и међувеза између информационах и комуникационих система заинтересованих страна способних да испуне захтеве ове уредбе.

2. Потврђивање таквог система са становишта техничке и економске изводљивости.

3. Израда мапе пута активности које се сматрају неопходним како би се применио систем, укључујући одговарајуће кључне тачке за праћење напредовања његовог увођења од стране Комисије, Европске железничке агенције, држава чланица и заинтересованих страна на које се ово односи.

7.2.1. Управљање пројектом у Фази један

Комисија успоставља, најкасније месец дана по објављивању ове уредбе у *Службеном листу Европске уније*, управни одбор, састављен од:

- представничких тела из железничког сектора која делују на европском нивоу како је дефинисано у члану 3. став 2. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 (представничка тела железничког сектора),
- представника продаваца карата,
- представника европских путника,
- Европске железничке агенције, и
- Комисије.

Овим управним одбором копредседава а) Комисија и б) лице које именују представничка тела железничког сектора. Комисија којој помажу чланови управног одбора израђује нацрт пословника овог управног одбора, који управни одбор прихвата. Одлуке које буду донете треба да буду транспарентне и пропраћене ваљаним техничким и економским оправдањем.

Чланови управног одбора могу предложити управном одбору укључивање других организација као посматрача када постоје оправдани технички и организациони разлози за то.

7.2.2. Улоге и одговорности

7.2.2.1. Заинтересоване стране

1. Пројектни тим који успостављају представничка тела железничког сектора и који укључује представника продаваца возних карата саставља детаљне ИТ спецификације, план управљања и главни план на основу програма рада који одобрава управни одбор.

2. Пројектни тим оснива неопходне радне групе које поседују експертизу Европске железничке агенције, железничких предузећа, управљача инфраструктуре, управљача станица, запослених код продаваца карата и путника.

3. Пројектни тим спроводи цео пројекат транспарентно, а сви записници, документи и резултати пројектног тима и његових радних група су трајно и у целости доступни Комисији и Европској железничкој агенцији.

4. Пројектни тим шаље месечне извештаје о напретку управном одбору и узима у обзир у потпуности његове одлуке. Структуру и садржај извештаја о напретку одобрава управни одбор на почетном састанку.

5. Пројектни тим доставља информације железничким предузећима, управљачима инфраструктуре, управљачима станица, продавцима карата и представницима путника, и консултује се са њима. Он посебну пажњу поклања малим железничким предузећима и железничким предузећима која нису чланови представничких тела из железничког сектора, редовно их обавештава и са њима се консултује.

6. Железничка предузећа, управљачи инфраструктуре, управљачи станица, представници продаваца карата и представници путника подржавају пројекат тако што пружају информације, и функционалну и техничку стручност, како и када то пројектни тим захтева.

7.2.2.2. Европска железничка агенција

1. Европска железничка агенција надзире и оцењује развој детаљних ИТ спецификација, плана управљања и главног плана са циљем да одреди да ли су постигнути постављени циљеви.

2. Европска железничка агенција подноси Комисији своју препоруку о детаљним ИТ спецификацијама, плану управљања и главном плану.

7.2.2.3. Комисија

1. Комисија доставља пројектном тиму списак тела која треба да буду укључена у пројекат.

2. По пријему детаљних ИТ спецификација, плана управљања и главног плана, Комисија их оцењује на основу препоруке Европске железничке агенције и, с обзиром на ове оцене, предузима неопходне мере за измену важеће ТСИ.

3. Комисија редовно обавештава државе чланице посредством Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ.

7.2.3. Резултати

Детаљне ИТ спецификације описују систем и назначавају на јасан и недвосмислен начин како систем испуњава захтеве ТСИ ТАПП. Развој таквих спецификација захтева систематску анализу релевантних техничких, оперативних, економских и институционалних питања која подржавају поступак спровођења ТСИ ТАПП. Због тога производи укључују, али нису ограничени само на следеће:

1. функционалне, техничке и спецификације перформанси, сродне податке, захтеве у погледу интерфејса, безбедности и квалитета,
2. нацрт опште архитектуре система. Он описује какав је међусобни однос потребних компонената и како се оне уклапају. То се заснива на анализи конфигурација система способних да интегришу стару ИТ опрему, а у исто време да пруже захтевану функционалност и перформансе.

Главни план укључује:

1. Идентификовање активности неопходних за примену система.
2. План миграције који укључује скуп фаза које воде до привремених, проверљивих и опипљивих резултата, од актуелног оквира информационих и комуникационих система заинтересованих страна до самог система.
3. Детаљни план са кључним тачкама.
4. Процену ризика кључних фаза главног плана.
5. Процену укупних трошкова током животног циклуса (LCC) повезаних са увођењем и радом система, заједно са накнадним инвестиционим планом и одговарајућом анализом трошкова и користи.

Управљање укључује идентификовање одговарајућих управљачких структура, методе и поступке за подршку развоју и валидацији система а касније његово увођење и функционисање на терену као и управљање током његовог животног циклуса (укључујући управљање споровима између укључених страна према одредбама ТСИ).

7.2.4. Кључне тачке

1. Уводни састанак пројектног тима и управног одбора одржава се најкасније два месеца по објављивању ове уредбе у *Службеном листу Европске уније*.
 - а) На уводном састанку пројектни тим приказује опис пројекта и програм рада укључујући и временски распоред активности. Описом пројекта објашњавају се разумевање задатака, организација пројекта, улоге и одговорности и метод пројекта, укључујући поступак консултовања и информисања свих заинтересованих страна.
 - б) На уводном састанку, разматра се садржај и ниво детаљности привременог извештаја и месечних извештаја о напредовању из Одељка 7.2.2.1. и о њима се постиже договор између пројектног тима и управног одбора.
2. Пројектни тим шаље привремени извештај управном одбору најкасније пет месеци после одржавања уводног састанка.

3. Производи се шаљу Комисији и Европској железничкој агенцији најкасније десет месеци после одржавања уводног састанка.

4. Европска железничка агенција подноси Комисији своју препоруку о производима пројекта најкасније два месеца по њиховом пријему.

7.3. Фаза 2. - Развој

Сви учесници на које се ово односи развијају систем у складу са изменом овог ТСИ.

7.4. Фаза 3. - Увођење

Сви учесници на које се ово односи уводе систем у складу са изменом овог ТСИ.

7.5. Управљање променама

7.5.1. Поступак управљања променама

Поступци управљања променама су осмишљени тако да обезбеде да трошкови и користи од промена буду прописно анализирани и да се промене спроведу на контролисан начин. Ове поступке дефинише, успоставља, подржава и њима управља Европска железничка агенција и они укључују:

- идентификовање техничких ограничења која отежавају промену,
- изјаву о томе ко преузима одговорност за поступке спровођења промене,
- поступак за валидацију промена које се спроводе,
- политику управљања променама, пуштања, миграције и извођења,
- дефинисање одговорности за управљање детаљним спецификацијама и за обезбеђење њиховог квалитета и управљање конфигурацијом.

Одбор за управљање променама (ССВ) је састављен од Европске железничке агенције, представничких тела железничког сектора, представничког тела продаваца возних карата, представничког тела путника и државе чланице. Такво учешће страна обезбеђује сагледавање промена које треба учинити и свеобухватну оцену њихових импликација. ССВ коначно треба довести под окриље Европске железничке агенције.

7.5.2. Специфичан поступак управљања променама за техничка документа које објављује Европска железничка агенција

Технички документи наведени у Поглављу 4. овог ТСИ (изузев стандарда који су везани за отворена питања) и побројани у Анексу III ове уредбе су технички

документи које објављује Европска железничка агенција у складу са чланом 5. став 8. Директиве 2008/57/ЕЗ.

Управљање променама за ове техничке документе успоставља Европска железничка агенција у складу са следећим критеријумима:

1. Захтеви за промене који утичу на техничке документе подnose се или посредством Националних тела за безбедност (NSA), или посредством представничких тела из железничког сектора која поступају на европском нивоу како је дефинисано у члану 3. став 2. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004, или представника продаваца карата, или посредством тела која су првобитно развила спецификације које су претходиле овим техничким документима.
2. Европска железничка агенција сакупља и похрањује захтеве за промене.
3. Европска железничка агенција подноси захтеве за промене одговорној радној групи ERA, која врши евалуацију и припрема предлог заједно са економском евалуацијом, по потреби.
4. Након тога, Европска железничка агенција подноси захтев за промену и пратећи предлог одбору за управљање променама који ће потврдити или неће потврдити захтев за промену или ће га одложити.
5. Ако захтев за промену није потврђен, Европска железничка агенција шаље подносиоцу захтева разлог за одбијање или захтев за додатне информације о нацрту захтева за промену.
6. Ако је захтева за промену потврђен, врше се измене техничких докумената.
7. Пре објављивања измењеног техничког документа, он се шаље Комисији заједно са захтевом за промену и са економском евалуацијом.
8. Комисија редовно обавештава државе чланице посредством одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ.
9. Нова верзија техничког документа и потврђеног захтева за промену су доступни на интернет страници Европске железничке агенције.

Када управљање променама утиче на елементе који се користе и у оквиру ТСИ ТАПП, промене које се врше треба да буду такве да остану што је могуће ближе спроведеном ТСИ ТАПП како би се постигла оптимална синергија.

7.6. Специфични случајеви

7.6.1. Увод

Следеће посебне одредбе су дозвољене у специфичним случајевима наведеним у даљем тексту:

- а) „Р” случајеви: трајни случајеви;
- б) „Т” случајеви: привремени случајеви, када се препоручује да се циљни систем достигне до 2020. године (циљ који је утврђен Одлуком број 1692/96/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. јула 1996. године о Смерницама Заједнице за развој трансевропске транспортне мреже, измењене Одлуком број 884/2004/ЕЗ).

7.6.2. Списак специфичних случајева

Нема специфичних случајева назначених за овај ТСИ.

8. ГЛОСАР

Дефиниције у овом глосару односе се на коришћење термина у овом ТСИ

Термин	Опис
Подносилац захтева за приступ	Означава или лиценцирано железничко предузеће или, у складу са овлашћењем сваке државе чланице, друга страна која захтева трасу воза у важећем реду вожње за вршење комерцијалног или јавног железничког превоза на својој територији. Примери таквих овлашћених страна могу бити органи власти, или сваки други учесник који има уговор о приступу или међународну групу таквих учесника, такође познату као група која подноси захтев или група подносиоца захтева за приступ
ACID	Скраћени назив за недељивост, конзистентност, изолација, трајност Ово су четири примарна атрибута заједничка свакој трансакцији: Недељивост. У трансакцији која укључује две или више одовојених информација, или се потврђују све информације, или ниједна Доследност. Трансакција ствара ново и важеће стање податка, или, у случају грешке, враћа све податке у стање пре почетка трансакције

⁷ СЛ L 228, 9.9.1996, стр. 1.

⁸ СЛ L 167, 30.4.2004, стр. 1.

	Изолација. Трансакција која је у току и још увек није изавршена мора остати изолована од других трансакција Трајност. Потврђене податке систем чува тако да, и у случају грешке и поновног покретања система, подаци буду доступни у исправном стању Концепт ACID је описан у стандарду ISO/IEC 10026-1:1992 Одељак 4. Свако од ових обележја се може мерити у односу на референтну вредност. Уопштено говорећи, за спровођење концепта ACID одређују се управљач или пратилац трансакције. У дистрибуираном систему, један начин да се постигне ACID је употреба двофазног потврђивања (2PC), које обезбеђује или да све укључени вебсајтови морају да потврде извршење трансакције, или да ниједан од њих, када се трансакција враћа у поћетно стање
Стварни датум/време доласка	Означава стварни датум (и време) доласка превозног средства
Процењени датум/време доласка	Означава датум (и време) доласка превозног средства на основу тренутног предвиђања
Планирани датум/време доласка	Означава датум (и време) доласка превозног средства према реду вожње
Кашњење у доласку, очекивано	Означава временску разлику између процењеног датума/времена доласка и планираног датума/времена доласка
Кашњење у доласку, стварно	Означава временску разлику између стварног датума/времена доласка и планираног датума/времена доласка
Дискреционо право	Означава да железничко предузеће може да донесе одлуку на основу свог искуства и потреба
Систем за додељивање услуга	Означава електронски систем са каталогом транспортних услуга за које пружалац транспортних услуга овлашћује дистрибутере да издају путне исправе
Додељивач	Означава компанију која управља системом за додељивање

	услуга. Може бити превозник
Овлашћено јавно тело	Означава орган власти који има законску обавезу или право да обезбеди јавности информације о превозу и такође да упути на орган власти који је оговоран за извршавање Уредбе (ЕЗ) број 1371/2007 у складу са чланом 30. став 1. Уредбе
Расположивост	Означава информацију (транспортну услугу, тип понуде, тарифу, другу услугу) коју путник стварно може добити у датом тренутку за одређени воз. Не треба мешати са понудом, значи да се (транспортна услуга, тип понуде, тарифа, друга услуга) нуди у почетној фази планирања, али се може распродати и зато није доступна путнику у датом тренутку за одређени воз
Основни параметар	Означава сваки регулаторни, технички или радни услов који је критичан за интероперабилност и захтева одлуку у складу са поступком утврђеним у члану 21. став 2. пре сваке израде нацрта ТСИ од стране заједничког представничког тела
Резервације (продаја)	Означава продају возних карата са резервацијом или без ње
Превозник	Означава уговорно железничко предузеће са којим је путник закључио уговор о превозу или низ узастопних железничких предузећа која су одговорна на основу таквог уговора
Превозник, удружени	Означава превозника везаног споразумом о сарадњи са једним или више других превозника за одвијање транспортне услуге
Превозник, једини	Означава превозника који управља транспортном услугом независно од других превозника
Канал	Означава метод (као што је аутомат за продају возних карата, мултимедијални садржај на возу, јавне услуге интернет мреже, телефонска продаја, куповина карата мобилним телефоном) којим се нека услуга (информација, продаја карата, рефундирање карте, одговор на жалбе, итд.) пружа путнику од стране железничког предузећа
Идентификација путничких кола	Означава јединствен идентификациони број путничких кола
Комисија	Означава Европску комисију

COTS производ	Означава серијске производе у комерцијалној продаји
Купац	Означава лице које има намеру да купи, које купује, или је купило железнички производ за себе или за друго лице/друга лица. Стога се може разликовати од путника (видети путник)
Дешифровање	Означава конвертовање шифрованих података назад у њихов првобитни облик
Кашњење	Означава временску разлику између времена када је путник по плану требало да допугује у складу са објављеним редом вожње и времена његовог/њеног стварног или очекиваног доласка
Одступање делта	Означава оперативни „ранији/каснији долазак/одлазак” у односу на резервисано планирано време
Стварни датум/ време поласка	Означава стварни датум (и време) поласка превозног средства
Процењени датум/време поласка	Означава датум (и време) поласка превозног средства на основу тренутног предвиђања
Планирани датум/време поласка	Означава датум (и време) поласка превозног средства према реду вожње
Директива 2008/57	Означава Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници
Кашњење у поласку, стварно	Означава временску разлику између стварног датума/времена поласка и планираног датума/времена поласка
Кашњење у поласку, очекивано	Означава временску разлику између датума/времена поласка и очекиваног датума/времена поласка
Екран	Означава сваки динамички визуелни уређај смештен или на железничким станицама или на спољној или унутрашњој страни возова у сврху информисања путника

Дистрибутер	Означава предузеће које обезбеђује правне и техничке капацитете издаваоцима за продају железничких производа или за пружање интернет услуга корисницима за куповину железничких производа. Поред тога, дистрибутер може издаваоцима да понуди услуге састављања О-D-ова (полазиште – одредиште) које врше различити превозници у комплетна путовања према захтеву путника. Дистрибутер може бити превозник
Домаће путовање	Означава путовање путника железницом на којој он не прелази границу државе чланице
Домаћа услуга железничког превоза путника	Означава услугу превоза путника железницом која не прелази границу државе чланице
Шифровање	Означава шифрирање података
ERA	Види Европска железничка агенција
Основни захтеви	Означава све услове утврђене у Анексу III Директиве 2008/57/EЗ, које морају испунити трансевропски железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности укључујући и интерфејсе
ETA	Означава предвиђено време доласка (воза на станицу)
ETH	Означава предвиђено време примопредаје (воза између два управљача инфраструктуре)
ETI	Означава предвиђено време размене (воза између два железничка предузећа)
Европска железничка агенција	Означава Агенцију основану у складу са Уредбом (ЕЗ) број 881/2004/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о оснивању Европске железничке агенције.
Цена	Означава накнаду која се плаћа за превоз или услугу
Предвиђање	Означава најбољу процену догађаја (нпр. време доласка, поласка или проласка воза)

Тачка прогнозе	Означава циљну тачку за коју је генерисано предвиђање. Може се односити на долазак, полазак, пролазак или примопредају
Инострана услуга железничког превоза путника	Означава железничку услугу превоза путника коју је путник набавио у једној држави, али се обавља у држави у којој није набављена
Инострана продаја	Означава продају возних карата од стране издаваоца који није (један од) превозника који управљају возом за који ће се употребити возна карта. Издавалац се налази у држави различитој од државе превозника
FTP	Означава протокол за пренос датотека Протокол за пренос датотека између рачунарских система у мрежи TCP/IP
Испуњавање , – пренос информација између различитих железничких предузећа	
Тачка размене	Означава место на коме се преноси контрола над возом са једног железничког предузећа на друго железничко предузеће. У вези са возом воза, једно железничко предузеће, које је сада власник трасе за следећу деоницу путовања, преузима воз од другог железничког предузећа.
Међутачка	Означава место које одређује почетну или крајњу тачку деонице путовања. То може бити на пример тачка размене, примопредаје или манипулације.
Међународна услуга железничког превоза путника	Означава услугу превоза путника железницом која се обавља преко границе најмање једне државе чланице
Међународно путовање	Означава путовање путника железницом којим се прелази граница најмање једне државе чланице

Међународна продаја	Означава продају возних карата за међународно путовање
Чинилац интероперабилности	Означава сваку основну компоненту, групу компоненти, подсклоп или комплетан склоп опреме уграђене или планиране за уградњу у подсистем, од којих директно или индиректно зависи интероперабилност трансевропског железничког система. Концеп чиниоца обухвата и материјалне и нематеријалне објекте као што је софтвер
IP	Означава интернет протокол
Издавалац	Означава предузеће које продаје возне карте и прима уплате. Може бити превозник и/или дистрибутер. Издавалац је предузеће назначено на возној карти својим кодом и по могућству својим логом.
Путовање	Означава кретање путника (или неколико путника који путују заједно) од места А до места Б
Планер путовања	Означава ИТ систем способан да предложи решења за путовање Решење за путовање је скуп једне или више комерцијалних транспортних услуга које одговарају бар на питање: „Како могу стићи из места А до места Б у дати датум и време поласка/доласка?“ Ово питање може да садржи и сложеније додатне критеријуме, као што је „најбрже“, „најјефтиније“, „без преседања“, итд. Путник може да састави решења за путовање сам, уз консултацију са различитим изворима информисања, или му решење може понудити Планер путовања
Ималац	Означава лице које, будући да је власник возила или носилац права коришћења возила, користи такво возило економски на трајан начин као превозно средство и регистровано је као такво у Регистру возних средстава
Идентификациони број локомотиве	Означава јединствени идентификациони број вучног возила
Учинити доступним	Означава објављивање информација или података на које се може применити контрола приступа
Електронска	Означава метод извршења када купац врши куповину

карта	унапред (нпр. код куће) и добија само потврду, обично са референтним кодом. Предузеће које обавља ову врсту продаје обезбеђује за <i>TCO</i> списак свих путника (и референтне кодове) који се пуштају у одређени воз. Путник једноставно изражава своју жељу да буде пуштен у воз пре/после поласка у <i>TCO</i> . <i>TCO</i> проверава да ли је конкретном путнику дозвољено укрцавање у воз и останак у њему
Тржишна цена	Видети Збирна цена
Метаподаци	Овај појам једноставно означава податке о подацима. Он описује податке, софтверске услуге и друге компоненте садржане у информационом систему предузећа. Примери типова метаподатака укључују стандардне дефиниције података, информације о локацији и рутирању, као и управљање синхронизацијом за дистрибуцију дељених података
Пријављена тела	Означава тела која су одговорна за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности или за поступак ЕЗ за верификацију подсистема
NRT воз	Означава воз у који путник може да се укрца ако је купио возну карту NRT, у случају међународне или иностране продаје
NRT	Возна карта без укључене резервације – ово је начин продаје возних карата намењен међународној или иностраној продаји, када издавлац може да прода карту локално, без било каквих трансакција са системом за додељивање услуга на интернету. Карте NRT су увек отворене карте, тј. уговор о превозу је важећи на сваком NRT возу који саобраћа по превозном путу означеном на возној карти, у дефинисаном периоду важења. За издавање возне карте NRT издаваоцу возне карте потребан је списак OD-ова (серија) и један или више ценовника који садрже цене у односу на удаљеност. Резервације могу (у неким случајевима морају) да се купе заједно са возном картом
Понуда	Видети расположивост
Званични веб сајт	Означава веб сајт привредног друштва на ком се објављују информације намењене купцима. Веб сајт мора бити машински читљив уз уважавање смерница за доступност

	интернет садржаја
Јединствени шалтер	Међународно партнерство управљача железничке инфраструктуре које обезбеђује јединствени шалтер за контакт са корисницима у сврху: наручивања одређених возних траса у међународном превозу робе, праћења кретања целокупног воза, у начелу такође зарачунавање накнада за приступ колосеку у име управљача
Путник	Означава лице које има намеру да путује, које путује, или је путовало користећи транспортне услуге и друге услуге једног или више железничких предузећа Може се разликовати од купца (видети купац)
Траса	Означава капацитет инфраструктуре потребан за вожњу воза између два места у одређеном временском периоду (превозни пут дефинисан у времену и простору)
Број трасе	Означава број дефинисане трасе воза
Плаћање	Означава пренос средстава од једне стране (као што је купац) другој (као што је дистрибутер). Плаћање се обично врши у замену за пружање услуге превоза
„Свако са сваким”	Означава класу система и апликација који користе дистрибуиране ресурсе за обављање кључних функција на децентрализован начин
Лице са смањеном покретљивошћу (ЛСП)	Означава свако лице чија је покретљивост приликом коришћења превоза смањена због било каквог физичког инвалидитета (чулног или локомоторног, трајног или привременог), смањене интелектуалне способности или интелектуалног инвалидитета, или због било ког другог узрока инвалидитета, или као резултат старости, и чија ситуација захтева одговарајућу пажњу и прилагођење услуга доступних свим путницима његовим посебним потребама
Перон	Означава подручје на железничкој станици за укрцавање на возове и искрцавање са њих
Основни подаци	Означава основне податке као референтне улазне податке за поруке или као основу за функционалност и израчунавање

	изведених података
ЛСП	Видети Лице са смањеном покретљивошћу
Производ	take-away facilitiesОзначава тип воза са одређеним типовима услуга (нпр. велика брзина, места за складиштење бицикла, смештај за ЛСП, кушет и/или спаваћа кола, вагон ресторани, објекти са храном за понети, итд.) које су повезане са одговарајућим ценама и могу имати везе са одређеним условима
Објавити	Означава објављивање информација или података на које се не примењује контрола приступа
Железнички систем	Означава (као у „трансевропском железничком систему”) структуру, као што је описано у Анексу I (Директива 2008/57/EЗ), која се састоји од пруга и стабилних постројења трансевропске транспортне мреже, саграђену или унапређену за конвенционални и комбиновани железнички транспорт, и железничка возила пројектована за вожњу по тој инфраструктури
Железничко предузеће	Означава свако јавно или приватно предузеће чији је основни посао да пружи услуге превоза робе и/или путника железницом, уз захтев да конкретно предузеће мора обезбедити вучу; ово такође укључује предузећа која обезбеђују само вучу
Редовни vs. краткорочни поступци	Редовни означава поступак који се обавља у периоду који је једнак седам дана или дужи од седам дана Краткорочни означава поступак који се обавља у периоду који је краћи од седам дана
Тачка јављања	Означава или пролазне тачке које користи управљач инфраструктуре да обезбеди информације о вожњи воза (једино) или тачке на којима се генеришу предвиђања
Складиште	Означава похрањивање података слично бази података и речнику података; међутим, обично обухвата свеобухватну средину система за управљање информацијама. Мора да обухвати не само опис структуре података (т.ј. ентитете и елементе), него и метаподатке од интереса за предузеће, прказе података на екрану, извештаје, програме и системе

Резервација	Означава одобрење на папиру или у електронском облику које даје право на услугу (превоза или помоћи) према претходно потврђеном персонализованом договору о превозу
Систем резервација	Означава компјутеризован систем који се користи да се похране и преузму информације и спроведу трансакције повезане са путовањем. Систем резервација је способан да води инвентар тачан у реалном времену, и доступан посредницима/продавцима широм света
Продавац	Означава лице или предузеће које обавља продају возних карата купцу са резервацијом или без ње за услугу железничког превоза. Продавац може бити железничко предузеће (агент) или акредитовани путнички агент
Превозни пут	Означава географску линију која се узима од почетне тачке до тачке одредишта
Деоница превозног пута	Означава део превозног пута
ЖП	Видети Железничко предузеће
Продаја	Видети Резервација
Услуга	Видети Транспортна услуга
Пружалац услуге	Означава одговорно лице које пружа све услуге повезане са превозом путника
Мора	Означава да је дефиниција апсолутни захтев спецификације
Краткорочни поступци	Видети Редовни vs. краткорочни поступци
Захтев за трасу у кратком року	Означава појединачни захтев за трасу у складу са чланом 23. Директиве 2001/14/ЕЗ због додатних транспортних захтева или оперативних потреба
SQL	Означава структуриран језик за упите Језик који је осмислио IBM, затим су га стандардизовали ANSI и ISO, а користи се за креирање, управљање подацима и њихово преузимање из релационих база

	података
Заинтересоване стране	Означава свако лице или организацију са оправданим интересом у пружању услуга железничког превоза нпр. – железничко предузеће, – добављач локомотива, – учесник који обезбеђује путничка кола, – пружалац услуге обезбеђивања машиновођа/возног особља, – управљач инфраструктуре (ИМ), – управљач возног парка, – оператер трајекта, – радник, – продавац возних карата, – путник
Железничка станица.	Означава железничко место са ког путнички воз може да започне вожњу, на њему да се заустави или да заврши вожњу
Управљач станице	Означава организацијски субјект у држави чланици, које је одговорно за управљање железничком станицом и које може да буде управљач инфраструктуре
Заменски превозник	Означава железничко предузеће, које није закључило уговор о превозу са путником, него коме је железничко предузеће које је уговорна страна поверило, потпуно или делимично, да изврши услугу железничког транспорта
Тарифа	Означава специфичан скуп цена расположивих за дати воз, одређеног датума за дати део путовања О-Д. Тарифе се могу груписати у различите категорије (као што су јавне цене, групне цене, итд.)
ТСО	Означава Организацију за контролу возних карата. Ово је организација овлашћена за контролу возних карата путника. Углавном је превозник. По потреби, ТСО треба

	дистрибутерима да достави сигурносне сертификате за Међународне возне карте за штампање код куће (IRTHP)
Технички документ	Означава сваки технички документ који објави Европска железничка агенција у складу са чланом 5. став 8. Директиве 2008/57
Техничка спецификација интероперабилност и	Означава спецификацију усвојену у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ према којој је сваки подсистем или део подсистема обухваћен како би се испунили Основни захтеви и обезбедила интероперабилност железничког система
ТЕТА	Видети Предвиђено време доласка воза
Трећа страна	Означава свако јавно или приватно предузеће, које није железничко предузеће или управљач инфраструктуре а пружа услуге које су допунске или повезане са услугама/транспортним услугама
Карте за вожње са преседањем	Означава возну карту или возне карте које представљају уговор о превозу за узастопне услуге железничког превоза којима управља једно или више железничких предузећа
Возна карта	Означава материјалну или нематеријалну регистрацију која путнику даје право да по уговору користи једну или више комерцијалних транспортних услуга које нуди једно железничко предузеће или више њих
Возна карта на поласку	Означава метод извршења када купац врши куповину унапред (нпр. код куће) а своју карту преузима на полазној железничкој станици, на продајном шалтеру или у аутомату за продају возних карата
Продавац возних карата	Означава сваког продавца железничких транспортних услуга који закључи уговор о превозу и продаји возних карата у име железничког предузећа или за свој рачун
Ред вожње	Означава списак комерцијалних транспортних услуга које нуди железничко предузеће у току датог временског интервала
TOD	Видети Возна карта на поласку
Организатор	Означава организатора или продавца, који није железничко

путовања	предузеће, у смислу члана 2. тач. 2) и 3) Директиве 90/314/ЕЕЗ
Предвиђено време доласка воза	Означава предвиђено време доласка воза на одређену тачку, нпр. тачку примопредаје, тачку размене, одредиште воза
Траса воза	Означава превозни пут воза дефинисан временски и просторно
Прекид вожње воза	Означава да је наставак вожње воза непознат на основу локалних околности у том тренутку и по мишљењу укључених страна. Уколико је кашњење познато, управљач инфраструктуре шаље поруку о прогнози вожње воза
Трансевропска железничка мрежа	Означава железничку мрежу како је описана у Анексу 1. Директиве 2008/57/ЕЗ.
Уговор о превозу	Означава уговор о превозу за који се захтева плаћање или је бесплатан између железничког предузећа или продавца возних карата и путника за пружање једне или више транспортних услуга
Вид транспорта	Означава генерички тип возила способног за превоз путника (воз, авион, аутобус, итд.)
Транспортна услуга	Означава комерцијалну транспортну услугу или транспортну услугу према уговору о јавној набавци услуга која повезује два или више места, коју нуди железничко предузеће у складу са објављеним редом вожње. Транспортна услуга се обично врши у одређеном виду транспорта.
Пружалац услуге транспорта	Означава свако приватно или јавно привредно друштво овлашћено за превоз људи у домаћем или међународном путничком саобраћају. „Пружалац услуге транспорта” прихвата путне исправе које издају акредитована продајна места његових дистрибутера. Он има улогу уговорног превозника са којим је путник закључио уговор о превозу. Обављање услуге транспорта може се поверити, делимично или у потпуности, заменском превознику
ТСИ	Видети Техничка спецификација интероперабилности
XML	Означава прошириви језик за означавање

XQL	Означава проширени структурирани језик упита
-----	--

РАДНА ВЕРЗИЈА

АНЕКС II

СПИСАК ОТВОРЕНИХ ПИТАЊА

У складу са чланом 5. став 6. Директиве 2008/57/ЕЗ идентификована су следећа отворена питања:

Одељак	Отворена питања
4.2.2.1.	Технички документ о поступку и за њега коришћеним информацијама у погледу тарифних података намењених домаћој продаји
4.2.10.	Стандард за поступање са безбедносним елементима за дистрибуцију производа
4.2.11.2.	Стандард за европску „возну карту на поласку” и за европску „електронску карту”
4.2.11.3.	Технички документ или стандард о директним методима извршења који су повезани са возном картом и/или резервацијом и са врстом медија за домаћу продају
4.2.11.4.	Технички документ или стандард о индиректним методима извршења који су повезани са возном картом и/или резервацијом и са врстом медија за домаћу продају
4.2.22.	Стандард за размену информација о возним картама у контексту веза са другим видовима транспорта

АНЕКС III

СПИСАК ТЕХНИЧКИХ ДОКУМЕНАТА НАВЕДЕНИХ У ОВОМ ТСИ

Упућивање	Ознака
Б.1. (V1.1)	Рачунарско генерисање и размена тарифних података намењених међународној и иностраној продаји — возне карте NRT
Б.2. (V1.1)	Рачунарско генерисање и размена тарифних података намењених међународној и иностраној продаји —возне карте са укљученом резервацијом (IRT)
Б.3. (V1.1)	Рачунарско генерисање и размена података о тарифама намењених међународној и иностраној продаји — Посебне понуде
Б.4. (V1.1)	Упутство за спровођење порука EDIFACT које обухватају размену података о реду вожње
Б.5. (V1.1)	Електронска резервација седишта/лежаја и електронска израда путних исправа — размена порука
Б.6. (V1.1)	Електронске резервације седишта/лежаја и електронска производња транспортних докумената – (Стандарди RCT2)
Б.7. (V1.1)	Међународна железничка карта за штампање код куће
Б.8. (V1.1)	Стандардно бројчано означавање железничких предузећа, управљача инфраструктуре и других привредних друштава укључених у ланце железничког превоза
Б.9. (V1.1)	Стандардно бројчано означавање локација
Б.10. (V1.1)	Електронска резервација помоћи за лица са смањеном покретљивошћу — размена порука
Б.30. (V1.1)	Шема – каталог порука/скупова података потребних за комуникацију ТСИ ТАП између железничког предузећа и управљача инфраструктуре

АНЕКС IV

СПИСАК ТАРИФА НАМЕЊЕНИХ МЕЂУНАРОДНОЈ ИЛИ ИНОСТРАНОЈ ПРОДАЈИ

B.1. Тарифе карата без резервације (NRT)

Основни садржај података о тарифама NRT је:

- серије,
- производи,
- услуге,
- ознаке превозника,
- ценовници,
- списак станица.

Тарифе NRT су расположиве унапред најмање три месеца пре него што ступе на снагу.

B.2. Тарифе IRT

Основни садржај података о тарифама IRT је:

- тарифе,
- тарифски распон,
- картице које се користе са тржишним ценама,
- врсте изузећа,
- услови продаје,
- услови после продаје,
- ценовници,
- списак железничких станица/зона.

IRT тарифе су расположиве унапред у складу са условима њихове продаје.

B.3. Посебне тарифе

Основни садржај података о посебним тарифама је:

- понуда и услови понуде,
- цене,
- додаци,
- одобрења,
- број путника/путника у пратњи и њихове категорије,
- врсте снижења,
- врсте изузећа,
- услови продаје,
- услови после продаје,
- накнаде за резервацију,
- серије,
- возови укључујући категорију воза и опремљеност

Посебне тарифе су расположиве унапред у складу са условима њихове продаје.