

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 1305/2014**2014 m. gruodžio 11 d.****dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 62/2006****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje ⁽¹⁾, ypač į jos 6 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

- (1) pagal Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio e punktą geležinkelių sistema yra padalyta į struktūrinius ir funkcinius posistemius. Kiekvienam šių posistemų turėtų būti taikoma techninė sąveikos specifikacija (TSS);
- (2) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 62/2006 ⁽²⁾ nustatyta transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninė sąveikos specifikacija;
- (3) 2010 m. Europos geležinkelio agentūra (toliau – agentūra) pagal Direktyvos 2008/57/EB 6 straipsnio 1 dalį buvo įgaliota peržiūrėti telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninę sąveikos specifikaciją;
- (4) 2013 m. gruodžio 10 d. agentūra paskelbė rekomendaciją ERA/REC/106 – 2013/REC atnaujinti Reglamento (EB) Nr. 62/2006 A priedą;
- (5) pagal telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS neturėtų reikėti naudoti ypatingų technologijų arba techninių sprendimų, išskyrus tuos atvejus, kai tai yra būtina Europos geležinkelio sistemos sąveikai;
- (6) geležinkelio sektoriaus atstovaujantieji organai parengė Generalinį telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS diegimo planą. Generaliniame plane nurodyta, kokiais būtiniais etapais pereinama nuo suskaidytų nacionalinių metodų prie vientiso keitimosi informacija visoje Europos geležinkelių sistemoje;
- (7) telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS grindžiama geriausiomis turimomis ekspertų žiniomis. Kiti daliniai telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS pakeitimai prireikus galėtų būti daromi atsižvelgiant į technologijų ir eksploataavimo pokyčius. Turėtų būti sukurtas pakeitimų kontrolės valdymo procesas, pagal kurį būtų konsoliduojami ir atnaujinami telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS reikalavimai;
- (8) visi subjektai, ypač Europos geležinkelio sektoriaus atstovaujamiesiems organams nepriklausantys mažieji krovinių vežėjai, turėtų būti informuoti apie jų pareigas, susijusias su telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS;
- (9) todėl Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 turėtų būti panaikintas;
- (10) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka komiteto, įsteigto pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį, nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis***Dalykas**

Priimama priede pateikta Europos geležinkelių sistemos telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio techninė sąveikos specifikacija (TSS).

⁽¹⁾ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.⁽²⁾ 2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 62/2006 dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 13, 2006 1 18, p. 1).

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši TSS taikoma Direktyvos 2008/57/EB II priedo 2.6 skirsnio b punkte apibrėžtų Europos Sąjungos geležinkelių sistemos telematikos priemonių posistemiiui.
2. TSS taikoma šiems tinklams:
 - a) Direktyvos 2008/57/EB I priedo 1.1 skirsnyje apibrėžtam transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos tinklui;
 - b) Direktyvos 2008/57/EB I priedo 2.1 skirsnyje apibrėžtam transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos tinklui;
 - c) kitoms Sąjungos geležinkelių sistemos tinklo dalims.Direktyvos 2008/57/EB 1 straipsnio 3 dalyje nurodytais atvejais ši TSS netaikoma.
3. TSS taikoma 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm ir 1 668 mm nominalaus vėžės pločio tinklams.

3 straipsnis

Techninių dokumentų atnaujinimas ir pranešimas apie juos

Savo interneto svetainėje agentūra skelbia priedo 4.2.11.1 punkte (b ir d papunkčiuose) nurodytus vietovių kodus ir įmonių kodus, taip pat 7.2 skirsnyje nurodytus techninius dokumentus ir praneša Komisijai apie su jais susijusią pažangą.

Apie šią pažangą Komisija valstybes nares informuoja pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigta komitete.

4 straipsnis

Atitiktis tinklams ne Europos Sąjungos valstybėse

Teikiant krovinių vežimo geležinkeliais iš trečiųjų valstybių arba į jas paslaugas, atitiktis priede pateiktos TSS reikalavimams priklauso nuo subjektų, veikiančių už Europos Sąjungos ribų, teikiamos informacijos turėjimo, nebent dvišaliuose susitarimuose būtų numatytas su ta TSS suderinamas keitimasis informacija.

5 straipsnis

Igyvendinimas

1. Agentūra vertina ir stebi šio reglamento įgyvendinimą, kad nustatytų, ar pasiekti sutarti tikslai ir ar laikomasi sutartų terminų, ir pateikia vertinimo ataskaitą priedo 7.1.4 skirsnyje nurodytam Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, valdymo komitetui.
2. Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, valdymo komitetas šio reglamento įgyvendinimą vertina remdamasis agentūros pateikta vertinimo ataskaita ir priima atitinkamus sprendimus, kokių tolesnių veiksmų imtis sektoriuje.
3. Valstybės narės užtikrina, kad visos jų teritorijoje veikiančios geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taip pat jų teritorijoje užregistruoti vagonų prižiūrėtojai būtų informuoti apie šį reglamentą, ir paskiria nacionalinę ryšių palaikymo instituciją, atsakingą už reglamento įgyvendinimo patikrą, kaip aprašyta III priedėlyje.
4. Šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą valstybės narės Komisijai atsiunčia iki 2018 m. gruodžio 31 d. Ataskaita aptariama pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigta komitete. Šio reglamento priede pateikta TSS prirėikus derinama.

6 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 panaikinamas nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

7 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis taikomas nuo 2015 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 11 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

TURINYS

1.	IŽANGA	443
1.1.	Santrumpos	443
1.2.	Informaciniai dokumentai	444
1.3.	Techninė taikymo sritis	445
1.4.	Geografinė taikymo sritis	445
1.5.	Šios TAF TSS turinys	445
2.	POSISTEMIO APIBRĖŽTIS IR TAIKYMO SRITIS	446
2.1.	TSS taikymo srities funkcija	446
2.2.	Ne TSS taikymo srities funkcijos	446
2.3.	Posistemio aprašymo apžvalga	446
2.3.1.	Dalyvaujantys asmenys	446
2.3.2.	Aptariamieji procesai	448
2.3.3.	Bendrosios pastabos	449
3.	ESMINIAI REIKALAVIMAI	450
3.1.	Esminių reikalavimų laikymasis	450
3.2.	Esminių reikalavimų aspektai	450
3.3.	Su bendraisiais reikalavimais susiję aspektai	451
3.3.1.	Sauga	451
3.3.2.	Patikimumas ir parengtis	451
3.3.3.	Sveikata	451
3.3.4.	Aplinkos apsauga	451
3.3.5.	Techninis suderinamumas	451
3.4.	Aspektai, konkrečiai susiję su telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemiui	451
3.4.1.	Techninis suderinamumas	451
3.4.2.	Patikimumas ir parengtis	451
3.4.3.	Sveikata	452
3.4.4.	Sauga	452
4.	POSISTEMIO APIBŪDINIMAS	452
4.1.	Ižanga	452
4.2.	Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos	452
4.2.1.	Krovinių išsiuntimo pranešimo duomenys	453
4.2.2.	Traukinio linijos užsakymas	454
4.2.3.	Traukinio parengimas	455
4.2.4.	Traukinio važiavimo prognozė	456
4.2.5.	Paslaugos nutraukimo informacija	457
4.2.6.	Numatomas krovinių perdavimo/atvykimo laikas	458
4.2.7.	Vagono judėjimas	459

4.2.8.	Perdavimo pranešimas	460
4.2.9.	Keitimasis duomenimis kokybei pagerinti	461
4.2.10.	Pagrindiniai informaciniai duomenys	462
4.2.11.	Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės	463
4.2.12.	Tinklų naudojimas ir ryšiai	466
4.3.	Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos	468
4.3.1.	Sąsajos su infrastruktūros TSS	468
4.3.2.	Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS	468
4.3.3.	Sąsajos su riedmenų posistemių	468
4.3.4.	Sąsajos su traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS	468
4.3.5.	Sąsajos su telematikos priemonių, skirtų keleivių vežimo paslaugoms teikti, posistemių	469
4.4.	Eksploatavimo taisyklės	469
4.4.1.	Duomenų kokybė	469
4.4.2.	Centrinės saugyklos eksploatavimas	471
4.5.	Techninės priežiūros taisyklės	471
4.6.	Profesinė kvalifikacija	471
4.7.	Sveikatos ir darbo saugos sąlygos	471
5.	SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS	471
5.1.	APIBRĖŽTIS	471
5.2.	Sudedamųjų dalių sąrašas	471
5.3.	Sudedamųjų dalių charakteristikos ir specifikacijos	472
6.	SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES IR (ARBA) TINKAMUMO NAUDOTI VERTINIMAS IR POSISTEMIO PATIKRA	472
6.1.	Sąveikos sudedamosios dalys	472
6.1.1.	Vertinimo procedūros	472
6.1.2.	Modulis	472
6.1.3.	Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis	472
7.	ĮGYVENDINIMAS	473
7.1.	Šios TSS taikymo metodai	473
7.1.1.	Įžanga	473
7.1.2.	Pirmas etapas. Išsamios informacinių technologijų specifikacijos ir bendrasis planas	473
7.1.3.	Antras ir trečias etapai. Parengimas ir diegimas	473
7.1.4.	Valdymas, funkcijos ir pareigos	473
7.2.	Pakeitimų valdymas	475
7.2.1.	Pakeitimų valdymo procesas	475
7.2.2.	Specifinis šio reglamento I priedėlyje išvardytų dokumentų pakeitimų valdymo procesas	475
I priedėlis.	Techninių dokumentų sąrašas	476
II priedėlis.	Terminų sąrašas	477
III priedėlis.	Telematikos priemonių, skirtų krovinių/keleivių vežimo paslaugoms teikti, nacionalinės ryšių palaikymo institucijos užduotys	488

1. ĮŽANGA

1.1. **Santrumpos**

1 lentelė

Santrumpos

Angl. santrumpa	Apibrėžtis
ANSI	Amerikos nacionalinis standartų institutas
CI	Bendroji sąsaja
CR	Pakeitimo prašymas
EC	Europos Komisija
ERA	Europos geležinkelio agentūra (kitai – agentūra)
ERTMS	Europos geležinkelių eismo valdymo sistema
ETCS	Europos traukinių kontrolės sistema
IM	Infrastruktūros valdytojas
ISO	Tarptautinė standartizacijos organizacija
LAN	Vietinis tinklas
LCL	Už konteinerio talpą mažesnis kroviny
LRU	Vadovaujanti geležinkelio įmonė
ONC	Atvirasis tinklinis duomenų apdorojimas
OTIF	Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybė organizacija
PVC	Nuolatinis virtualusis kanalas
RISC	Geležinkelio sąveikos ir saugos komitetas
RU	Geležinkelio įmonė
TAF	Telematikos priemonės, skirtos krovinių vežimo paslaugoms teikti
TAP	Telematikos priemonės, skirtos keleivių vežimo paslaugoms teikti
TCP/IP	Perdavimo valdymo protokolas/interneto protokolas
TEN	Transeuropinis tinklas
TSI	Techninė sąveikos specifikacija
WK	Vagonų prižiūrėtojai
WP	ERA suburta darbo grupė

1.2. Informaciniai dokumentai

2 lentelė

Informaciniai dokumentai

Nr.	Dokumento nuoroda	Pavadinimas	Naujausia redakcija
[1]	Direktyva 2008/57/EB	2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1)	2008 6 17
[2]	TAP TSS reglamentas (ES) Nr. 454/2011	2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 123, 2011 5 12, p. 11)	2011 5 5
[3]	Direktyva 2012/34/ES	2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32)	2012 11 21
[4]	ERA-TD-105	TAF TSS – D.2 PRIEDAS. F PRIEDĖLIS „TAF TSS DUOMENŲ IR PRANEŠIMŲ PAVYZDYS“	2013 3 22
[5]	TAF TSS Reglamentas Nr. 62/2006	2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 62/2006 dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 13, 2006 1 18, p. 1)	2006 1 18
[6]	Komisijos reglamentas (ES) Nr. 280/2013	2013 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 280/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 84, 2013 3 23, p. 17)	2013 03 22
[7]	Komisijos reglamentas (ES) Nr. 328/2012	2012 m. balandžio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 328/2012, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugoms posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 106, 2012 4 18, p. 14)	2012 04 17
[8]	C(2010) 2576 galutinis	2010 m. balandžio 29 d. Komisijos sprendimas dėl įgaliojimo Europos geležinkelio agentūrai parengti ir persvarstyti technines sąveikos specifikacijas, kad į jų taikymo sritį būtų įtraukta visa Sąjungos geležinkelių sistema	2010 04 29

Nr.	Dokumento nuoroda	Pavadinimas	Naujausia redakcija
[9]	Direktyva 2004/49/EB	2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyva) (OL L 164, 2004 4 30, p. 44)	2009 11 28
[10]	Direktyva 2001/13/EB	2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 26)	2001 02 26

1.3. Techninė taikymo sritis

Ši techninė sąveikos specifikacija (toliau – TAF TSS) yra susijusi su posistemio „Telematikos priemonės“, įrašyto į Direktyvos 2008/57/EB [1] II priedo sąrašo funkcinę sritį, sudedamąją dalimi „priemonės krovinių vežimo paslaugoms“.

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

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

Techninė šios TSS taikymo sritis tiksliau apibrėžta šio reglamento 2 straipsnio 1 ir 3 dalyse.

1.4. Geografinė taikymo sritis

Geografinė šios TSS taikymo sritis – visos geležinkelių sistemos tinklas, kurį sudaro:

- Direktyvos 2008/57/EB [1] I priedo 1.1 skirsnyje „Tinklas“ aprašytas transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos tinklas (TEN),
- Direktyvos 2008/57/EB [1] I priedo 2.1 skirsnyje „Tinklas“ aprašytas transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos tinklas (TEN),
- kitos visos geležinkelių sistemos tinklo dalys po Direktyvos 2008/57/EB [1] I priedo 4 skirsnyje aprašyto taikymo srities išplėtimo.

Direktyvos 2008/57/EB [1] 1 straipsnio 3 dalyje nurodytais atvejais daroma išimtis.

1.5. Šios TAF TSS turinys

Šios TAF TSS turinys atitinka Direktyvos 2008/57/EB [1] 5 straipsnį.

Šios TSS 4 skirsnyje „Posistemio apibūdinimas“ taip pat yra pateikiamos 1.1 („Techninė taikymo sritis“) ir 1.2 („Geografinė taikymo sritis“) skirsniuose nurodytai konkrečiai taikymo sričiai skirtos eksploatavimo ir techninės priežiūros taisyklės.

2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS IR TAIKYMO SRITIS

2.1. TSS taikymo srities funkcija

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis apibrėžtas Direktyvos 2008/57/EB [1] II priedo 2.5 skirsnio b punkte.

Ji visų pirma sudaro:

- priemonės, skirtos krovinių vežimo paslaugoms teikti, įskaitant informacines sistemas (krovinių ir traukinių stebėjimas realiu laiku),
- rūšiavimo ir skirstymo sistemos, čia skirstymo sistemos yra siejamos su traukinio sudėtimi,
- išankstinių užsakymų sistemos, kurios čia siejamos su išankstiniu traukinio linijos užsakymu,
- sąsają su kitomis transporto rūšimis valdymas ir elektroninių važtos dokumentų rengimas.

2.2. Ne TSS taikymo srities funkcijos

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

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

2.3. Posistemio aprašymo apžvalga

2.3.1. Dalyvaujantys asmenys

Šioje TSS atsižvelgiama į dabartinius ir įvairius galimus būsimus krovinių vežimo paslaugų elementus, pvz. (šis sąrašas nėra baigtinis):

- vagonus,
- lokomotyvus,
- mašinistus,
- centralizaciją ir riedmenų skirstymą nuo manevravimo kalnelio,
- laiko tarpų pardavimą,
- krovinių valdymą,
- traukinio sudėtį,
- traukinio valdymą,
- traukinio stebėjimą,
- traukinio kontrolę,
- krovinių stebėjimą,
- vagono ir (arba) lokomotyvo apžiūrą ir remontą,
- muitinį įforminimą,
- intermodalinio vežimo terminalų naudojimą,
- vežimo keliais valdymą.

Kai kurie konkrečių paslaugų teikėjai yra aiškiai apibrėžti direktyvose 2012/34/ES [3], 2008/57/EB [1] ir 2004/49/EB [9]. Į šias direktyvas turi būti atsižvelgta, todėl šioje TSS visų pirma remiamasi šiomis apibrėžtimis:

infrastruktūros valdytojas (Direktyva 2012/34/ES [3])– įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą, valdymą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, traukinių kontrolę ir valdymą bei signalizaciją; tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos kelioms įstaigoms

ar įmonėms. Jei infrastruktūros valdytojas savo teisine forma, organizacija arba sprendimų priėmimo funkcijomis yra priklausomas nuo kurios nors geležinkelio įmonės, IV skyriaus 2 ir 3 skirsniuose nurodytas funkcijas vykdo atitinkamai savo teisine forma, organizacija ir sprendimų priėmimu nuo jokios geležinkelio įmonės nepriklausomos apmokestinimo įstaiga ir paskirstymo įstaiga.

Remiantis pateikta apibrėžtimi, šioje TSS infrastruktūros valdytojas laikomas kelių skirstymo, traukinių kontrolės (stebėjimo) ir su traukiniu (traukinio linija) susijusių pranešimų paslaugų teikėju;

pareiškėjas (Direktyva 2012/34/ES [3])– geležinkelio įmonė arba geležinkelio įmonių tarptautinė grupė arba kiti fiziniai arba juridiniai asmenys, pavyzdžiui, Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 apibrėžtos kompetentingos valdžios institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir kombinuoto susisiekimo operatoriai, kurie, norėdami teikti viešąsias paslaugas arba turėdami komercinių interesų, pageidauja įsigyti infrastruktūros pajėgumų;

geležinkelio įmonė (Direktyva 2004/49/EB [9])– geležinkelio įmonė kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/14/EB ir bet kuri valstybinė ar privati įmonė, kurios veiklos sritis – teikti prekių ir (arba) keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugas, ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką.

Remiantis šia apibrėžtimi, šioje TSS geležinkelio įmonė laikoma paslaugų eksploatuojamiems traukiniams teikėja.

Dėl traukinio linijos skirstymo traukinių susisiekimui vykdyti taip pat turi būti atsižvelgta į Direktyvos 2012/34/ES [3] 38 straipsnį.

Infrastruktūros pajėgumą paskirsto infrastruktūros valdytojas. Pajėgumą paskyrus pareiškėjui, jo gavėjas negali jo perduoti kitai įmonei ar kitai paslaugai.

Bet kokia prekyba infrastruktūros pajėgumu yra draudžiama, o dėl tokios prekybos ateityje pajėgumas nebeskiriamas.

Jei vykdydama pareiškėjo, kuris nėra geležinkelio įmonė, veiklą pajėgumą naudoja geležinkelio įmonė, tai nėra pajėgumo perdavimas.

Nagrinėjant ryšio tarp infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų susisiekimo vykdymo režimu variantus turi būti aptariami tik infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės, o ne visų tipų pareiškėjai, kurie gali būti svarbūs planavimo režimui. Dirbant vykdymo režimu visuomet pateikiamas nustatytas infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės ryšys – su juo susijęs keitimasis pranešimais ir informacijos saugojimas yra nustatyti šioje TSS. Pareiškėjo apibrėžtis ir jos nulemtos traukinio linijos skirstymo galimybės lieka tokios pat.

Turi būti teikiamos įvairios krovinių vežimo paslaugos. Vienas iš pavyzdžių – vagonų suteikimas. Ši paslauga gali būti susijusi su riedmenų parko valdytoju. Jei ši susisiekimo paslauga yra viena iš geležinkelio įmonės siūlomų paslaugų, geležinkelio įmonė kartu yra ir riedmenų parko valdytojas. Riedmenų parko valdytojas gali valdyti savo vagonus ir (arba) kito prižiūrėtojo (kito prekinių vagonų paslaugų teikėjo) vagonus. Į tokio paslaugų teikėjo poreikį atsižvelgiama nepaisant to, ar riedmenų parko valdytojo juridinis asmuo yra geležinkelio įmonė.

Ši TSS nesukuria naujų juridinių asmenų ir neįpareigoja geležinkelio įmonės įtraukti kitų paslaugų teikėjų paslaugoms, kurias siūlo pati geležinkelio įmonė, teikti, tačiau joje prireikus paslauga nurodoma susijusio paslaugų teikėjo pavadinimu. Jei paslaugą siūlo geležinkelio įmonė, geležinkelio įmonė yra tos paslaugos teikėjas.

Atsižvelgiant į užsakovo poreikius, viena iš paslaugų yra organizuoti ir tvarkyti susisiekimo liniją pagal išipareigojimą užsakovui. Šią paslaugą teikia vadovaujanti geležinkelio įmonė. Užsakovas ryšį palaiko tik su vadovaujantią geležinkelio įmone. Jei vežimo grandinėje dalyvauja daugiau negu viena geležinkelio įmonė, vadovaujanti geležinkelio įmonė taip pat yra atsakinga už veiklos koordinavimą su kitomis geležinkelio įmonėmis.

Šią paslaugą taip pat gali teikti ekspeditorius arba kitas subjektas.

Geležinkelio įmonės kaip vadovujančios geležinkelio įmonės dalyvavimas gali skirtis atsižvelgiant į vežimo srauto rūšį. Vykdam intermodalinio vežimo veiklą paskirtinių traukinių pajėgumą valdo ir važtaraščius rengia intermodalinio vežimo paslaugų koordinatorius, kuris vėliau galėtų būti vadovujančios geležinkelio įmonės užsakovas.

Tačiau svarbiausia, kad paslaugos užsakovui būtų teikiamos sklandžiai, geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas bei visi kiti paslaugų teikėjai (priede apibrėžta prasme) turi dirbti kartu, bendradarbiaudami ir (arba) naudodamiesi atvira prieiga bei efektyviai perduodami informaciją.

2.3.2. Aptariami procesai

Pagal Direktyvą 2008/57/EB [1] ši krovinių vežimo geležinkelių sektoriui skirta TSS yra taikoma tik infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms (vadovaujančioms geležinkelio įmonėms), kai daroma nuoroda į jų tiesioginius užsakovus. Pagal sutarčių sąlygas vadovaujanti geležinkelio įmonė teikia informaciją užsakovui, ypač:

- traukinio linijos informaciją;
- traukinio važiavimo informaciją nustatytose pranešimo vietose, įskaitant bent užsakyto transporto kelionės pradžios, perdavimo/perleidimo ir kelionės pabaigos vietas;
- numatomą traukinio atvykimo į galutinę paskirties vietą, įskaitant depus ir intermodalinio vežimo terminalus, laiką;
- paslaugos nutraukimą. Sužinojusi apie paslaugos nutraukimą vadovaujanti geležinkelio įmonė apie jį laiku praneša užsakovui.

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

Teikiant krovinių vežimo paslaugas, su kroviniu susijusi vadovaujančios geležinkelio įmonės veikla prasideda iš užsakovo gavus krovinio išsiuntimo pranešimą ir, pvz., vagono važtą bei vagonų išleidimo laiką. Vadovaujanti geležinkelio įmonė parengia preliminarų krovinio reiso planą (remdamasi patirtimi ir (arba) sutartimi). Jei vadovaujanti geležinkelio įmonė vagono važtą ketina vežti traukiniu atvirosios prieigos režimu (vadovaujanti geležinkelio įmonė eksploatuoja traukinį viso reiso metu), preliminarus krovinio reiso planas yra galutinis planas. Jei vadovaujanti geležinkelio įmonė vagono važtą ketina vežti traukiniu, bendradarbiaudama su kitomis geležinkelio įmonėmis, ji pirma turi išsiaiškinti, į kurias geležinkelio įmones turėtų kreiptis ir kada jį galima perduoti iš vienos iš šių dviejų geležinkelio įmonių kitai. Tuomet vadovaujanti geležinkelio įmonė atskirai kiekvienai geležinkelio įmonei parengia preliminarus krovinio išsiuntimo užsakymus, sudarančius viso pranešimo apie krovinio išsiuntimą dalį. Krovinio išsiuntimo užsakymai yra aprašyti 4.2.1 skirsnyje „Krovinio išsiuntimo pranešimo duomenys“.

Geležinkelio įmonės, į kurias kreipiamasi, patikrina galimybę naudotis vagonų eksploatavimo ištekiais ir naudoti traukinio liniją. Gavusi įvairių geležinkelio įmonių atsakymus vadovaujanti geležinkelio įmonė gali patikslinti krovinio reiso planą arba pradėti apklausą iš naujo, galbūt net kartu su kitomis geležinkelio įmonėmis, kol krovinio reiso planas galiausiai atitiks užsakovo reikalavimus.

Geležinkelio įmonės/vadovaujančios geležinkelio įmonės apskritai turi turėti bent šį pajėgumą:

- NUSTATYTI paslaugų kainą ir vežimo trukmę, vagonų tiekimą (tam tikrais atvejais), vagono (intermodalinio vežimo vieneto) informaciją (vietą, būklę ir su vagonu (intermodalinio vežimo vienetu) susijusį numatomą atvykimo laiką), kai kroviniai gali būti kraunami į tuščius vagonus, kontenerius ir t. t.;
- SUTEIKTI apibrėžtą paslaugą patikimai ir sklandžiai taikydamos bendrus veiklos procesus ir susijusias sistemas. Geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas ir kiti paslaugų teikėjai bei suinteresuotosios šalys, pvz., muitinė, turi būti pajėgios keistis elektronine informacija;
- ĮVERTINTI suteiktų paslaugų kokybę, palyginti su tuo, kas buvo apibrėžta, t. y. sąskaitų išrašymo tikslumą ir pasiūlytą kainą, tikrąją vežimo trukmę ir išpareigojimą, užsakytus ir pateiktus vagonus, numatytąjį ir tikrąjį atvykimo laiką;
- naudojimo atžvilgiu našiai EKSPLOATUOTI traukinių, infrastruktūros ir riedmenų parko pajėgumą taikant veiklos procesus, sistemas ir duomenų perdavimą, reikalingus vagono (intermodalinio vežimo vieneto) ir traukinių judėjimo grafikui parengti.

Geležinkelio įmonės/vadovaujančios geležinkelio įmonės kaip pareiškėjai turi taip pat suteikti (pagal sutartis su infrastruktūros valdytojais) reikalingą traukinio liniją ir eksploatuoti traukinį savo reiso atkarpoje. Kaip traukinio liniją jos gali panaudoti užsakyta linijas (planavimo režimu) arba turi užsakyti *ad hoc* traukinio liniją iš atitinkamo reiso atkarpos (-ų), kurioje (-iose) geležinkelio įmonė eksploatuoja traukinį, infrastruktūros valdytojo (-jų). I priedėlyje pateiktas traukinio linijos užsakymo scenarijaus pavyzdys.

Traukinio linijos nuosavybė taip pat yra svarbi važiuojančio traukinio ryšiui tarp infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės. Ryšys visuomet turi būti grindžiamas traukinio ir traukinio linijos numeriu, kai infrastruktūros valdytojas teikia pranešimą geležinkelio įmonei, jo infrastruktūroje užsakiusiai traukinio liniją (taip pat žr. I priedėlį).

Jei geležinkelio įmonė vykdo visą reisą nuo A iki F (geležinkelio įmonei teikiama atviroji prieiga, kitos geležinkelio įmonės nedalyvauja), kiekvienas dalyvaujantis infrastruktūros valdytojas ryšį palaiko tiesiogiai tik su šia geležinkelio įmone. Ši geležinkelio įmonės teikiama atviroji prieiga gali būti suteikiama iš anksto užsakius traukinio liniją per vieno langelio sistemą arba atkarpa iš kiekvieno infrastruktūros valdytojo užsakius tiesiogiai. TSS atsižvelgiama į abu atvejus, kaip aprašyta 4.2.2.1 skirsnyje „Traukinio linijos užsakymas, preliminaros pastabos“.

Geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų dialogo procesas krovinio traukinio keliui nustatyti yra apibrėžtas 4.2.2 skirsnyje „Traukinio linijos užsakymas“. Šia funkcija daroma nuoroda į Direktyvos 2012/34/ES [3] 48 straipsnio 1 dalį. Prie dialogo proceso nepriskiriamas licencijos gavimas geležinkelio įmonei, teikiančiai paslaugas pagal Direktyvą 2001/13/EB [10], sertifikavimas pagal Direktyvą 2012/34/ES [3] ir prieigos teisės pagal Direktyvą 2012/34/ES [3].

4.2.3 skirsnyje „Traukinio parengimas“ apibrėžtas keitimasis informacija apie traukinio sudėtį ir traukinio išvykimo procedūrą. Duomenų perdavimas traukiniui važiuojant įprasto valdymo sąlygomis aprašytas 4.2.4 skirsnyje „Traukinio važiavimo prognozė“, o išimčių pranešimai yra apibrėžti 4.2.5 skirsnyje „Paslaugos nutraukimo informacija“. Visais šiais pranešimais – jie grindžiami traukiniais – keičiasi geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas.

Užsakovui svarbiausia informacija yra numatomas jo krovinio atvykimo laikas. Numatomas atvykimo laikas gali būti nustatytas (atvirosios prieigos atveju) remiantis informacija, kuria keičiasi vadovaujanti geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas. Bendradarbiavimo su įvairiomis geležinkelio įmonėmis režimo atveju numatomas atvykimo laikas ir numatomas perdavimo laikas gali būti nustatytas pagal pranešimus, kuriais keičiasi geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai ir kurie pateikiami vadovaujantį geležinkelio įmonei (4.2.6 skirsnis „Numatomas krovinio perdavimo/atvykimo laikas“).

Be to, remdamasi informacija, kuria keičiasi infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė, vadovaujanti geležinkelio įmonė žino, pvz.:

- kada vagonai išvyko iš stoties arba nustatytų vietų arba atvyko į ją (4.2.7 skirsnis „Vagono judėjimas“),
- kada atsakomybė už vagonus buvo vienos vežimo grandinės geležinkelio įmonės perduoda kitai geležinkelio įmonei (4.2.8 skirsnis „Perdavimo pranešimas“).

Remiantis duomenimis, kurias pasikeičia infrastruktūros valdytojas ir geležinkelio įmonė, taip pat duomenimis, kurias pasikeičia geležinkelio įmonės ir vadovaujanti geležinkelio įmonė, gali būti vertinami įvairūs statistiniai duomenys, skirti:

- vidutiniuju laikotarpiu – tikslesniam gamybos proceso planavimui ir
- ilguoju laikotarpiu – strateginiam planavimui ir pajėgumo tyrimams (pvz., tinklo analizei, atsarginių kelių ir rūšiavimo stočių apibrėžčiai, riedmenų planavimui), tačiau visų svarbiausia
- vežimo paslaugų kokybei ir našumui gerinti (4.2.9 skirsnis „Keitimasis duomenimis kokybei pagerinti“).

Tuščių vagonų priežiūra tampa ypač svarbi tvarkant sąveikius vagonus. Pakrautų arba tuščių vagonų tvarkymas iš esmės nesiskiria. Tuščių vagonų vežimas taip pat yra pagrįstas krovinių išsiuntimo užsakymais, kai šių riedmenų parko valdytojas turi būti laikomas užsakovu.

2.3.3. Bendrosios pastabos

Informacinė sistema tik tiek yra gera, kiek patikimi jos duomenys. Todėl duomenys, kurių vaidmuo išsiunčiant krovinį, vagoną arba konteinerį yra lemiamas, turi būti tikslūs ir registruojami optimaliai, t. y. į sistemą duomenys turėtų būti įvedami tik kartą.

Tuo remiantis šios TSS priemonėse ir pranešimuose būtų išvengta daugkartinio rankinio duomenų įvedimo ir suteikta prieiga prie jau sukaupytų duomenų, pvz., informacinių riedmenų duomenų. Informacinių riedmenų duomenų reikalavimai yra apibrėžti 4.2.10 skirsnyje „Pagrindiniai informaciniai duomenys“. Nurodytos informacinės riedmenų duomenų bazės turi leisti lengvai prieiti prie techninių duomenų. Duomenų bazių turinys visiems infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms ir riedmenų parko valdytojams, visų pirma riedmenų parko valdymo ir riedmenų techninės priežiūros tikslais, turi būti prieinamas, pagrįstas struktūrinės prieigos teisėmis pagal suteiktas privilegijas. Jose turi būti visi vežimui lemiamos svarbos turintys techniniai duomenys, tokie kaip:

- riedmenų atpažinimo kodas,
- techniniai/konstruktiniai duomenys,
- suderinamumo su infrastruktūra vertinimas,
- svarbių krovimo charakteristikų vertinimas,
- su stabdžiais susijusios charakteristikos,
- techninės priežiūros duomenys,
- aplinkos apsaugos charakteristikos.

Įvairiose intermodalinio vežimo vietose (vadinamose tinklų sąsajomis) vagonas yra prikabinamas prie kito traukinio, taip pat iš vieno vagono į kitą gali būti perkeltas intermodalinio vežimo vienetas. Todėl nepakanka dirbti tik pagal vagonų reiso planą, turi būti parengtas ir intermodalinio vežimo vienetų reiso planas.

4.2.11. skirsnyje „Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės“ yra išvardytos kai kurios informacijos rinkmenos ir įvairios duomenų bazės, įskaitant vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazę. Šioje duomenų bazėje yra riedmenų eksploatavimo būklės duomenys, svorio ir pavojingų krovinių informacija, su intermodalinio vežimo vienetais susijusi informacija ir informacija apie vietą.

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio TSS nustatyta privaloma informacija, kuria turi keistis įvairūs partneriai, dalyvaujantys vežimo grandinėje, ir leidžiama įdiegti standartinių privalomo duomenų perdavimo procesą. Joje taip pat pateikiama tokios ryšio platformos architektūros strategija. Ji pateikta 4.2.12 skirsnyje „Tinklų naudojimas ir ryšiai“, kuriame atsižvelgiama į:

- Direktyvos 2008/57/EB [1] 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio sąsają,
- tinklo nuostatų turinio reikalavimus, išdėstytus Direktyvos 2012/34/EB [3] 27 straipsnyje ir IV priede,
- turimą informaciją apie prekių vagonų riedmenis ir riedmenų TSS numatytus techninės priežiūros reikalavimus.

Duomenys nėra tiesiogiai perduodami iš Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemio į traukinį, mašinistui arba kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio dalims, o fizinis perdavimo tinklas yra visiškai atskirtas nuo tinklo, kuriuo naudojasi valdymo, kontrolės ir signalizacijos posistemis. ERTMS/ETCS sistemoje naudojama GSM-R. Šiame atvirajame tinkle ETCS specifikacijose nurodyta, kad saugą užtikrina atitinkamas atvirųjų tinklų pavojaus valdymas EURORADIO protokolu.

Sąsajos su struktūriniais riedmenų, taip pat kontrolės ir valdymo posistemiais yra pateikiamos tik per riedmenų informacines duomenų bazines (4.2.10.2 skirsnis „Informacinės riedmenų duomenų bazės“), kurias valdo priežiūrėtojai. Sąsajos su infrastruktūros, kontrolės ir valdymo posistemių ir su energetikos posistemių yra pateikiamos infrastruktūros valdytojo kelio apibrėžtyje (4.2.2.3 skirsnis „Išsamios traukinio linijos informacijos pranešimas“), kurioje nurodomos su infrastruktūra susijusios traukinio vertės, ir infrastruktūros valdytojo pateikiamoje informacijoje apie infrastruktūros apribojimus (4.2.2 skirsnis „Traukinio linijos užsakymas“ ir 4.2.3 skirsnis „Traukinio parengimas“).

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

3.1. Esminių reikalavimų laikymasis

Pagal Direktyvos 2008/57/EB [1] 4 straipsnio 1 dalį transeuropinė geležinkelių sistema, posistemiai ir jų sąveikos sudedamosios dalys turi atitikti esminius reikalavimus, bendrais bruožais išdėstytus tos direktyvos III priede.

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

3.2. Esminių reikalavimų aspektai

Taikomi esminiai reikalavimai:

- sauga,
- patikimumas ir parengtis,
- sveikata,
- aplinkos apsauga,
- techninis suderinamumas.

Pagal Direktyvą 2008/57/EB [1] esminiai reikalavimai gali būti paprastai taikomi visai transeuropinei geležinkelių sistemai arba atskirai kiekvienam posistemiiui ir jo sudedamosioms dalims.

3.3. **Su bendraisiais reikalavimais susiję aspektai**

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

3.3.1. *Sauga*

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 ir 1.1.5 esminiai reikalavimai telematikos priemonių posistemiui netaikomi.

3.3.2. *Patikimumas ir parengtis*

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

Šis esminis reikalavimas vykdomas pagal šiuos skirsnius:

- 4.2.10 skirsnį „Pagrindiniai informaciniai duomenys“,
- 4.2.11 skirsnį „Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės“,
- 4.2.12 skirsnį „Tinklų naudojimas ir ryšiai“.

3.3.3. *Sveikata*

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 1.3.1 ir 1.3.2 esminiai reikalavimai telematikos priemonių posistemiui netaikomi.

3.3.4. *Aplinkos apsauga*

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 ir 1.4.5 esminiai reikalavimai telematikos priemonių posistemiui netaikomi.

3.3.5. *Techninis suderinamumas*

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 1.5 esminis reikalavimas telematikos priemonių posistemiui netaikomas.

3.4. **Aspektai, konkrečiai susiję su telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemiui**

3.4.1. *Techninis suderinamumas*

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 2.7.1 esminis reikalavimas:

„Pagrindiniai reikalavimai telematikos priemonėms garantuoja būtiniausią keleivių ir krovinių vežėjų aptarnavimo kokybę, ypač techninio suderinamumo atžvilgiu.

Turi būti imtasi priemonių siekiant užtikrinti:

- kad duomenų bazės, programinė įranga ir duomenų perdavimo protokolai būtų rengiami taip, kad būtų sudarytos sąlygos maksimaliems duomenų mainams tarp įvairių programų ir operatorių, išskyrus konfidencialius komercinius duomenis,
- nesudėtingą informacijos prieinamumą naudotojams.“

Šis esminis reikalavimas yra vykdomas pagal šiuos skirsnius:

- 4.2.10 skirsnį „Pagrindiniai informaciniai duomenys“,
- 4.2.11 skirsnį „Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės“,
- 4.2.12 skirsnį „Tinklų naudojimas ir ryšiai“.

3.4.2. *Patikimumas ir parengtis*

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 2.7.2 esminis reikalavimas:

„Tokių duomenų bazių naudojimo, tvarkymo, atnaujinimo ir techninės priežiūros būdai, programinė įranga ir duomenų perdavimo protokolai turi garantuoti šių sistemų veiksmingumą ir paslaugų kokybę.“

Šis reikalavimas yra vykdomas pagal šiuos skirsnius:

- 4.2.10 skirsnį „Pagrindiniai informaciniai duomenys“,
- 4.2.11 skirsnį „Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės“,
- 4.2.12 skirsnį „Tinklų naudojimas ir ryšiai“.

Šis esminis reikalavimas, ypač naudojimo būdas šių telematikos priemonių veiksmingumui ir paslaugų kokybei garantuoti, yra visos TSS pagrindas, o jo taikymas neapribotas 4.2.10, 4.2.11 ir 4.2.12 skirsniais.

3.4.3. Sveikata

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 2.7.3 esminis reikalavimas:

„Šių sistemų ir naudotojų sąsajos turi atitikti būtiniausias ergonomikos ir sveikatos apsaugos taisykles.“

Šioje TSS nėra nurodyta jokių papildomų reikalavimų, be galiojančių nacionalinių ir Europos taisyklių, susijusių su būtiniausiomis sąsajomis tarp šių telematikos priemonių ir vartotojų taikomomis ergonomikos ir sveikatos apsaugos taisyklėmis.

3.4.4. Sauga

Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 2.7.4 esminis reikalavimas:

„Kaupiant ar perduodant su sauga susijusią informaciją turi būti užtikrintas tinkamas sąžiningumo ir patikimumo lygis.“

Šis reikalavimas yra vykdomas pagal šiuos skirsnius:

- 4.2.10 skirsnį „Pagrindiniai informaciniai duomenys“,
- 4.2.11 skirsnį „Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės“,
- 4.2.12 skirsnį „Tinklų naudojimas ir ryšiai“.

4. POSISTEMIO APIBŪDINIMAS

4.1. Įžanga

Geležinkelių sistema, kuriai taikoma Direktyva 2008/57/EB ir kurios dalis yra telematikos priemonių posistemis, yra integruota sistema, kurios nuoseklumas turi būti patikrintas. Visų pirma turi būti patikrintas posistemo specifikacijų nuoseklumas, jo sąsajų suderinimas su sistema, į kurią jis yra integruotas, taip pat valdymo ir techninės priežiūros taisyklių nuoseklumas.

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

4.2. Funkcinės ir techninės posistemo specifikacijos

Atsižvelgiant į 3 skirsnyje „Esminiai reikalavimai“ nurodytus esminius reikalavimus, funkcinės ir techninės posistemo specifikacijos yra tokios:

- krovinio išsiuntimo pranešimo duomenys,
- traukinio linijos užsakymas,
- traukinio parengimas,
- traukinio važiavimo prognozė,
- paslaugos nutraukimo informacija,
- vagono (intermodalinio vežimo vieneto) numatomas perdavimo/atvykimo laikas,
- vagono judėjimas,
- perdavimo pranešimas,

- keitimasis duomenimis kokybei pagerinti,
- pagrindiniai informaciniai duomenys,
- įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės,
- tinklų naudojimas ir ryšiai.

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

Bendrosios pastabos apie pranešimo struktūrą

Pranešimus sudaro du duomenų rinkiniai:

- kontrolės duomenys – apibrėžiami privaloma pranešimo antrašte iš pranešimų katalogo,
- informacijos duomenys – apibrėžiami privalomu/neprivalomu kiekvieno pranešimo turiniu ir privalomu/neprivalomu duomenų rinkiniu kataloge.

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

4.2.1. Krovinio išsiuntimo pranešimo duomenys

4.2.1.1. Užsakovo pateiktas krovinio išsiuntimo pranešimas

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

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

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

4.2.1.2. Krovinio išsiuntimo užsakymai

Krovinio išsiuntimo užsakymas pirmiausia yra krovinio išsiuntimo pranešimo informacijos priedas. Vadovaujantį geležinkelio įmonės jį turi siųsti geležinkelio įmonėms, dalyvaujančioms vežimo grandinėje. Krovinio išsiuntimo užsakymo turinyje turi būti atitinkama informacija, reikalinga, kad geležinkelio įmonė galėtų vežti krovinį, kol ji už jį yra atsakinga iki perleidimo kitai geležinkelio įmonei. Todėl turinys priklauso nuo geležinkelio įmonės funkcijos – ar tai yra išvežimo, tranzitinė arba pristatymo geležinkelio įmonė.

Privaloma krovinio išsiuntimo užsakymo duomenų struktūra ir išsamūs šio pranešimo forma yra pateiktos I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlio „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“ – elemento *Consignment Order Message* aprašyme.

Šių krovinio išsiuntimo užsakymų pagrindinį turinį sudaro:

- informacija apie krovinio siuntėją ir krovinio gavėją,
- maršruto parinkimo informacija,
- krovinio atpažinimo kodas,
- informacija apie vagoną,
- informacija apie vietą ir laiką.

Tam tikri duomenys, atrinkti iš krovinio išsiuntimo pranešimo duomenų, taip pat turi būti prieinami visiems vežimo grandinės partneriams (pvz., infrastruktūros valdytojui, prižiūrėtojui), įskaitant užsakovus. Tai kiekvieno vagono duomenys:

- krovinio svoris (bendrasis krovinio svoris),
- Kombinuotosios nomenklatūros (Suderintosios sistemos) numeris,
- informacija apie pavojuosius krovinius,
- važtos vienetas.

Popieriniai dokumentai gali būti naudojami išskirtiniu atveju, jei šios informacijos neįmanoma išsiųsti pirmiau apibrėžtu pranešimu.

4.2.2. Traukinio linijos užsakymas

4.2.2.1. Preliminarios pastabos

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

Skubus traukinio linijos užsakymas

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

Pirmuoju atveju turi būti nedelsiant imamasi veiksmų, kai žinoma tikroji traukinio sudėtis, pagrįsta traukinių sudėties sąrašu.

Antruoju atveju geležinkelio įmonė infrastruktūros valdytojui turi pateikti visus būtinus duomenis, kada ir kur traukiniui reikia važiuoti, ir fizines charakteristikas, jei jos sąveikauja su infrastruktūra.

Pagrindiniu parametru „Skubus traukinio linijos užsakymas“ turėtų tarpusavyje naudotis geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas. Šio pagrindinio parametro terminas „Infrastruktūros valdytojas“ gali reikšti infrastruktūros valdytojus ir, jei taikytina, pajėgumo paskirstymo įstaigas (žr. Direktyvą 2012/34/EB [3]).

Šie reikalavimai taikomi visiems skubiems traukinio linijos užsakymams.

Į šį pagrindinį parametru neįtraukiami eismo valdymo klausimai. Skubaus traukinio linijos užsakymo ir eismo valdymo traukinio linijos pakeitimo trukmė nustatoma vietos susitarimais.

Geležinkelio įmonė infrastruktūros valdytojui turi pateikti visus būtinus duomenis, kada ir kur traukiniui reikia važiuoti, ir fizines charakteristikas, jei jos sąveikauja su infrastruktūra.

Kiekvienas infrastruktūros valdytojas yra atsakingas už kelio jo infrastruktūroje tinkamumą, o geležinkelio įmonė privalo patikrinti, ar traukinio charakteristikos atitinka jos užsakytos traukinio linijos duomenyse nurodytas vertes.

Nepažeisdama tinklo nuostatose nurodytų traukinio linijos naudojimo sąlygų arba pareigų, jei infrastruktūrai taikomi traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS paaiškinti apribojimai, geležinkelio įmonė prieš rengdama traukinį turi žinoti, ar yra linijos ruožams arba stotims (mazgams) taikomų apribojimų, kurie turėtų įtakos traukinio linijos sutartyje aprašytai traukinio sudėčiai.

Skubus traukinio linijos traukiniui judėti susitarimas grindžiamas geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo dialogu. Infrastruktūros pajėgumo prašymus gali teikti pareiškėjai. Kad tokiu infrastruktūros pajėgumu galėtų naudotis, pareiškėjai paskiria geležinkelio įmonę, kuri pagal Direktyvą 2012/34/ES [3] sudaro susitarimą su infrastruktūros valdytoju. Dialoge dalyvauja visos geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, dalyvaujantys traukiniui važiuojant pageidaujama traukinio linija, tačiau jų indėlis į traukinio linijos nustatymą gali būti skirtingas.

4.2.2.2. Traukinio linijos užsakymo pranešimas

Kad užsakytų traukinio liniją, geležinkelio įmonė šį pranešimą siunčia infrastruktūros valdytojui.

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

4.2.2.3. Išsamios traukinio linijos informacijos pranešimas

Infrastruktūros valdytojas šį pranešimą siunčia užsakymą teikiančiai geležinkelio įmonei, atsakydamas į jos traukinio linijos užsakymą.

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

4.2.2.4. Traukinio linijos patvirtinimo pranešimas

Užsakymą teikianti geležinkelio įmonė šį pranešimą naudoja, kad priimtų/patvirtintų infrastruktūros valdytojo pasiūlytos geležinkelio linijos užsakymą.

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

4.2.2.5. Išsamios traukinio linijos informacijos atmetimo pranešimas

Šį pranešimą naudoja užsakymą teikianti geležinkelio įmonė, kad atmetų atitinkamo infrastruktūros valdytojo pasiūlytą išsamią traukinio linijos informaciją.

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

4.2.2.6. Traukinio linijos atsisakymo pranešimas

Šį pranešimą siunčia geležinkelio įmonė, kad atsisakytų visos užsakytos traukinio linijos arba jos dalies.

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

4.2.2.7. Traukinio linijos negalimumo pranešimas

Šį pranešimą infrastruktūros valdytojas siunčia geležinkelio įmonei, su kuria susitarė dėl traukinio linijos, jei geležinkelio įmonės užsakyta traukinio linija nebegalima.

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

4.2.2.8. Gavimo patvirtinimo pranešimas

Šį pranešimą pranešimo gavėjas siunčia pranešimo siuntėjui patvirtindamas, kad jo senoji sistema pranešimą priėmė per nustatytą laiko intervalą.

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

4.2.3. Traukinio parengimas

4.2.3.1. Bendrosios pastabos

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

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

Rengdama traukinį geležinkelio įmonė traukinio sudėtį turi nusiųsti kitoms geležinkelio įmonėms. Pagal sutarčių sąlygas ši pranešimą geležinkelio įmonė turi nusiųsti infrastruktūros valdytojui (-ams), iš kurio (-ių) ji užsakė traukinio linijos atkarpą.

Jei traukinio sudėtis buvo pakeista vietoje, šiais pranešimais turi būti apsiųsta dar kartą, pateikiant atsakingos geležinkelio įmonės atnaujintą informaciją.

Kad galėtų parengti traukinį, geležinkelio įmonė turi turėti prieigą prie infrastruktūros apribojimų pranešimų, techninių vagono duomenų (informacinės riedmenų duomenų bazės, 4.2.10.2 skirsnis „Informacinės riedmenų duomenų bazės“), informacijos apie pavojuosius krovinius ir naujausios atnaujintos vagonų informacijos būklės (vagonų ir intermodalinio vežimo vieneto judėjimo duomenų bazė 4.2.11.2 skirsnyje „Kitos duomenų bazės“). Tai taikoma visiems traukinio vagonams. Galiausiai geležinkelio įmonė kitoms geležinkelio įmonėms turi siųsti traukinio sudėtį. Ši pranešimą geležinkelio įmonė taip pat turi siųsti infrastruktūros valdytojui (-ams), iš kurio (-ių) ji užsakė traukinio linijos atkarpą, jei reikia pagal paprastųjų geležinkelių traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS arba pagal geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo (-ų) sutartį (-is).

Jei traukinio sudėtis buvo pakeista vietoje, šiais pranešimais turi būti apsiųsta dar kartą, pateikiant atsakingos geležinkelio įmonės atnaujintą informaciją.

Kiekvienoje stotyje, pvz., pradinėje ir perdavimo vietoje, kurioje keičiasi geležinkelio įmonės pusės atsakomybė, yra privalomas infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės išvykimo procedūros dialogas „Traukinys parengtas – traukinio važiavimo informacija“.

4.2.3.2. Traukinio sudėties pranešimas

Ši pranešimą, kuriame apibrėžiama traukinio sudėtis, geležinkelio įmonė turi siųsti kitai geležinkelio įmonei. Pagal tinklo nuostatas ši pranešimą geležinkelio įmonė taip pat siunčia infrastruktūros valdytojui (-ams). Jei traukinio reiso metu keičiama sudėtis, pakeitimą daranti geležinkelio įmonė turi šį atnaujintą pranešimą siųsti vadovaujančiai geležinkelio įmonei, kuri informuoja visas dalyvaujančias šalis.

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

Būtiniausi traukinio sudėties pranešimų, kuriais keičiasi geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas, elementai yra apibrėžti Sprendimo 2012/757/ES (Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos) 4.2.2.7.2 skirsnyje.

4.2.3.3. Traukinio parengties pranešimas

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

Traukinio parengties pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“. Be to, tuo tikslu gali būti naudojami kiti esami standartai, jei dalyvaujančios šalys yra sudariusios konkretų susitarimą, kuriuo leidžiama naudoti tuos standartus.

4.2.4. Traukinio važiavimo prognozė

4.2.4.1. Bendrosios pastabos

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

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

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

Traukinio važiavimo prognozė yra naudojama pateikti informaciją apie numatomąjį laiką pagal sutartį nustatytose prognozės vietose. Ši pranešimą infrastruktūros valdytojas siunčia geležinkelio įmonei ir su traukinio važiavimu susijusiam greta veikiančiam infrastruktūros valdytojui.

Sutarčių sąlygose nustatomos su traukinio važiavimu susijusios pranešimo vietos.

Šis geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo keitimasis informacija visuomet vyksta tarp atsakingo infrastruktūros valdytojo ir traukinio liniją, kuria traukinys yra tiesų važiuoja, užsakiusios geležinkelio įmonės.

Laikydamosi sutarčių sąlygų, vadovaujanti geležinkelio įmonė užsakovui teikia traukinio važiavimo prognozę ir traukinio važiavimo informaciją. Pranešimo vietas abi šalys nustato sutartyje.

4.2.4.2. Traukinio važiavimo prognozės pranešimas

Šį perleidimo vietų, perdavimo vietų ir paskirties vietų, kaip aprašyta 4.2.4.1 skirsnyje „Traukinio važiavimo prognozė“, „Bendrosios pastabos“, pranešimą infrastruktūros valdytojas turi siųsti traukinį naudojančiai geležinkelio įmonei.

Be to, infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmonei turi pateikti pranešimą apie kitas (pvz., aptarnavimo arba stoties) pranešimo vietas, numatytas geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo sutartyje.

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

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

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

4.2.4.3. Traukinio važiavimo informacijos pranešimas ir traukinio vėlavimo priežasties pranešimas

Pranešimą infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmonei turi siųsti:

- traukiniui išvykus iš kelionės pradžios vietos, atvykus į paskirties vietą,
- traukiniui atvykus į perleidimo vietas, perdavimo vietas bei sutartimi nustatytas (pvz., aptarnavimo) pranešimo vietas ir išvykus iš jų.

Jei pateikiama vėlavimo priežastis (pirmoji prielaida), ji turi būti siunčiama atskiru traukinio vėlavimo priežasties pranešimu.

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

4.2.5. Paslaugos nutraukimo informacija

4.2.5.1. Bendrosios pastabos

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

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

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

4.2.5.2. Traukinio važiavimo nutraukimo pranešimas

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

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

4.2.6. Numatomas krovinio perdavimo/atvykimo laikas

4.2.6.1. Preliminari pastaba

4.2.2 skirsnyje „Traukinio linijos užsakymas“ daugiausia aprašomas geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo ryšys. Atskirai vykdomas vagonų arba intermodalinio vežimo vienetų stebėjimas nėra įtrauktas į šį keitimąsi informacija. Tai yra daroma geležinkelio įmonės (vadovaujančios geležinkelio įmonės) lygmeniu, remiantis su traukiniu susijusiais pranešimais, ir yra aprašyta nuo 4.2.6 skirsnio „Numatomas krovinio perdavimo/atvykimo laikas“ iki 4.2.8 skirsnio „Perdavimo pranešimas“.

Keitimasis su vagonais arba intermodalinio vežimo vienetais susijusia informacija ir jos atnaujinimas iš esmės yra galimas kaupiant krovinio reiso planus ir vagono judėjimo informaciją (4.2.11.2 skirsnis „Kitos duomenų bazės“).

2.3.2 skirsnyje „Aptariami procesai“ minėta, kad užsakovui svarbiausia informacija visuomet yra numatomas jo krovinio atvykimo laikas. Su vagonu susijęs numatomas atvykimo laikas ir numatomas perdavimo laikas taip pat yra esminė ryšio tarp vadovaujančios geležinkelio įmonės ir geležinkelio įmonės informacija. Ši informacija yra pagrindinė vadovaujančios geležinkelio įmonės priemonė fiziniam krovinio vežimui stebėti ir jam tikrinti pagal įsipareigojimą užsakovui.

Visi su traukiniu susijusiuose pranešimuose prognozuojami laikai yra susiję su traukinio atvykimu į tam tikrą vietą, kuri gali būti perleidimo vieta, perdavimo vieta, traukinio paskirties vieta arba kita pranešimo vieta. Vis šie laikai – numatomi traukinio atvykimo laikai. Toks įvairių vagonų arba traukinyje esančių intermodalinio vežimo vienetų numatomas traukinio atvykimo laikas gali turėti įvairias reikšmes. Pvz., numatomas traukinio atvykimo į perdavimo vietą laikas gali būti numatomas kai kurių vagonų arba intermodalinio vežimo vienetų perdavimo laikas. Kitiems vagonams, likusiems traukinio sąstate, kuriuos toliau transportuos ta pati geležinkelio įmonė, numatomas traukinio atvykimo laikas gali būti nesvarbus. Nustatyti ir apdoroti tą informaciją, ją kaupti kaip informaciją apie vagono judėjimą vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje ir pranešti ją vadovaujančiai geležinkelio įmonei, jei traukinys nevažiuoja atvirosios prieigos režimu, yra geležinkelio įmonės, gaunančios informaciją apie numatomą traukinio atvykimo laiką, užduotis. Tai aptariama tolesniuose skirsniuose.

Laikydamasi sutarčių sąlygų, vadovaujanti geležinkelio įmonė užsakovui pateiks krovinio lygmens numatomą atvykimo laiką ir numatomą perdavimo laiką. Informacijos išsamumą abi šalys nustato sutartyje.

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

4.2.6.2. Numatomo perdavimo/atvykimo laiko skaičiavimas

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

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

Kadangi geležinkelio įmonė traukinyje gali turėti vagonų, vykstančių skirtingais reisais ir iš įvairių vadovaujančių geležinkelio įmonių, perdavimo vietos vagonų numatomo perdavimo laikui apskaičiuoti atlikti gali būti skirtingos. (Grafiskai šie scenarijai ir pavyzdžiai pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS A.5 priedo „TAF TSS pranešimų paveikslai ir pranešimų sekos diagramos“ 1.4 skirsnyje; sekos diagrama, pagrįsta C perdavimo vietos 1 pavyzdžiu, pateikta I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS A.5 priedo „TAF TSS pranešimų paveikslai ir pranešimų sekos diagramos“ 5 skirsnyje).

Kita geležinkelio įmonė pagal pirma einančios geležinkelio įmonės įvestą numatomą perdavimo laiką savo ruožtu apskaičiuoja su vagonais susijusį kitos perdavimo vietos numatomą perdavimo laiką. Šiuos veiksmus atlieka kiekviena toliau einanti geležinkelio įmonė. Kai paskutinė vagono vežimo grandinės geležinkelio įmonė (pvz., Nr. n) iš pirma jos einančios geležinkelio įmonės (pvz., Nr. n-1) gauna numatomą perdavimo laiką, kada vagonas bus perduotas iš geležinkelio įmonės Nr. n-1 geležinkelio įmonei Nr. n, paskutinė geležinkelio įmonė Nr. n turi apskaičiuoti numatomą vagonų atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką. Tai turi atitikti vagonų išdėstymą pagal krovinio išsiuntimo užsakymą ir vadovaujančios geležinkelio linijos įsipareigojimą užsakovui. Tai yra vagono numatomas atvykimo laikas, kuris turi būti siunčiamas vadovaujančiai geležinkelio įmonei. Jis turi būti elektroninėse laikmenose saugomas kartu su informacija apie vagono judėjimą. Pagal sutarties sąlygas vadovaujanti geležinkelio įmonė užsakovui turi suteikti savo atitinkamus duomenis.

Pastaba dėl intermodalinio vežimo vienetų – jei vagone yra intermodalinio vežimo vienetų, numatomas vagono perdavimo laikas kartu yra numatomas intermodalinio vežimo vienetų perdavimo laikas. Pažymėtina, kad geležinkelio įmonė negali apskaičiuoti numatomo intermodalinio vežimo vienetų atvykimo laiko už vežimo geležinkeliu ribų. Todėl geležinkelio įmonė gali pateikti tik su intermodalinio vežimo terminalu susijusį numatomą perdavimo laiką.

Vadovaujanti geležinkelio įmonė yra atsakinga už numatomo atvykimo laiko palyginimą su išpareigojimu užsakovui.

Numatomo atvykimo laiko nuokrypis nuo išpareigojimo užsakovui turi būti reguliuojamas pagal sutartį ir dėl jo vadovaujanti geležinkelio įmonė gali pradėti greitosios skubos procesą. Informacijai apie šio proceso rezultatą pranešti yra numatytas išpėjimo pranešimas.

Kaip pagrindą greitosios skubos procesui vadovaujanti geležinkelio įmonė turi turėti galimybę teikti su vagono nuokrypiais susijusias užklausas. Ši vadovaujančios geležinkelio įmonės užklausa ir geležinkelio įmonės atsakymas taip pat yra nurodyti toliau.

4.2.6.3. Vagono numatomo perdavimo/atvykimo laiko pranešimas

Šio pranešimo tikslas – iš vienos vežimo grandinei priklausančios geležinkelio įmonės į kitą nusiųsti numatomą perdavimo laiką arba atnaujintą numatomą perdavimo laiką. Paskutinė vagonų vežimo grandinės geležinkelio įmonė numatomą atvykimo laiką arba atnaujintą numatomą atvykimo laiką siunčia vadovaujančiai geležinkelio įmonei. Vagono numatomo perdavimo/atvykimo laiko pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.6.4. Išpėjimo pranešimas

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

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

4.2.7. Vagono judėjimas

4.2.7.1. Preliminarios pastabos

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

- Vagono išleidimo pranešimas
- Vagono išvykimo pranešimas
- Vagono atvykimas į depą
- Vagono išvykimas iš depo
- Su vagonu susijusių išimčių pranešimas
- Vagono atvykimo pranešimas
- Vagono pristatymo pranešimas
- Vagono perdavimo pranešimas (aprašytas 4.2.8 skirsnyje „Perdavimo pranešimas“)

Laikydamosi sutarčių sąlygų, vadovaujanti geležinkelio įmonė turi toliau aprašytais pranešimais užsakovui pateikti vagono judėjimo informaciją.

4.2.7.2. Vagono išleidimo pranešimas

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

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

4.2.7.3. Vagono išvykimo pranešimas

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

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

4.2.7.4. Vagono atvykimo į depą pranešimas

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

4.2.7.5. Vagono išvykimo iš depo pranešimas

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

4.2.7.6. Su vagonu susijusios išimties pranešimas

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

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

4.2.7.7. Vagono atvykimo pranešimas

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

4.2.7.8. Vagono pristatymo pranešimas

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

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

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

4.2.8. Perdavimo pranešimas

4.2.8.1. Preliminari pastaba

Perdavimo pranešimas apibūdina pranešimus, susijusius su perdavimo vietose vykstančiu atsakomybės už vagoną perdavimu iš vienos geležinkelio įmonės kitai. Jis taip pat nurodo naujamai geležinkelio įmonei apskaičiuoti numatomą perdavimo laiką ir laikytis tame skirsnyje 4.2.6 skirsnyje „Numatomas krovinio perdavimo/atvykimo laikas“ aprašytos tvarkos.

Turi būti pateikti šie pranešimai:

- vagono perdavimo pranešimas,
- vagono perdavimo pranešimo priedas,
- vagono priėmimo perdavimo vietoje pranešimas,
- vagono nepriėmimo perdavimo vietoje pranešimas.

Šių pranešimų informacijos duomenys turi būti saugomi vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje. Nuokrypio atveju turi būti sugeneruotas naujas numatomas perdavimo/atvykimo laikas ir praneštas laikantis 4.2.6 skirsnyje „Numatomas krovinio perdavimo/atvykimo laikas“ aprašytos tvarkos. Šių pranešimų sekos diagrama yra pateikta vagono judėjimo pranešimų aprašyme I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS A.5 priede „TAF TSS pavykslai ir pranešimų sekos diagramos“.

Vagono perdavimo pranešimai, vagono perdavimo pranešimų priedas ir vagono priėmimo pranešimai gali būti siunčiami kaip įvairių vagonų sąrašas, ypač jei visi šie vagonai yra vieno traukinio sąstata. Šiuo atveju visi vagonai gali būti išvardyti vienoje pranešimų siuntėje.

Jei prieiga yra atviroji, perdavimo vietų nėra. Aptarnavimo vietoje atsakomybė už vagonus nesikeičia. Todėl specialaus keitimosi pranešimais nereikia. Tačiau iš traukinio važiavimo informacijos šioje pranešimo vietoje gauta su vagonu arba intermodalinio vežimo vienetu susijusi (atvykimo ir išvykimo vietos, datos ir laiko) informacija turi būti apdorojama ir saugoma vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje.

Laikydamosi sutarčių sąlygų, vadovaujanti geležinkelio įmonė turi toliau aprašytais pranešimais užsakovui pateikti vagono perdavimo informaciją.

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

4.2.8.2. Vagono perdavimo pranešimas

Vagono perdavimo pranešimu geležinkelio įmonė Nr. 1 kitos iš eilės vežimo grandinėje geležinkelio įmonės Nr. 2 klausia, ar ji prisiima atsakomybę už vagoną. Vagono perdavimo pranešimo priedas geležinkelio įmonė Nr. 2 infrastruktūros valdytoją informuoja, kad ji prisiėmė atsakomybę. Vagono perdavimo pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.8.3. Vagono perdavimo pranešimo priedas

Vagono perdavimo pranešimo priedas geležinkelio įmonė Nr. 2 infrastruktūros valdytoją informuoja, kad ji prisiėmė atsakomybę už konkretų vagoną. Vagono perdavimo pranešimo priedas privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.8.4. Vagono priėmimo perdavimo vietoje pranešimas

Vagono priėmimo perdavimo vietoje pranešimu geležinkelio įmonė Nr. 2 informuoja geležinkelio įmonė Nr. 1, kad ji prisiima atsakomybę už vagoną. Vagono priėmimo perdavimo vietoje pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.8.5. Vagono nepriėmimo perdavimo vietoje pranešimas

Vagono nepriėmimo perdavimo vietoje pranešimu geležinkelio įmonė Nr. 2 informuoja geležinkelio įmonė Nr. 1, kad ji nepageidauja prisiimti atsakomybės už vagoną. Vagono nepriėmimo perdavimo vietoje pranešimo privalomos struktūros apibrėžtis ir elementai, kurių reikia laikytis, pateikti I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.9. Keitimasis duomenimis kokybei pagerinti

Kad būtų konkurencingas, Europos geležinkelių ūkis savo užsakovams turi teikti aukštesnės kokybės paslaugas (taip pat žr. Direktyvos 2008/57/EB [1] III priedo 2.7.1 punktą). Įvertinimo procesas yra pagrindinis procesas po reiso, padedantis gerinti kokybę. Be užsakovui suteiktos paslaugos įvertinimo, vadovaujančios geležinkelio

įmonės, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi įvertinti paslaugos komponentų, kurie kartu sudaro užsakovui pateikiamą produktą, kokybę. Procese dalyvauja infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės (ypač jei jos yra vadovaujančios), parinkdamos atskirus kokybės parametrus, maršrutą arba vietą ir įvertinimo laikotarpį, kurių tikrieji rezultatai turi būti įvertinti pagal nustatytus kriterijus ir kurie paprastai numatomi sutartyje. Vertinimo proceso rezultatai turi aiškiai rodyti pasiektą lygį, palyginti su siektinu rodikliu, dėl kurio susitarė sutarties šalys.

4.2.10. Pagrindiniai informaciniai duomenys

4.2.10.1. Įžanga

Infrastruktūros duomenys (tinklo nuostatai ir infrastruktūros apribojimų pranešimai) ir riedmenų duomenys (riedmenų informacinėse duomenų bazėse ir vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje) yra svarbiausi Europos tinklo krovinių traukinių eksploatavimo duomenys. Abiejų rūšių duomenys kartu leidžia įvertinti riedmenų suderinamumą su infrastruktūra, padeda išvengti daugkartinio duomenų įvedimo, o tai ypač pagerina duomenų kokybę, ir jie suteikia aiškų visų turimų įrengimų ir įrangos vaizdą bet kuriuo metu, kad būtų galima greitai priimti eksploatavimo sprendimus.

4.2.10.2. Informacinės riedmenų duomenų bazės

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

Informacija, kuri turi būti įtraukta į atskiras informacines riedmenų duomenų bazes, yra išsamiai aprašyta I priedėlyje (C priedėlis). Jose turi būti visos šių duomenų sudedamosios dalys:

- riedmenų atpažinimo kodas,
- suderinamumo su infrastruktūra vertinimas,
- svarbių krovimo charakteristikų vertinimas,
- su stabdžiais susijusios charakteristikos,
- techninės priežiūros duomenys,
- aplinkos apsaugos charakteristikos.

Informacinės riedmenų duomenų bazės turi leisti lengvai prieiti (viena bendrąja prieiga, suteikta bendrąja sąsaja) prie techninių duomenų, kad būtų galima sumažinti apie kiekvieną operaciją perduodamų duomenų kiekį. Duomenų bazių turinys turi būti prieinamas, pagrįstas struktūrinės prieigos teisėmis pagal visiems paslaugų teikėjams (infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, logistikos paslaugų teikėjams ir riedmenų parko valdytojams) suteiktas teises, visų pirma riedmenų parkui valdyti ir techninei riedmenų priežiūrai.

Informacinės riedmenų duomenų bazės įrašai gali būti skirstomi taip:

- administravimo duomenys, susiję su sertifikavimo ir registravimo dalykais, pvz., nuoroda į EB registravimo bylą, paskelbtosios įstaigos identifikatoriumi ir t. t.; prie jų gali būti priskiriami archyviniai duomenys, susiję su nuosavybe, nuoma ir t. t. Be to, laikydamiesi Komisijos reglamento (ES) Nr. 445/2011 5 straipsnio, vagonų priziūrėtojai gali saugoti už techninę priežiūrą atsakingų subjektų sertifikavimo identifikacinius numerius pavienėse informacinėse riedmenų duomenų bazėse. Turi būti atsižvelgta į šiuos etapus:
 - EB sertifikavimas,
 - registravimas „savo“ valstybėje,
 - eksploatavimo pradžios registravimo valstybėje data,
 - registravimas kitose šalyse naudojimui jų nacionaliniuose tinkluose,
 - visų riedmenų, kurie neatitinka riedmenų TSS, saugos sertifikavimas.

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

- konstrukciniai duomenys, kurie apima visas sudedamąsias (fizines) riedmenų dalis, įskaitant su aplinka susijusias charakteristikas, ir visą informaciją, kuri turi galioti visą riedmenų naudojimo laiką – šioje dalyje gali būti pagrindinių pakeitimų, kapitalinės techninės priežiūros, rekonstrukcijos istorija ir t. t.

4.2.10.3. Riedmenų eksploatavimo duomenys

Be informacinių riedmenų duomenų, eksploatavimui svarbiausi yra duomenys, apibūdinantys tikrąją riedmenų būklę.

Šie duomenys apima laikinus duomenis, tokius kaip apribojimai, einamieji ir numatomi techninės priežiūros darbai, kilometrų ir gedimų skaitikliai ir t. t., ir visus duomenis, kuriuos būtų galima laikyti „būkle“ (laikini greičio apribojimai, izoliuoti stabdžiai, remonto poreikis, gedimo aprašymas ir t. t.).

Atsižvelgiant į įvairias vežimo metu už riedmenis atsakingas šalis, reikia apsvarstyti, kokie trys subjektai naudoja riedmenų eksploatavimo duomenis:

- geležinkelio įmonė kaip atsakingas subjektas jos vežimo kontrolės metu,
- riedmenų prižiūrėtojas ir
- riedmenų naudotojas (samdytojas).

Riedmenų eksploatavimo duomenys turi būti prieinami kiekvieno iš trijų skirtingų subjektų įgaliojamam naudotojui pagal nustatytą jo įgaliojimų lygį, naudojantis vienu vagono identifikatoriaus (vagono numerio) raktu.

Riedmenų eksploatavimo duomenys yra vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazės dalis, kaip aprašyta 4.2.11.2 skirsnyje „Kitos duomenų bazės“.

4.2.11. Įvairios informacijos rinkmenos ir duomenų bazės

4.2.11.1. Informacijos rinkmena

Krovininius traukinius eksploatuojant Europos tinkle, šios informacijos rinkmena turi būti turimos ir prieinamos visiems paslaugų teikėjams (infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, logistikos paslaugų teikėjams ir riedmenų parko valdytojams). Duomenys visada turi atitikti tikrąją būklę. Jei informacijos rinkmena naudojama kartu su TAP TSS [2], jos rengimas ir keitimas turi atitikti TAP TSS [2], kad būtų gauta optimali sinergija.

Vietoje saugoma ir tvarkoma:

- a) avarijų likvidavimo tarnybų informacijos rinkmena, susieta su pavojingų krovinių rūšimis.

Centralizuotai saugoma ir tvarkoma:

- b) visų infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ir paslaugų teikimo įmonių kodavimo informacijos rinkmena,
- c) krovinių vežimo užsakovų kodavimo informacijos rinkmena,
- d) (pagrindinių ir pagalbinių) vietų kodavimo informacijos rinkmena,

Europos geležinkelio agentūra saugoja vietos kodų ir įmonių kodų informacijos rinkmenos kopiją. Su šiais duomenimis gali susipažinti kiekvienas pateikęs atskirą prašymą ir laikydamasis intelektinės nuosavybės teisės.

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

4.2.11.2. Kitos duomenų bazės

Šios realiuoju laiku po kiekvieno svarbaus įvykio atnaujinamos duomenų bazės turi būti diegiamos traukinių ir vagonų judėjimui sekti. Įgalioti subjektai, tokie kaip prižiūrėtojai ir riedmenų parko valdytojai, turi turėti prieigą prie svarbių duomenų, kad galėtų vykdyti jų funkcijas pagal dvišalius susitarimus.

- Vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazė
- Vagono (intermodalinio vežimo vieneto) krovinio reiso planas

Šios duomenų bazės turi būti prieinamos bendrąja sąsaja (4.2.12.1 skirsnis „Bendroji architektūra“ ir 4.2.12.6 „Bendroji sąsaja“).

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

Vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazė

Vadovaujančios geležinkelio įmonės ir kitų geležinkelio įmonių ryšys bendradarbiavimo režimu grindžiamas vagonų ir (arba) intermodalinio vežimo vienetų numeriais. Todėl geležinkelio įmonė, kuri ryšį su infrastruktūros valdytojais palaiko traukinio lygiu, turi suskaidyti šią informaciją į susijusią su vagonais ir į susijusią su intermodalinio vežimo vienetais. Ši su vagonais ir intermodalinio vežimo vienetais susijusi informacija gali būti saugoma vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėse. Siekiant informuoti užsakovą, vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje daromi nauji informacijos apie traukinių judėjimą įrašai arba tokie įrašai atnaujinami. Vagono arba intermodalinio vežimo vieneto judėjimo dalis duomenų bazėje parengiama iš karto, kai iš užsakovo gautas vagonų arba intermodalinio vežimo vieneto išleidimo laikas. Šis išleidimo laikas yra pirmasis vagono judėjimo įrašas vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazėje, susijęs su pačiu vežimo reisui. Vagono judėjimo pranešimai yra aprašyti 4.2.8 skirsnyje „Vagono judėjimas“ ir 4.2.9 skirsnyje „Perdavimo pranešimas“. Ši duomenų bazė turi būti prieinama bendrąja sąsaja (4.2.12.1 skirsnis „Bendroji architektūra“ ir 4.2.12.6 skirsnis „Bendroji sąsaja“).

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

— būklė – riedmenų krovimas.

Ši būklė yra reikalinga geležinkelio įmonei ir infrastruktūros valdytojams, taip pat kitoms vežimo reise dalyvaujančioms geležinkelio įmonėms keistis informacija;

— būklė – pakrautas vagonas, vykstantis reisui.

Ši būklė yra reikalinga infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei keistis informacija tarpusavyje, su kitais infrastruktūros valdytojais ir su kitomis vežimo reise dalyvaujančiomis geležinkelio įmonėmis;

— būklė – tuščias vagonas, vykstantis reisui.

Ši būklė yra reikalinga infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei keistis informacija tarpusavyje, su kitais infrastruktūros valdytojais ir su kitomis vežimo reise dalyvaujančiomis geležinkelio įmonėmis;

— būklė – riedmenų iškrovimas.

Ši būklė yra reikalinga paskirties vietos geležinkelio įmonei ir vežimui vadovaujančiai geležinkelio įmonei keistis informacija;

— būklė – tuščias vagonas, valdomas riedmenų parko valdytojų.

Šis būklė yra reikalinga informacijai apie galimybes gauti nustatytų charakteristikų transporto priemonę.

Vagono krovinio reiso plano duomenų bazė

Traukinys gali būti sudarytas iš įvairių užsakovų vagonų. Vadovaujanti geležinkelio įmonė (veikianti kaip paslaugų koordinatorius) nustato ir atnaujina kiekvieno vagono reiso planą, kuris traukinio lygiu atitinka traukinio liniją. Naujos traukinio linijos (pvz., atsiradus paslaugos sutrikimams) keičia atitinkamų įvairių užsakovų vagonų reiso planus. Reiso planas parengiamas iš užsakovo gavus krovinio išsiuntimo pranešimą.

Vagono krovinio reiso planus kiekviena vadovaujanti geležinkelio įmonė turi kaupti duomenų bazėje. Šios duomenų bazės turi būti prieinamos bendrąja sąsaja (4.2.14.1 skirsnis „Bendroji architektūra“ ir 4.2.12.6 „Bendroji sąsaja“).

Pastaba.

Be pirma paminėtų privalomų duomenų bazių, kiekvienas infrastruktūros valdytojas gali įdiegti traukinių duomenų bazę.

Ši infrastruktūros valdytojo traukinių duomenų bazė atitinka vagonų ir intermodalinio vežimo vienetų judėjimo duomenų bazės dalį, skirtą judėjimui. Pagrindiniai įrašomi duomenys yra iš geležinkelio įmonės gauto pranešimo apie traukinio sudėtį duomenys, susiję su traukiniu. Ši traukinių duomenų bazė atnaujinama po visų traukinio įvykių. Kita galimybė kaupti šiuos duomenis yra traukinio linijų duomenų bazė (4.2.2 skirsnis „Traukinio linijos užsakymas“). Šios duomenų bazės turi būti prieinamos bendrąja sąsaja (4.2.12.1 skirsnis „Bendroji architektūra“ ir 4.2.12.6 „Bendroji sąsaja“).

4.2.11.3. Papildomi duomenų bazės taikomi reikalavimai

Tolesniuose punktuose yra išvardyti papildomi reikalavimai, kuriuos turi atitikti įvairios duomenų bazės.

Šie reikalavimai yra tokie:

1. Tapatybės nustatymas

Duomenų bazėje turi būti galimybė nustatyti sistemų naudotojų tapatybę prieš jiems suteikiant prieigą prie duomenų bazės.

2. Saugumas

Duomenų bazėje turi būti galimybė užtikrinti saugumo aspektus, t. y. prieigos prie duomenų bazės kontrolę. Galimybė užšifruoti patį duomenų bazės turinį nėra būtina.

3. Nuoseklumas

Pasirinkta duomenų bazė turi užtikrinti galimybę taikyti nedalomumo, nuoseklumo, atskyrimo ir patvarumo (angl. ACID) principą.

4. Prieigos kontrolė

Duomenų bazė turi naudotojams arba sistemoms, kuriems buvo suteiktas leidimas, suteikti prieigą prie duomenų. Turi būti galima kontroliuoti prieigą prie kiekvieno duomenų įrašo požymio. Duomenų bazėje turi būti keičiamos sąrankos, funkcijomis pagrįsta prieigos duomenų įrašams įterpti, atnaujinti arba naikinti kontrolė.

5. Atsekamumas

Duomenų bazėje turi būti galimybė registruoti visus veiksmus, atliktus duomenų bazėje, kad būtų galima sekti visą duomenų įrašo informaciją (kas, kaip, kada padarė turinio pakeitimus).

6. Užrakinimo strategija

Duomenų bazėje turi būti įgyvendinta užrakinimo strategija, kuri leistų naudotis duomenimis net tuomet, kai įrašus redaguoja kiti naudotojai.

7. Lygiagrečioji prieiga

Duomenų bazėje turi būti galimybė duomenimis tuo pat metu naudotis keliems naudotojams ir sistemoms.

8. Patikimumas

Duomenų bazė turi būti tokio patikimumo, kad užtikrintų reikalaujamą parengtį.

9. Parengtis

Duomenų bazės veikimo parengtis turi būti ne mažiau kaip 99,9 %.

10. Techninės priežiūros reikalavimai

Duomenų bazę turi būti galima prižiūrėti taip, kad būtų užtikrinta reikalaujama parengtis.

11. Sauga

Pačios duomenų bazės nėra susijusios su sauga. Todėl saugos aspektai nėra svarbūs. Tačiau tai nepainiotina su tuo, kad duomenys, pvz., neteisingi arba netikri duomenys, gali turėti įtakos saugiam traukinio eksploatavimui.

12. Suderinamumas

Duomenų bazėje turi būti galima naudoti plačiai pripažintą duomenų tvarkymo kalbą, pvz., SQL arba XQL.

13. Importavimo priemonė

Duomenų bazėje turi būti priemonė tam tikros formos duomenims, kurie gali būti naudojami duomenų bazei užpildyti vietoj ranka įvedamų duomenų, importuoti.

14. Eksportavimo priemonė

Duomenų bazėje turi būti priemonė, kuria galima visos duomenų bazės arba jos dalies turinį eksportuoti kaip formatuotus duomenis.

15. Privalomi laukai

Duomenų bazėje turi būti galimybė naudoti privalomus laukus, kurie turi būti užpildyti, ir tik po to atitinkamas įrašas yra patvirtinamas kaip įvestas į duomenų bazę.

16. Patikimumo patikrinimas

Duomenų bazėje turi būti keičiamos sąrankos patikimumo patikrinimo prieš duomenų įrašus įterpiant, atnaujinant ar panaikinant priemonė.

17. Atsako laikas

Duomenų bazės atsako laikas turi būti toks, kad naudotojai galėtų laiku įterpti, atnaujinti arba panaikinti duomenų įrašus.

18. Veikimo aspektai

Informacijos rinkmenos ir duomenų bazės padeda ekonomiškai efektyviai užtikrinti galimybę naudoti užklausas, reikalingas veiksmingam visų traukinių eismo ir vagono judėjimo, kuriam taikomos šios TSS nuostatos, eksploatavimui užtikrinti.

19. Pajėgumo aspektai

Duomenų bazėje turi būti galimybė išsaugoti visus tinklui svarbius prekinų vagonų duomenis. Turi būti galima pajėgumą išplėsti paprastomis priemonėmis (t. y. pridedant daugiau laikmenų ir kompiuterių). Siekiant padidinti pajėgumą neturi reikėti keisti posistemo.

20. Archyviniai duomenys

Turi būti galimybė duomenų bazėje tvarkyti archyvinius duomenis, t. y. galimybė pateikti duomenis, kurie jau buvo perduoti į archyvą.

21. Atsarginių kopijų strategija

Siekiant užtikrinti, kad būtų galima atkurti visą pastarųjų 24 valandų duomenų bazės turinį, turi būti įgyvendinta atsarginių kopijų strategija.

22. Komerciniai aspektai

Naudojamą standartinę duomenų bazės sistemą turi būti galima įsigyti rinkoje (prekyboje siūlomas standartizuotas produktas) arba gauti viešai (atvirojo kodo produktas).

Pastabos.

Pirmiau pateiktus reikalavimus turi būti galima įvykdyti standartinė duomenų bazių valdymo sistema (DBVS).

Įvairių duomenų bazių naudojimas yra integruotas į įvairius pirma aprašytus darbo procesus. Bendrasis darbo procesas yra užklausos ir atsakymo mechanizmas, kurį taikydama suinteresuota šalis per bendrąją sąsają užsako informaciją iš duomenų bazės (4.2.12.1 skirsnis „Bendroji architektūra“ ir 4.2.12.6 „Bendroji sąsaja“). Atsakydama į užklausą DBVS pateikia užsakytus duomenis arba praneša, kad duomenys negali būti pateikti (minėtų duomenų nėra arba dėl prieigos kontrolės prieiga nesuteikiama).

4.2.12. Tinklų naudojimas ir ryšiai

4.2.12.1. Bendroji architektūra

Šis posistemis laikui bėgant susidurs su didelės ir sudėtingos geležinkelio telematikos priemonių sąveikos bendruomenės, kurią sudarys šimtai dalyvaujančių subjektų (geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų ir t. t.), kurie konkuruodami ir (arba) bendradarbiaudami tenkins rinkos poreikius, augimu ir sąveika.

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

Siūloma keitimosi informacija architektūra:

- yra skirta įvairiūrūšiams informacijos modeliams suderinti semantiškai transformuojant duomenis, kuriais keičiamasi tarp sistemų, ir suderinant verslo procesus ir taikmenų lygio protokolų skirtumus;
- turi labai nedidelį poveikį kiekvieno dalyvio įdiegtai esamai informacinių technologijų architektūrai;
- apsaugo padarytas investicijas į informacines technologijas.

Pagal keitimosi informacija architektūrą pirmenybė daugiausia teikiama lygaus rango (angl. *peer-to-peer*) visų subjektų sąveikai, tačiau kartu garantuojamas bendras geležinkelio sąveikos bendruomenės vientisumas ir nuoseklumas, teikiant centralizuotų paslaugų kompleksą.

Lygaus rango sąveikos modelis leidžia geriausiai paskirstyti išlaidas tarp įvairių subjektų, atsižvelgiant į tikrąjį panaudojimą, ir apskritai sukelia mažiau sunkumų pakeisti mastą. Grafiškai bendroji architektūra yra pavaizduota I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS. A.5 priedo „TAF TSS paveikslai ir pranešimų sekos diagramos“ 1.5 skirsnyje.

4.2.12.2. Tinklas

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

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

Todėl saugumo klausimai sprendžiami ne tinklu (virtualiuoju privačiuoju tinklu, tuneliavimu ar kt.), o keičiantis ir tvarkant savaime saugius pranešimus. Todėl VPN tinklas nereikalingas (didelio VPN tinklo administravimas būtų sudėtingas ir brangus), taigi išvengiama sunkumų dėl atsakomybės ir nuosavybės priskyrimo. Reikiamam saugumo lygiui pasiekti tuneliavimas nelaikomas būtina priemone.

Jei keletas subjektų pasirinktose tinklo dalyse jau turi ar nori įdiegti įvairaus laipsnio apsaugą, jie visada gali tai padaryti.

Viešame interneto tinkle įmanoma įdiegti hibridinį lygaus rango modelį su bendrąja sąsaja kiekvieno dalyvio mazge ir centrine sertifikatu įstaiga.

Po to tarp subjektų užmezgamas lygaus rango ryšys.

Lygaus rango ryšys grindžiamas techniniais bendrosios sąsajos standartais, aprašytais I priedėlio sąraše nurodytame dokumente – TAF TSS D.2 priedo F priedėlyje „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“.

4.2.12.3. Saugumas

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

4.2.12.4. Šifravimas

Turi būti naudojamas asimetrinis šifravimas arba hibridinis sprendimas, pagrįstas simetriniu šifravimu su apsauga viešuoju raktu, kadangi bendrojo slapto rakto dalijimasis tarp daugelio subjektų anksčiau ar vėliau taps nepriimtinas. Aukštesnį saugumo lygį lengviau užtikrinti, jei kiekvienas dalyvis prisiima atsakomybę už nuosavą raktų porą, nors reikalaujama aukšto lygio centrinės saugyklos (raktų serverio) vientisumo.

4.2.12.5. Centrinė saugykla

Centrinė saugykla turi gebėti apdoroti:

- metaduomenis – struktūrinius duomenis, kuriais apibūdinamas pranešimų turinys,
- viešojo rakto infrastruktūrą,
- sertifikavimo institucijos funkcijas.

Už centrinės saugyklos valdymą turėtų atsakyti nekomercinė jungtinė Europos organizacija. Jei centrinė saugykla naudojama kartu su TAF TSS [2], jos rengimas ir keitimas turi atitikti TAF TSS [2], kad būtų gauta optimali sinergija.

4.2.12.6. Bendroji sąsaja

Bendroji sąsaja yra privaloma kiekvienam dalyviui, kad jis galėtų tapti geležinkelio sąveikos bendrijos nariu.

Bendroji sąsaja turi gebėti apdoroti:

- išsiunčiamų pranešimų formatą pagal metaduomenis,
- išsiunčiamų pranešimų pasirašymą ir šifravimą,

- išsiunčiamų pranešimų adresavimą,
- gaunamų pranešimų autentiškumo tikrinimą,
- gaunamų pranešimų iššifravimą,
- gaunamų pranešimų atitikties metaduomenims tikrinimą,
- vieną bendrą prieigą prie įvairių duomenų bazių.

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

Jei bendroji sąsaja naudojama kartu su TAP TSS [2], jos rengimas ir keitimas turi atitikti TAP TSS [2], kad būtų gauta optimali sinergija. Remiantis gaunamų pranešimų autentiškumo patikrinimu galima įdiegti būtiniausių pranešimų patvirtinimo lygį:

- i) teigiamas – siųsti ACK,
- ii) neigiamas – siųsti NACK.

Minėtoms užduotims atlikti bendroji sąsaja naudoja centrinėje saugykloje esančią informaciją.

Dalyvis gali įdiegti vietinę centrinės saugyklos „veidrodinę kopiją“ atsako laikui sutrumpinti.

4.3. Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos

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

4.3.1. Sąsajos su infrastruktūros TSS

Infrastruktūros posistemis apima traukinių eismo valdymo, sekimo ir navigacines sistemas: techninius duomenų apdorojimo ir telekomunikacijų įrengimus, skirtus tolimojo susisiekimo keleivių ir krovinių vežimo paslaugų teikimui tinkle, kad būtų užtikrintas saugus ir darnus tinklo eksploatavimą ir veiksmingas traukinių eismo valdymas.

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

4.3.2. Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos TSS

Ryšys su kontrole, valdymu ir signalizacija yra tik per:

- traukinio linijos sutartį, kurios linijos ruožo aprašyme yra pateikta atitinkama informacija apie naudojamą valdymo, kontrolės ir signalizacijos įrangą,
- įvairias informacines riedmenų duomenų bazes, kuriose turi būti saugoma riedmenų valdymo, kontrolės ir signalizacijos įrangos informacija.

4.3.3. Sąsajos su riedmenų posistemių

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

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

4.3.4. Sąsajos su traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS

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

Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemyje daugiausia nurodomos krovinių vežimo paslaugoms skirtos priemonės, įskaitant tikrąsias krovinių ir traukinių stebėjimą, taip pat sąsają su kitų rūšių transportu valdymą.

Siekiant užtikrinti nuoseklumą tarp abiejų TSI, taikoma čia aprašyta tvarka.

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

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

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

Sąsaja	Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, TSS nuoroda	Telematikos priemonių, skirtų keleivių vežimo paslaugoms teikti, TSS nuoroda
Traukinys parengtas	4.2.3.3 Traukinio parengties pranešimas	4.2.14.1 Pranešimas „Traukinys parengtas“, taikomas visiems traukiniams
Traukinio važiavimo prognozė	4.2.4.2 Traukinio važiavimo prognozės pranešimas	4.2.15.2 Traukinio važiavimo prognozė, taikoma visiems traukiniams
Traukinio važiavimo informacija	4.2.4.3 Traukinio važiavimo informacijos pranešimas	4.2.15.1 Traukinio važiavimo informacija, taikoma visiems traukiniams
Traukinio važiavimo nutraukimo pranešimas geležinkelio įmonei	4.2.5.2 Traukinio važiavimo nutraukimas	4.2.16.2 Pranešimas „Traukinio važiavimas nutrauktas“, taikomas visiems traukiniams
Trumpalaikio traukinių tvarkaraščio duomenų tvarkymas	4.2.2 Traukinio linijos užsakymas	4.2.17 Traukinių tvarkaraščio trumpalaikių duomenų tvarkymas
Bendroji sąsaja	4.2.12.6 Bendroji sąsaja	4.2.21.7 Bendroji geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų ryšio sąsaja
Centrinė saugykla	4.2.12.5 Centrinė saugykla	4.2.21.6 Centrinė saugykla
Informacijos rinkmenos	4.2.11.1 Informacijos rinkmenos	4.2.19.1 Informaciniai failai

4.4. Eksploataavimo taisyklės

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

4.4.1. Duomenų kokybė

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

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

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

Duomenys yra aukštos kokybės, jei jie yra tinkami numatytai paskirčiai, t. y. jie:

- yra be klaidų – prieinami, tikslūs, pateikiami laiku, išsamūs, nuoseklūs, palyginti su kitais šaltiniais, ir t. t. ir
- yra pageidaujamų savybių – svarbūs, visaverčiai, reikiamai smulkūs, lengvai skaitomi, lengvai aiškinami ir t. t.

Duomenų kokybę daugiausia apibūdina:

- tikslumas,
- išsamumas,
- nuoseklumas,
- pateikimas laiku.

Tikslumas

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

Išsamumas

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

Pagal metaduomenis turi būti tikrinamas ir visų gaunamų pranešimų išsamumas.

Nuoseklumas

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

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

Pateikimas laiku

Svarbu informaciją pateikti, kai jos reikia. Kadangi duomenų saugojimo arba pranešimų siuntimo sužadinimas yra tiesiogiai iš IT sistemos vykdomas įvykis, dėl pateikimo laiku sunkumų nekyla, jei sistema yra tinkamai suprojektuota pagal veiklos procesų reikmes. Tačiau daugeliu atvejų pranešimo siuntimą pradeda operatorius arba jis bent yra pagrįstas papildoma operatoriaus įvestimi (pvz., traukinio sudėties siuntimu arba traukinio ar vagono duomenų atnaujinimu). Kad būtų įvykdyti pateikimo laiku reikalavimai, duomenys turi būti atnaujinami kaip įmanoma greičiau, kartu siekiant užtikrinti, kad automatiškai sistemos siunčiamuose pranešimuose bus tikrieji duomenys.

Duomenų kokybės rodikliai

Turi būti pasiektas 100 % privalomų duomenų išsamumas (duomenų laukų, į kuriuos įvestos reikšmės, dalis procentais) ir duomenų nuoseklumas (atitinkančių reikšmių visose lentelėse (rinkmenose, įrašuose) dalis procentais).

Turi būti pasiektas 98 % duomenų pateikimas laiku (duomenų, pateikiamų iki nustatyto termino, dalis procentais). Kadangi ribinės vertės šioje TSS neapibrėžtos, jos turi būti nurodytos dalyvaujančių šalių sutartyse.

Reikalaujamas tikslumas (sukauptų verčių, kurios yra teisingos, palyginti su tikruoju dydžiu, dalis procentais) turi būti daugiau negu 90 %. Tikslė vertė ir kriterijai turi būti numatyti dalyvaujančių šalių sutartyse.

4.4.2. Centrinės saugyklos eksploatavimas

Centrinės saugyklos funkcijos yra apibrėžtos 4.2.12.5 skirsnyje „Centrinė saugykla“. Siekiant užtikrinti duomenų kokybę, centrinę saugyklą eksploatuojantis subjektas yra atsakingas už metaduomenų atnaujinimą ir kokybę, taip pat už prieigos kontrolės administravimą. Metaduomenų kokybės, t. y. išsamumo atžvilgiu pasakytina, kad nuoseklumas, pateikimas laiku ir tikslumas suteikia galimybę užtikrinti tinkamą saugyklos veikimą, būtiną šios TSS taikymo tikslais.

4.5. Techninės priežiūros taisyklės

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

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

Įvairių duomenų bazių techninės priežiūros aspektai yra aptarti 4.2.11.3 skirsnio „Papildomi duomenų bazės taikomi reikalavimai“ 10 ir 21 punktuose.

4.6. Profesinė kvalifikacija

Čia pateikiamos personalo profesinės kvalifikacijos, reikalingos atitinkamo posistemo eksploatavimui ir techninei priežiūrai, taip pat TSS įgyvendinti.

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

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

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

4.7. Sveikatos ir darbo saugos sąlygos

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

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

5. SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS

5.1. Apibrėžtis

Pagal Direktyvos 2008/57/EB [1] 2 straipsnio f punktą:

„sąveikos sudedamosios dalys – bet kuri nedaloma sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas, sukomplektuotas blokas, įtraukti arba ketinami įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso geležinkelių sistemos sąveika. Sąvoka „sudedamoji dalis“ apima ir materialius objektus, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą.“

5.2. Sudedamųjų dalių sąrašas

Sąveikos sudedamosioms dalims taikomos atitinkamos Direktyvos 2008/57/EB [1] nuostatos.

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

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

5.3. Sudedamųjų dalių charakteristikos ir specifikacijos

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

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

6.1. Sąveikos sudedamosios dalys

6.1.1. Vertinimo procedūros

Sąveikos sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti vertinimo procedūra turi būti grindžiama Europos specifikacijomis arba pagal Direktyvą 2008/57/EB [1] patvirtintomis specifikacijomis.

Tinkamumui naudoti įvertinti šiose specifikacijose bus nurodyti visi vertintini, stebėtini arba sektini parametrai ir aprašyti susiję bandymo metodai bei vertinimo procedūros, neatsižvelgiant į tai, ar tai būtų standinis modeliavimas, ar bandymai tikroje geležinkelio aplinkoje.

Atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti vertinimo procedūros.

Specifikacijų sąrašas, bandymo metodų aprašymas.

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

6.1.2. Modulis

Gamintojo arba Bendrijoje įsisteigusio jo atstovo prašymu procedūrą atlieka paskelbtoji įstaiga pagal Komisijos sprendimo 2010/713/ES nuostatas dėl taikomų modulių, išdėstytas, iš dalies pakeistas ir papildytas šios TSS priedėlyje.

Moduliai turėtų būti derinami ir naudojami juos atrenkant pagal konkrečią sudedamąją dalį.

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

6.1.3. Telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemis

Perkančiosios organizacijos arba Bendrijoje įsisteigusio jos atstovo prašymu paskelbtoji įstaiga atlieka EB patikrą pagal Direktyvos 2008/57/EB [1] VI priedą.

Pagal Direktyvos 2008/57/EB [1] II priedą posistemiai suskirstyti pagal struktūrines ir funkcines sritis.

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

Centrinė saugykla ir kiekvieno dalyvio mazge esanti bendroji sąsaja sudaro pagrindinę taikomosios sistemos integravimo dalį. Keitimosi informacija modelis yra centrinėje taikomosios sistemos integravimo saugykloje, kurioje fiziškai vienoje vietoje saugomi sąsajų metaduomenys. Metaduomenys – informacija apie ryšio turinį (kas yra siunčiamuose duomenyse), sąlyčio vietos siuntėjų bei gavėjų tapatybės ir sąveikos proceso mechanizmo taikomosios sistemos lygmens veiklos protokolai.

Pabrėžiamos šios nuostatos:

- centrinė saugykla taip pat veikia kaip sertifikavimo institucija (angl. *Open CA PKI*). Tai daugiausia yra fiziškai įgyvendintas administravimo veiksmas. Neteisingi įrašai nedelsiant išaiškėja. Vertinimo procedūra nereikalinga;
- centrinėje saugykloje laikomi pranešimų metaduomenys (žr. I priedėlio sąraše nurodytą dokumentą – TAF TSS D.2 priedo F priedėlį „TAF TSS duomenų ir pranešimų pavyzdys“), pagal kuriuos pranešimais galima keisti nevienalytėje informacijos terpėje. Metaduomenys turi būti tvarkomi ir atnaujinami centrinėje saugykloje. Siunčiant duomenis arba juos gaunant, pranešimų struktūros arba pranešimų turinio nesuderinamumas bus nedelsiant nustatytas, ir perdavimas bus atmetas. Vertinimo procedūra nereikalinga;
- bendroji sąsaja kiekvieno dalyvio mazge iš esmės yra vietinė centrinės saugyklos „veidrodinė kopija“, skirta atsakymo trukmei sutrumpinti ir saugyklos apkrovai sumažinti. Turi būti užtikrinta, kad duomenų versijos centrinėje saugykloje ir bendrojoje sąsajoje visuomet būtų vienodos. Todėl duomenys turi būti atnaujinami centrinėje saugykloje, o naujos versijos turi būti atsiųsiamos iš jos. Vertinimo procedūra nereikalinga.

7. ĮGYVENDINIMAS

7.1. Šios TSS taikymo metodai

7.1.1. Įžanga

Ši TSS taikoma telematikos priemonių, skirtų krovinių vežimo paslaugoms teikti, posistemiui. Šis posistemis pagal Direktyvos 2008/57/EB [1] II priedą yra funkcinis posistemis. Todėl šios TSS taikymas nėra grindžiamas naujo, atnaujinamo arba modernizuojamo posistemo sąvoka, kaip įprasta su struktūriniais posistemiais susijusių TSS taikymo atveju, išskyrus konkrečius TSS nurodytus atvejus.

Ši TSS įgyvendinama etapais:

- pirmas etapas – išsamios informacinių technologijų specifikacijos ir bendrasis planas,
- antras etapas – parengimas,
- trečias etapas – diegimas.

7.1.2. Pirmas etapas. Išsamios informacinių technologijų specifikacijos ir bendrasis planas

Funkcinių reikalavimų specifikacijos, kuriomis remiantis kompiuterizuotos sistemos parengimo ir diegimo etapais bus kuriama techninė struktūra, pateikiamos šio reglamento I priedėlyje išvardytuose A–F priedėliuose.

Į privalomą bendrąjį planą, kuris rengiamas remiantis geležinkelių sektoriaus parengtu Strateginiu diegimo planu Europai ir apima kompiuterizuotos sistemos kūrimo etapus nuo koncepcijos parengimo iki sistemos pateikimo, įtraukiami pagrindiniai sistemos struktūros komponentai ir svarbiausi veiksmai, kuriuos reikia atlikti.

7.1.3. Antras ir trečias etapai. Parengimas ir diegimas

Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir vagonų prižiūrėtojai pagal šio skirsnio nuostatas parengia ir įdiegia TAF kompiuterizuotą sistemą.

7.1.4. Valdymas, funkcijos ir pareigos

Valdymo struktūroje, kuria remiantis vykdomi parengimo ir diegimo etapai, yra toliau nurodyti subjektai.

Valdymo komitetas

Valdymo komiteto funkcijos ir pareigos.

Valdymo komitetas nustato strateginio valdymo struktūrą, kad TAF TSS įgyvendinimo darbas būtų veiksmingai valdomas ir koordinuojamas. Rengiant strateginio valdymo struktūrą nustatoma politika, strateginė kryptis ir prioritetai. Atlikdamas šias užduotis valdymo komitetas atsižvelgia į mažų įmonių, naujų rinkos dalyvių ir specialiąsias paslaugas teikiančių geležinkelio įmonių interesus.

Valdymo komitetas stebi įgyvendinimo pažangą. Jis reguliariai (bent keturis kartus per metus) Europos Komisijai teikia bendrojo plano įgyvendinimo pažangos ataskaitą. Jei nukrypstama nuo bendrojo plano, valdymo komitetas imasi reikiamų veiksmų, kad parengimas būtų tinkamai pakoreguojamas.

1. Valdymo komitetą sudaro:

- geležinkelio sektoriaus atstovaujantieji organai, funkcionuojantys Europos mastu, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 881/2004 3 straipsnio 2 dalyje (toliau – geležinkelio sektoriui atstovaujantys organai),
- Europos geležinkelio agentūra ir
- Komisija.

2. Šiam valdymo komitetui kartu pirmininkauja a) Komisija ir b) geležinkelio sektoriaus atstovaujamųjų organų paskirtas asmuo. Komisija, padedama valdymo komiteto narių, parengia valdymo komiteto darbo tvarkos taisykles – joms pritaria valdymo komitetas.

3. Valdymo komitetui jo nariai gali siūlyti, kad kitos organizacijos būtų įtrauktos kaip stebėtojai, jei tam yra rimtų techninių ir organizacinių priežasčių.

Suinteresuotosios šalys

Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir vagonų prižiūrėtojai nustato veiksmingą projekto valdymo struktūrą, kuri užtikrintų, kad būtų galima veiksmingai parengti ir įdiegti TAF sistemą.

Minėtos suinteresuotosios šalys:

- imasi šiam reglamentui įgyvendinti būtinų pastangų ir pateikia reikalingus išteklius,
- laikosi principo, kad prieiga prie TAF TSS bendrųjų komponentų teikiama visiems rinkos dalyviams pagal suvienodintą, skaidrią ir mažiausias paslaugų išlaidas užtikrinančią struktūrą,
- užtikrina, kad visi rinkos dalyviai turėtų prieigą prie visų duomenų, kuriais keičiamasi ir kurie reikalingi jų teisiniams įsipareigojimams ir jų funkcijoms pagal TAF TSS funkcinius reikalavimus vykdyti,
- užtikrina ryšių su užsakovais konfidencialumą,
- nustato mechanizmus, kurie suteiktų galimybę „pavėlavusiems“ dalyviams prisijungti prie TAF kūrimo ir gauti naudos iš jau sukurtų bendrųjų TAF komponentų minėtoms suinteresuotosioms šalims ir „naujokams“ tinkamu būdu, visų pirma siekiant užtikrinti teisingą išlaidų pasidalijimą,
- TAF valdymo komitetui teikia įgyvendinimo planų pažangos ataskaitas. Prireikus šiose ataskaitose taip pat nurodomi nuokrypiai nuo bendrojo plano.

Atstovaujantieji organai

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2004 ⁽¹⁾ 3 straipsnio 2 dalyje apibrėžtų geležinkelio sektoriaus atstovaujamųjų organų, funkcionuojančių Europos mastu, funkcijos ir pareigos:

- atstovauti savo individualiems suinteresuotųjų šalių nariams TAF TSS valdymo komitete;
- gerinti savo narių informuotumą apie jų pareigas, susijusias su šio reglamento įgyvendinimu;
- visoms minėtoms suinteresuotosioms šalims užtikrinti naujausią ir visišką prieigą prie informacijos apie valdymo komiteto ir visų kitų grupių atliekamo darbo būklę, siekiant apsaugoti kiekvieno atstovo interesus, susijusius su tuo, kad TAF TSS būtų įgyvendinta laiku;
- užtikrinti, kad informacija iš jų pavienių narių būtų veiksmingai teikiama TAF valdymo komitetui ir kad į suinteresuotųjų šalių interesus būtų galima tinkamai atsižvelgti priimant sprendimus, turinčius poveikį TAF parengimui ir diegimui,
- užtikrinti, kad informacija iš TAF valdymo komiteto būtų veiksmingai teikiama jų paviniams nariams ir kad suinteresuotosios šalys būtų tinkamai informuojamos apie sprendimus, turinčius poveikį TAF parengimui ir diegimui.

⁽¹⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą (OL L 164, 2004 4 30, p. 1).

7.2. Pakeitimų valdymas

7.2.1. Pakeitimų valdymo procesas

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

- techninių apribojimų, dėl kurių reikia pakeitimo, nustatymas;
- už pakeitimo įgyvendinimo procedūras atsakingo subjekto nustatymas;
- įgyvendintinių pakeitimų patikrinimo tvarka;
- pakeitimų valdymo, leidimo, perėjimo ir diegimo nuostatos;
- atsakomybės, susijusios su išsamių specifikacijų tvarkymu, jų kokybės užtikrinimu ir jų sandaros tvarkymu, nustatymas.

Pakeitimų kontrolės valdyba sudaroma iš Europos geležinkelio agentūros, geležinkelio sektoriaus atstovaujamųjų organų ir nacionalinių saugos institucijų atstovų. Toks šalių dalyvavimas užtikrina, kad numatyti pakeitimai bus tinkamai išnagrinėti ir jų pasekmės bendrai įvertintos. Komisija gali į Pakeitimų kontrolės valdybą įtraukti kitas šalis, jei manoma, kad jų dalyvavimas reikalingas. Numatyta, kad Pakeitimų kontrolės valdyba galiausiai bus atiduota Europos geležinkelio agentūrai.

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

Šio reglamento I priedėlyje išvardytų dokumentų pakeitimų valdymo tvarką nustato Europos geležinkelio agentūra pagal šiuos kriterijus:

1. Prašymai padaryti pakeitimus, turinčius poveikį dokumentams, pateikiami arba per nacionalines saugos institucijas, arba per Reglamento (EB) Nr. 881/2004/3 straipsnio 2 dalyje apibrėžtus geležinkelio sektoriaus atstovaujamuosius organus, funkcionuojančius Europos mastu, arba per TAF TSS valdymo komitetą. Komisija gali įtraukti kitas teikiančiąsias šalis, jei manoma, kad jų dalyvavimas reikalingas.
2. Europos geležinkelio agentūra surenka ir saugo gautus prašymus padaryti pakeitimus.
3. Europos geležinkelio agentūra gautus prašymus padaryti pakeitimus pateikia specialiai Europos geležinkelio agentūros darbo grupei, kuri juos įvertina ir parengia pasiūlymą, prie kurio prirėkus pridedamas ekonominis vertinimas.
4. Po to Europos geležinkelio agentūra pateikia prašymą padaryti pakeitimą ir su juo susijusį pasiūlymą Pakeitimų kontrolės valdybai, kuri prašymą padaryti pakeitimą patvirtina, jo nepatvirtina arba atideda jį vėlesniam laikui.
5. Jei prašymas padaryti pakeitimą nepatvirtinamas, Europos geležinkelio agentūra prašymo teikėjui nurodo priežastį, dėl kurios prašymas atmestas, arba paprašo pateikti papildomos informacijos apie pakeitimo projektą.
6. Dokumentas iš dalies keičiamas remiantis patvirtintais prašymais padaryti pakeitimus.
7. Europos geležinkelio agentūra Komisijai pateikia I priedėlyje išvardytus dokumentus kartu su naujos dokumento versijos projektu, prašymais padaryti pakeitimus ir jų ekonominiu vertinimu.
8. Europos geležinkelio agentūra naujos dokumento versijos projektą ir patvirtintus prašymus padaryti pakeitimus pateikia savo interneto svetainėje.
9. Atnaujintus I priedėlyje išvardytus dokumentus paskelbus *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, Europos geležinkelio agentūra savo interneto svetainėje pateikia naują dokumento versiją.

Kai pakeitimų valdymo tvarka turi poveikio bendrai su TAP TSS [2] naudojamiems elementams, pakeitimai atliekami kuo mažiau nukrypstant nuo įgyvendintos TAP TSS [2], kad būtų galima gauti optimalią sinergiją.

I priedėlis

Techninių dokumentų sąrašas

Nr.	Nuoroda	Pavadinimas	Versija	Data
1	ERA-TD-100	TAF TSI – Annex A.5: Figures and Sequence Diagrams of the TAF TSI Messages	2.0	2013 10 17
2	ERA-TD-101	TAF TSI – Annex D.2: Appendix A (Wagon/ILU Trip Planning)	2.0	2013 10 17
3	ERA-TD-102	TAF TSI – Annex D.2: Appendix B – Wagon and Inter-modal Unit Operating Database (WIMO)	2.0	2013 10 17
4	ERA-TD-103	TAF TSI – Annex D.2: Appendix C – Reference Files	2.0	2013 10 17
5	ERA-TD-104	TAF TSI – Annex D.2: Appendix E – Common Interface	2.0	2013 10 17
6	ERA-TD-105	TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model	2.0	2013 10 17

II priedėlis

Terminų sąrašas

Terminas	Apibrėžtis
ACID	Nedalomumas, nuoseklumas, atskyrimas ir patvarumas (angl. <i>Atomicity, Consistence, Isolation, Durability</i>) Tai pagrindiniai keturi užtikrinami kiekvienos tranzakcijos požymiai. Nedalomumas. Tranzakcija yra susijusi su dviem arba daugiau atskirų informacijos vienetų, užfiksuojami visi vienetai, arba nefiksuojamas nė vienas Nuoseklumas. Tranzakcija sukuria naują galiojančią duomenų būseną arba – bet kokio sutrikimo atveju – atkuria pradinę, iki tranzakcijos pradžios buvusi duomenų būklę Atskyrimas. Pradėta, bet dar nebaigta vykdyti tranzakcija turi būti atskirta nuo kitų tranzakcijų Patvarumas. Užfiksuoti duomenys išsaugomi sistemoje taip, kad net įvykus sutrikimui ir paleidus sistemą iš naujo, duomenys būtų tinkamos būklės. ACID koncepcija aprašyta standarto ISO/IEC 10026-1:1992 4 dalyje. Kiekvienas iš šių požymių gali būti vertinamas pagal kriterijų. Tačiau paprastai ACID koncepcijai įgyvendinti sukuriamą tranzakcijų tvarkymo arba stebėjimo priemonė. Vienas iš būdų ACID koncepcijai paskirstytoje sistemoje įgyvendinti yra taikyti dviejų etapų perdavimą (2PC), kuriuo užtikrinama, kad tranzakciją baigtų arba visos dalyvaujančios šalys, arba jos nebaigtų nė viena šalis ir pastaruoju atveju būtų atkurta ankstesnė duomenų būklė.
Pajėgumo įstaiga	Žr. terminą „infrastruktūros valdytojas“.
Pareiškėjas	Geležinkelio įmonė ir (arba) tarptautinė geležinkelio įmonių grupė arba kiti fiziniai ir (arba) juridiniai asmenys, pvz., Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 kompetentingos institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir kombinuotojo transporto operatoriai, norėdami teikti viešąsias paslaugas ar turėdami komercinių interesų, pageidaujantys įsigyti infrastruktūros pajėgumo (Direktyva 2012/34/ES [3]). Pajėgumo paskirstymo įstaiga – žr. infrastruktūros valdytojo apibrėžtį.
Paskirtinis traukinys	Specialus tiesioginis traukinys, turintis tik reikiamą skaičių vagonų, be tarpinio rūšiavimo važiuojantis iš vienos perkrovimo vietos į kitą.
Užsakymas	Vietos krovininui vežti transporto priemonėje rezervavimas.
CA	Sertifikavimo institucija (angl. <i>Certification Authority</i>).
Kombinuotosios nomenklatūros kodas	Muitinės naudojamas produkto 8 skaitmenų kodas
Kombinuotasis kelių ir geležinkelio transportas	Intermodalinis vežimas, kurio didžioji reiso dalis Europoje vyksta geležinkeliu, o bet kuri pradinė ir (arba) galutinė vežimo atkarpa keliais yra kuo trumpesnė.
Krovinio gavėjas	Prekes gauti turinti šalis. Sinonimas – prekių gavėjas.
Kroviny	Pagal vieną vežimo sutartį siunčiamas krovinys. Kombinuotojo transporto atveju šis terminas gali būti vartojamas statistikos tikslais – važtos vienetams arba kelių transporto priemonėms matuoti.
Krovinio išsiuntimo pranešimas	Dokumentas, patvirtinantis vežėjo sutartį dėl vieno krovinio vežimo iš nurodytos priėmimo vietos į nurodytą pristatymo vietą. Jame yra išsamus informacija apie vežtiną krovinį.

Terminas	Apibrėžtis
Krovinio siuntėjas	Šalis, kuri pagal sutartį su paslaugų koordinatoriumi atiduoda krovinį vežti vežėjui, siunčia krovinį per vežėją arba patiki jam jį vežti. Sinonimai – siuntėjas, prekių siuntėjas.
Bendradarbiavimo režimas	Traukinio eksploatavimo režimas, kai įvairios geležinkelio įmonės bendradarbiauja vadovaujamos vienos (vadovaujančios) geležinkelio įmonės. Kiekviena dalyvaujanti geležinkelio įmonė pati užsako vežimo reisui reikalingą traukinio liniją.
COTS produktas	Standartinis komercinis produktas
Užsakovas	Krovinio išsiuntimo pranešimą vadovaujančiai geležinkelio įmonei išdavęs subjektas
Tikroji išvykimo data ir laikas	Transporto priemonės išvykimo data (ir laikas)
Tiesioginis traukinys	Iš būtinų riedmenų sudarytas traukinys, be tarpinio rūšiavimo važiuojantis tarp dviejų perkrovimo vietų (pradinio šaltinio ir galutinės paskirties vietos).
Atsakingas asmuo	Fizinis arba juridinis asmuo, atsakingas už jo į tinklą įvežamų krovinių riziką, t. y. geležinkelio įmonė.
Šifravimas	Pranešimų kodavimas. Dešifravimas – užšifruotų duomenų grąžinimas į pradinę formą.
Esminiai reikalavimai	Esminiai reikalavimai – visos sąlygos, išdėstytos Direktyvos 2001/16/EB (*) III priede, kurias turi atitikti transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema, posistemiai ir sąveikos sudedamosios dalys, įskaitant sąsajas.
Numatomas atvykimo laikas	Numatomas atvykimo laikas
Numatomas perleidimo laikas	Numatomas traukinio perleidimo iš vieno infrastruktūros valdytojo kitam laikas
Numatomas perdavimo laikas	Numatomas vagonų perdavimo iš vienos geležinkelio įmonės kitai laikas
Prognozuojamas laikas	Tiksliausias numatomas traukinio atvykimo, išvykimo arba pravažiavimo laikas
FTP	Rinkmenų persiuntimo protokolas Protokolas, skirtas rinkmenoms perduoti tarp kompiuterių sistemų TCP/IP tinkle
Tinklų sąsaja	Stotis, įtraukta į traukinio su intermodalinio vežimo vienetais reisą, kurioje krovinyms perkraunamas į kitus vagonus
GGP	Tinklų sąsajos su tinklų sąsaja protokolas (angl. <i>Gateway-to-Gateway Protocol</i>) Taip pat žr. terminą IP.
Bendrasis krovinio svoris	Užsakytas (tikrasis) bendras krovinių svoris (masė), įskaitant pakuotę, tačiau išskyrus vežėjo įrangą
Aptarnavimo vieta	Stotis, kurioje geležinkelio įmonė gali pakeisti traukinio sudėtį, tačiau joje ji ir toliau yra atsakinga už vagonus; atsakomybė nesikeičia
Perleidimo vieta	Vieta, kurioje atsakomybė pereina iš vieno infrastruktūros valdytojo kitam

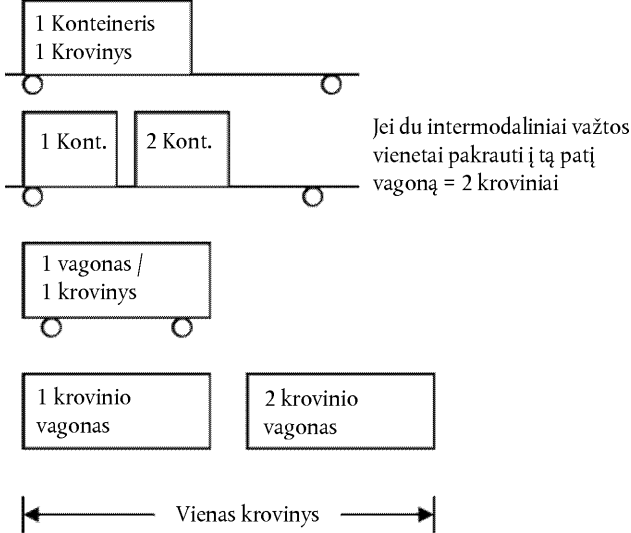
Terminas	Apibrėžtis
Vežimas keliais	Gabenimas keliu
Samdytojas	Fizinis arba juridinis asmuo, kurį tam paskyrė vagono prižiūrėtojas/savininkas
Suderintosios sistemos kodas	Muitinės naudojamas šešių skaitmenų prekių kodas (atitinka pirmus šešis Kombinuotosios nomenklatūros kodo skaitmenis)
HTTP	Hipertekstų persiuntimo protokolas (angl. <i>Hypertext Transfer Protocol</i>) Kliento ir serverio protokolas, naudojamas serverių ryšiui žiniatinklyje
ICMP	Interneto kontrolės pranešimų protokolas (angl. <i>Internet Control Message Protocol</i>) Kartais tarp tinklų sąsajos (žr. GGP) arba paskirties pagrindinio kompiuterio (žr. IP) vyksta ryšys, kuriuo šaltinio pagrindiniam kompiuteriui pranešama apie paketų kelio schemas apdorojimo klaidą. Tam yra naudojamas šis interneto kontrolės pranešimų protokolas. ICMP pagrindinėmis IP paslaugomis naudojasi taip, tarsi būtų aukštesnio lygmens protokolas, tačiau ICMP iš tiesų yra nedaloma IP dalis ir turi būti įdiegtas kiekviename IP modulyje. ICMP pranešimai yra siunčiami keliais atvejais, pvz., kai paketų kelio schema negali pasiekti jos paskyrimo vietos, kai tinklų sąsaja neturi buferizacijos pajėgumo paketų kelio schemai persiųsti ir kai tinklų sąsaja gali nurodyti pagrindiniam kompiuteriui siųsti duomenis trumpesniu maršrutu. Interneto protokolas nėra suprojektuotas taip, kad būtų visiškai patikimas. Šių kontrolės pranešimų tikslas – suteikti grįžtamąjį ryšį dėl problemų ryšio terpėje, o ne užtikrinti, kad IP yra patikimas. Vis dar nėra užtikrinama, kad paketų kelio schema bus pristatyta arba kad kontrolės pranešimas bus atsiųstas atgal. Kai kurios paketų kelio schemas vis tiek gali būti nenusiųstos, nepateikiant apie tai ataskaitos. Jei reikia patikimo ryšio, nuosavos patikimumo užtikrinimo procedūros turi būti taikomos aukštesnio lygio protokolais, kuriuose naudojamas IP. ICMP pranešimais paprastai pranešama apie paketų kelio schemų apdorojimo klaidas. Norint išvengti begalinio pranešimų apie pranešimus siuntimo ir t. t., apie ICMP pranešimus ICMP pranešimai nesiunčiami. Be to, ICMP pranešimai yra siunčiami tik apie fragmentuotų paketų kelio schemų nulinio fragmento tvarkymo klaidas. (Nulinio fragmento poslinkis lygus nuliui.)
Infrastruktūros valdytojas	Infrastruktūros valdytojas – įstaiga arba įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelio infrastruktūros sukūrimą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, taip pat kontrolę, valdymą ir signalizaciją; infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskirtos skirtingoms įstaigoms ar įmonėms. Jei infrastruktūros valdytojas savo juridiniu statusu, organizacija arba sprendimų priėmimo procesu yra priklausomas nuo bet kurios geležinkelio įmonės, IV skyriaus 2 ir 3 skirsniuose nurodytas funkcijas atlieka atitinkamai mokesčių surinkimo įstaiga ir pajėgumo paskirstymo įstaiga, kurios savo juridiniu statusu, organizacija ir sprendimų priėmimo procesu yra nepriklausomos nuo bet kurios geležinkelio įmonės. (Direktiva 2012/34/ES [3])
IM (angl. <i>Infrastructure Manager</i>)	Žr. terminą „Infrastruktūros valdytojas“
Perdavimas	Kontrolės perdavimas iš vienos geležinkelio įmonės kitai dėl praktinių eksploatavimo ir saugos priežasčių. Pvz., — mišriosios paslaugos, — paslaugos, kai atsakomybė už vežimą yra bendra, — informacijos tarp skirtingų geležinkelio administracijų perdavimas, — informacijos tarp vagono savininkų/prižiūrėtojų ir traukinio operatorių perdavimas.

Terminas	Apibrėžtis
Perdavimo vieta	Vieta, kurioje atsakomybė už traukinio vagonus perduodama iš vienos geležinkelio įmonės kitai geležinkelio įmonei. Važiuojantį traukinį viena geležinkelio įmonė perima iš kitos geležinkelio įmonės, kuriai dabar priklauso kitos reiso atkarpos traukinio linija.
Tarpinė vieta	Vieta, apibrėžianti reiso atkarpos pradžią arba pabaigą. Tai gali būti, pvz., perdavimo, perleidimo arba aptarnavimo vieta.
Intermodalinio vežimo operatorius	Subjektas, sudaręs daugiarūšio vežimo sutartį ir prisiėmęs visą atsakomybę už intermodalinių važtos vienetų vežimą.
Intermodalinio vežimo paslaugų koordinatorius	Įstaiga arba įmonė, su užsakovais sudariusi sutartį dėl intermodalinio vežimo vienetų vežimo. Ji rengia važtaraščius, tvarko paskirtinių traukinių pajėgumą ir t. t.
Intermodalinio vežimo terminalas	Vieta, kurioje suteikiamas plotas, įranga ir eksploatavimo aplinka, kuriomis naudojantis yra perduodami važtos vienetai (krovinių konteineriai, keičiami kėbulai, puspriekabės arba priekabos).
Intermodalinis vežimas	Tos pačios krovimo siuntos arba transporto priemonės krovinių judėjimas sėkmingai naudojantis keliomis transporto rūšimis, keičiantis vežimo režimams krovinių netvarkant.
Intermodalinio vežimo vienetas	Krovinių siunta, kuri gali būti vežama skirtingais vežimo režimais, pvz., konteineriu, keičiamu kėbulu, puspriekabe, priekaba.
Internetas	— Didelis iš kelių mažesnių tinklų sudarytas tinklas — Grupė tinklų, tarpusavyje susietų taip, kad jie atrodo kaip vienas ištisinis didelis tinklas, į kuriuos OSI modelio tinklo sluoksnyje galima sklandžiai kreiptis per maršrutizatorių — Pramonės šakos naudojamas tinklo, kuriuo naudotojai visame pasaulyje naudojami kaip informacijos šaltiniu, el. pašto žinutėms siųsti ir pokalbiams interneto pokalbių svetainėse, pavadinimas
Sąveikos sudedamoji dalis	Pirminė sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas, sukomplektuotas blokas, įtraukti arba ketinami įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveika. Sąvoka „sudedamoji dalis“ apima ir materialius objektus, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą.
IP	Interneto protokolas Interneto protokolas yra naudojamas pagrindinių kompiuterių (angl. <i>host-to-host</i>) paketų kelio schemų ryšiui tarpusavyje susietų tinklų sistemoje. Tinklų sujungiantys prietaisai yra vadinami tinklų sąsajomis. Tarp šių tinklų sąsajų vyksta ryšys, skirtas kontrolei vykdyti GGP protokolu.
Reisas	Pakrauto arba tuščio vagono vežimas iš pradinės stoties į paskirties stotį
Reiso atkarpa	Reiso dalis viename infrastruktūros valdytojo infrastruktūros ruože arba reiso dalis nuo atvykimo į vieno infrastruktūros valdytojo infrastruktūros perleidimo vietą iki išvykimo perleidimo vietos.

Terminas	Apibrėžtis
Prižiūrėtojas	Asmuo, kuris, būdamas transporto priemonės savininkas arba turėdamas teisę ją disponuoti, ją nuolat eksploatuoja ekonomiškai kaip transporto priemonę ir yra kaip toks užsiregistravęs Riedmenų registre.
Vadovaujanti geležinkelio įmonė	Atsakinga geležinkelio įmonė, organizuojanti ir tvarkanti vežimo liniją pagal išpareigojimą užsakovui. Užsakovui ji yra vienintelė įmonė ryšiams. Jei vežimo grandinėje dalyvauja daugiau negu viena geležinkelio įmonė, vadovaujanti geležinkelio įmonė yra atsakinga už įvairių geležinkelio įmonių koordinavimą. Užsakovas gali būti, ypač intermodalinio vežimo atveju, intermodalinio vežimo paslaugų koordinatorius.
Lokomotyvo numeris	Traukos riedmens identifikacinis numeris
LRU (angl. <i>Leading Railway Undertaking</i>)	Žr. terminą „vadovaujanti geležinkelio įmonė“.
GALI (angl. <i>MAY</i>)	Šis žodis arba būdvardis NEPRIVALOMAS, reiškia, kad elementas iš tiesų yra neprivalomas. Vienas pardavėjas gali nuspręsti tokį elementą įtraukti, nes to yra reikalaujama konkrečioje rinkoje arba pardavėjas mano, kad jis pagerina produktą, o kitas gali tokio paties elemento neįtraukti. Diegimas, nenumatantis tam tikro parametro, TURI būti parengtas taip, kad būtų užtikrinta sąveika su kitos dalies diegimu, į kurį įtrauktas toks parametras, nors funkcionalumas galbūt bus mažesnis. Lygiai tas pats taikoma diegimui, į kurį toks parametras įtrauktas – jis TURI būti parengtas taip, kad būtų užtikrinta sąveika su kitos dalies diegimu, į kurį neįtrauktas toks parametras (žinoma, išskyrus ypatybę, kurią suteikia parametras).
Metaduomenys	Duomenys apie duomenis. Jais apibūdinami duomenys, programinės įrangos paslaugos ir kiti komponentai, esantys įmonių informacinėse sistemose. Metaduomenų rūšių pavyzdžiais gali būti standartinės duomenų apibrėžtys, vietos ir maršruto informacija ir sinchronizavimo valdymas bendriesiems duomenims paskirstyti.
TURI (angl. <i>MUST</i>)	Šis žodis arba sąvokos REIKALAUJAMA arba PRIVALO reiškia, kad apibrėžtis yra absoliutus specifikacijos reikalavimas.
NETURI (angl. <i>MUST NOT</i>)	Ši frazė arba frazė „NEPRIVALO“ reiškia, kad apibrėžtis yra absoliutus specifikacijos draudimas.
NFS	Tinklo rinkmenų sistema (angl. <i>Network File System</i>) yra paskirstytosios rinkmenų sistemos protokolas. Tinklo rinkmenų sistemos protokolas suteikia skaidrią nuotolinę prieigą prie bendrųjų rinkmenų sistemų visuose tinkluose. NFS protokolas sukurtas būti nepriklausomas nuo kompiuterio, operacinės sistemos, tinklo architektūros, saugumo mechanizmo ir perdavimo protokolo. Ši nepriklausomybė pasiekama nuotolinių procedūrų iškviatimo (RPC) pirminiais elementais, kuriais ant išorės duomenų pateikimo (XDR) struktūros.
Paskelbtosios įstaigos	Įstaigos, atsakingos už sąveikos sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti vertinimą arba už posistemų EB patikros procedūros vertinimą. (Direktiva 91/440/EB ⁽¹⁾)
Vieno langelio principas	Tarptautinis geležinkelio infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas, kai geležinkelio užsakovams suteikiama galimybė naudotis vieno langelio sistema, norint: — užsakyti nurodytas tarptautinio krovinių eismo traukinio linijas; — stebėti visą traukinio judėjimą; — paprastai taip pat pateikti sąskaitas už geležinkelio kelio prieigą infrastruktūros valdytojų vardu.

Terminas	Apibrėžtis
Atvirosios prieigos režimas	Traukinio eksploatavimo režimas, kai dalyvauja tik viena geležinkelio įmonė, kuri eksploatuoja traukinį įvairiose infrastruktūrose. Ši geležinkelio įmonė sudaro sutartis dėl reikiamų traukinio linijų su visais dalyvaujančiais infrastruktūros valdytojais.
OSI	Atvirųjų sistemų jungimas (angl. <i>Open Systems Interconnection</i>) Apibūdina atvirųjų sistemų ryšio protokolą, pagrįstą atvirųjų sistemų tarpusavio ryšio modeliu. Tarp atvirųjų sistemų ryšys gali vykti nepriklausomai nuo patentuotų sprendimų.
Atvirųjų sistemų tarpusavio ryšio modelis	Standartinis aprašymas, kaip pranešimai turėtų būti perduodami iš vienos tinklo vietos į kitą. OSI modelis nustato septynis funkcijų sluoksnius, kurie vykdomi kiekvienoje ryšio pusėje. Šie sluoksniai – tik tarptautiniu mastu pripažinta ryšio standartų sistema.
Vieno langelio principas	Žr. pirmiau.
Traukinio linija	Infrastruktūros pajėgumas, kurio reikia traukiniui tam tikrą laiką tarpą važiuoti iš vienos vietos į kitą (apibrėžto laiko ir ploto maršrutas).
Traukinio linijų junginys	Atskirų traukinio linijų sujungimas norint padidinti traukinio liniją laiko ir erdvės atžvilgiais.
Traukinio linijos numeris	Nustatytos traukinio linijos numeris
Lygaus rango	Sąvoka „lygaus rango“ (angl. <i>peer-to-peer</i>) nurodoma sistemų ir priemonių, kuriose paskirstytieji ištekliai naudojami kritinei funkcijai atlikti decentralizuotai, rūšis. Išteklius sudaro duomenų apdorojimo galingumas, duomenys (laikmenos ir turinys), tinklo pralaidumas ir turimi ištekliai (kompiuteriai, žmogiškieji ir kiti ištekliai). Kritinė funkcija gali būti paskirstytojo duomenų apdorojimo, dalijimosi duomenimis (turiniu), ryšio ir bendradarbiavimo arba platformos paslaugos. Decentralizuotai tvarkomi gali būti algoritmai, duomenys ir metaduomenys atskirai arba visi kartu. Tai netrukdo centralizuoti kai kurių sistemų ir priemonių dalių, jei tai atitinka jų reikalavimus.
Viešojo rakto infrastruktūra	Viešojo rakto infrastruktūra (angl. <i>Public Key Infrastructure, PKI</i>)
Pristatymo vieta	Vieta, kurioje įvyksta pristatymas (nurodytina išvykimo geležinkelio stotis). Vieta, kurioje perduodama atsakomybė už vagoną.
Išvykimo vieta	Vieta, iš kurios transporto priemonė pagal tvarkaraštį turi išvykti arba išvyko.
Paskirties vieta	Vieta, į kurią transporto priemonė turi atvykti arba atvyko. Sinonimas – atvykimo vieta.
Laikotarpis iki išvykimo	Trukmė iki išvykimo laiko pagal tvarkaraštį. Laikotarpis iki išvykimo prasideda išvykimo laiku pagal tvarkaraštį minus delta laikas ir baigiasi išvykimo laiku pagal tvarkaraštį.
Pirminiai duomenys	Baziniai įvesties duomenys, naudojami pranešimams teikti arba funkcijoms užtikrinti ir išvestiniams duomenims skaičiuoti.
Pradėti eksploatuoti	Procedūra, priklausanti nuo techninio vagono patvirtinimo ir naudojimo sutarties, sudarytos su geležinkelio įmone, kuri leidžia komercinį vagono eksploatavimą.
Geležinkelio įmonė	Geležinkelio įmonė (Direktyva 2004/49/EB [9]) – Direktyvoje 2001/14/EB apibrėžta geležinkelio įmonė, taip pat bet kuri kita viešojo arba privačiojo sektoriaus įmonė, kuri užsiima krovinių ir (arba) keleivių vežimu geležinkeliais ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia tik traukos paslaugas.

Terminas	Apibrėžtis
RAMS (angl. <i>Reliability, Availability, Maintainability, Safety</i>)	Žr. terminą „Patikimumas, parengtis, prižiūrimumas, sauga“.
RARP	Atgalinio adreso nustatymo protokolas (angl. <i>Reverse Address Resolution Protocol</i>)
Išleidimo data ir laikas	Data ir laikas, kada, kaip numatoma, užsakovas išleis krovinius arba juos išleido.
Vagonų išleidimo laikas	Data ir laikas, kada vagonai yra parengti išvežimui iš nurodytos vietos atsarginiame užsakovo kelyje.
Patikimumas, parengtis, prižiūrimumas, sauga	Patikimumas – matematiškai išreikšta galimybė pradėti ir toliau naudoti nurodytomis eksploataavimo sąlygomis nurodytą laiką. Parengtis – matematiškai išreikštas sistemos eksploataavimo laikas, palyginti su laiku, kai ji nebuvo eksploatuojama. Prižiūrimumas – matematiškai išreikšta galimybė vėl pradėti eksploatuoti sistemą po sutrikimo. Sauga – matematiškai išreikšta sistemos nulemtų pavojingų įvykių tikimybė.
Pranešimo vieta	Traukinio reiso vieta, kurioje atsakingas infrastruktūros valdytojas traukinio liniją užsakiusiai geležinkelio įmonei turi siųsti traukinio važiavimo prognozės pranešimą, kuriame nurodomas numatomas traukinio atvykimo laikas.
Saugykla	Saugykla yra panaši į duomenų bazę ir duomenų žodyną, tačiau paprastai ji apima išsamią informacijos valdymo sistemos terpę. Joje turi būti ne tik duomenų struktūrų (t. y. objektų ir sudedamųjų dalių) aprašymai, bet ir įmonę dominantys metaduomenys, duomenų ekranai, ataskaitos, programos ir sistemos. Paprastai joje yra ir vidaus programinės įrangos priemonių rinkinys, duomenų bazių valdymo sistema, metamodelis, užpildyti metaduomenys, ir prieigai prie saugyklos duomenų skirta įkėlimo ir išrinkimo programinė įranga.
RIV	Taisyklės, reglamentuojančios abipusį vagonų naudojimą tarptautiniam eismui (angl. <i>Regulations Governing the Reciprocal Use of Wagons in International Traffic</i>). Taisyklės, reglamentuojančios abipusį krovimo takelažo, konteinerių ir padėklų naudojimą tarptautiniam eismui.
Maršrutas	Geografinis kelias, kuriuo važiuojama nuo pradžios vietos iki paskirties vietos.
Maršruto atkarpa	Maršruto dalis
RPC	Nuotolinių procedūrų iškvietimas (angl. <i>Remote Procedure Call</i>) RPC protokolas yra nustatytas Nuotolinių procedūrų iškvietimo protokolo specifikacijos 2 versijoje (RFC1831).
RU	Žr. pirmiau.
Išvykimo laikas pagal tvarkaraštį	Išvykimo data ir laikas, kuriems buvo užsakyta traukinio linija.
Suplanuotas tvarkaraštis	Chronologiškai apibrėžtas geležinkelio infrastruktūros užėmimas traukinio judėjimui atvira linija arba stotyse. Tvarkaraščių pakeitimus infrastruktūros valdytojas pateiks ne vėliau kaip likus 2 dienoms iki dienos, kurią traukinys išvyksta iš pradinės vietos. Šis tvarkaraštis taikomas konkrečiai dienai. Kai kuriose šalyse vadinamas galiojančiu tvarkaraščiu.
Paslaugų teikėjas	Už konkretų vežimo etapą atsakingas vežėjas. Išankstinius užsakymus gaunanti ir tvarkanti šalis.

Terminas	Apibrėžtis
Krovinys	Vieno krovinio siuntėjo prekių siunta vienam krovinio gavėjui, įkraunama į vieną ar daugiau pilnų intermodalinio važtos vienetų arba įkraunama į vieną ar daugiau pilnų vagonų. E;G;; 
Skubus traukinio linijos užsakymas	Atskiras traukinio linijos užsakymas pagal Direktyvos 2001/14/EB 23 straipsnį dėl papildomų vežimo prašymų arba eksploatavimo poreikių.
TURĖTŲ	Šis žodis arba žodis REKOMENDUOJAMA reiškia, kad konkrečiomis aplinkybėmis gali būti svarių priežasčių nepaisyti konkretaus elemento, tačiau prieš pasirenkant kitokią eigą turi būti išsiaiškintos ir atidžiai įvertintos visos pasekmės.
NETURĖTŲ	Šis žodis arba žodis NEREKOMENDUOJAMA reiškia, kad konkrečiomis aplinkybėmis gali būti svarių priežasčių, dėl kurių tam tikra elgsena yra priimtina arba net naudinga, tačiau prieš įgyvendinant šiuo žodžiu nurodytą elgseną turi būti išsiaiškintos visos pasekmės ir toks atvejis atsargiai apsvarstytas.
SMTP	Paprastas pašto siuntimo protokolas (angl. <i>Simple Mail Transfer Protocol</i>)
SNMP	Paprastas tinklo valdymo protokolas (angl. <i>Simple Network Management Protocol</i>)
SQL	Struktūrinė užklausų kalba (angl. <i>Structured Query Language</i>) IBM sukurta vėliau ANSI ir ISO standartizuota kalba duomenims sąryšinėse duomenų bazėse kurti, tvarkyti ir išrinkti.
Suinteresuotosios šalys	Bet kuris asmuo arba organizacija, pagrįstai suinteresuota traukinio paslaugų teikimu, pvz.: - geležinkelio įmonė, - krovinio stebėjimo paslaugų teikėjas, - lokomotyvų teikėjas, - vagonų teikėjas, - mašinistų/traukinio brigadų paslaugų teikėjas, - manevravimo kalnelio depo paslaugų teikėjas, - centralizacijos paslaugų teikėjas, - paslaugų koordinatorius, - laiko tarpsnių teikėjas (infrastruktūros valdytojas), - traukinio valdytojas (infrastruktūros valdytojas),

Terminas	Apibrėžtis
	traukinių eismo valdytojas, riedmenų parko valdytojas, keltų paslaugų teikėjas, vagonų, lokomotyvų inspektorius, vagonų, lokomotyvų remonto paslaugų teikėjas, krovinio valdytojas, centralizacijos ir manevravimo paslaugų teikėjas, logistikos paslaugų teikėjas, krovinio gavėjas, krovinio siuntėjas, be to, intermodalinio vežimo: konteinerių tiekėjas, intermodalinio vežimo terminalo operatorius, privežimo/nuvežimo paslaugų teikėjas, garlaivis, baržų linijos.
TCP	Perdavimo kontrolės protokolas (angl. <i>Transmission Control Protocol</i>)
Techninė sąveikos specifikacija	Specifikacijos, kuriose aprašomas posistemis arba jo dalis, siekiant įvykdyti esminius reikalavimus ir užtikrinti transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveiką.
Numatomas traukinio atvykimo laikas	Žr. toliau.
Atsekamumas	Vykdoma užsakyta tam tikros siuntos vežimo, transporto priemonės, įrangos, siuntinio arba krovinio istorijos radimo ir atkūrimo veikla.
Sekimas	Metodiška tam tikros siuntos, transporto priemonės, įrangos, siuntinio arba krovinio buvimo vietos būklės stebėjimo ir registravimo veikla.
Numatomas traukinio atvykimo laikas	Numatomas traukinio atvykimo laikas konkrečioje vietoje, pvz., perleidimo, perdavimo vietos, paskirties vieta.
Traukinio linija	Apibrėžto laiko ir ploto traukinio maršrutas.
Traukinio tarpsnis	linija/laiko Nustatomas traukinio maršruto laikas ir vietos (žymelės), kuriose jis prasideda ir baigiasi, kartu su smulkesne informacija apie vietas pakeliui, pro kurias traukinys pravažiuoja arba kuriose sustoja. Smulkesnė informacija taip pat galėtų apimti veiklą, kuri bus vykdoma traukinyje pakeliui, pvz., traukinio brigados, lokomotyvo ar kiti sudėties pakeitimai.
Transeuropinis geležinkelio tinklas	Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/16/EB (*) 1 priede aprašytas geležinkelio tinklas.
Perkrovimas	Intermodalinių važtos vienetų perkėlimas iš vienos transporto priemonės į kitą.
Krovinio reiso planas	Rodo planuojamą etaloninį vagono arba intermodalinės vežimo vieneto reisą.

Terminas	Apibrėžtis
TSI	Žr. terminą „Techninė sąveikos specifikacija“.
Tuneliavimas	Procesas, kai privatus IP paketai yra įdedami į viešąjį IP paketą.
UDP	Vartotojo paketų kelio schemos protokolas (angl. <i>User Datagram Protocol</i>) Paprastasis vartotojo paketų kelio schemos protokolo perdavimas per tinklo adresų informacijos pertvarkos programas (angl. <i>Network Address Translators</i> , NAT) (STUN) yra lengvas protokolas, suteikiantis taikomosios priemonės galimybę nustatyti NAT bei ugniasienės tarp jų ir viešojo interneto bei jų tipą. Jis taip pat suteikia taikomosios priemonės galimybę nustatyti NAT joms skirtus viešojo interneto protokolo (IP) adresus. STUN veikia su daugeliu dabartinių NAT ir nereikalauja jokios ypatingos jų elgsenos. Todėl jis suteikia galimybę įvairiausiomis taikomosios priemonės veikti per esamą NAT infrastruktūrą.
UIC	Tarptautinė geležinkelių sąjunga
UITP	Tarptautinė viešojo transporto sąjunga
UNIFE	Organizacija, kuri rūpinasi geležinkelių sektoriaus tiekėjų interesais. Šiuo metu joje tiesiogiai yra atstovaujama maždaug 100 tiekėjų ir subrangovų, o apie 1 000 yra atstovaujama netiesiogiai per nacionalines organizacijas.
Panaudotas vieneto pajėgumas	Kodas, kuriuo nurodoma, kiek įranga yra pakrauta arba tuščia (pvz., pilna, tuščia, už konteinerio talpą mažesnis krovinys).
Važtos vienetas	Keli atskiri siuntiniai, kartu surišti ar į padėklus sukrauti taip, kad sudarytų vieną vienetą, kad juos būtų galima geriau tvarkyti mechanine įranga.
Traukinio vienetas	Krovininis traukinys, siunčiamas tik su vienu krovinio išsiuntimo pranešimu, vežantis tik vienos rūšies krovinius ir sudarytas iš vienetų vagonų, nuo krovinio siuntėjo iki krovinio gavėjo važiuojančių be tarpinio rūšiavimo.
VPN	Virtualusis privatus tinklas (angl. <i>Virtual Private Network</i>) Sąvoka „virtualusis privatus tinklas“ buvo vartojama beveik bet kokio tipo nuotolinio ryšio sistemoms, tokioms kaip viešasis telefoninio ryšio tinklas ir kadrinio perdavimo nuolatinės virtualiosios grandinės (angl. <i>Frame Relay Permanent Virtual Circuits</i>), apibūdinti. Atsiradus internetui, VPN tapo nuotolinio IP grindžiamo duomenų tinklo sinonimu. Paprastai variant, VPN sudaro du arba daugiau privačių tinklų, tarp kurių ryšys saugiai vyksta viešuoju tinklu. Į VPN gali būti sujungti atskiri kompiuteriai ir privatus tinklas (klientas ir serveris) arba nuotolinis teritorinis tinklas LAN ir privatus tinklas (serveris ir serveris). Privačius tinklus galima sujungti tuneliavimu. Paprastai VPN naudojasi internetu kaip perdavimo tinklu, tačiau koduoja tarp VPN kliento ir VPN tinklų sąsajos siunčiamus duomenis, siekiant užtikrinti, kad jų nebūtų galima perskaityti, net jei jie siuntimo metu būtų perimti.
Vagono važta	Važtos vienetas, kur vienetas yra vagonas.
Krovinio išsiuntimo užsakymas	Krovinio išsiuntimo pranešimo priedas, rodantis geležinkelio įmonei svarbią informaciją apie krovinį, kuris turi būti vežamas jos atsakomybės atkarpoje iki perleidimo gretimai geležinkelio įmonei. Nurodymas dėl vagono krovinio vežimo.
Važtaraštis	Vežėjo arba jo vardu išduodamas dokumentas, patvirtinantis sutartį dėl krovinio vežimo.

Terminas	Apibrėžtis
Žiniatinklis	Visuotinis žiniatinklis. Interneto paslauga, susiejanti dokumentus hipertekstiniais saitais nuo serverio iki serverio, kuriais vartotojas iš vieno dokumento gali pereiti į susijusį dokumentą, kad ir kur internete jis būtų saugomas.
XDR	Nuo techninės įrangos nepriklausomos duomenų struktūros standartas (angl. <i>External Data Representation</i>). XDR protokolas yra aprašytas XDR standarte (RFC1832). XDR – standartas, skirtas duomenims aprašyti ir koduoti. Jis naudingas duomenims perduoti tarp skirtingos architektūros kompiuterių. XDR yra suderintas su ISO pateikimo sluoksniu ir savo tikslu panašus į X.409 (ISO Abstrakčiosios sintaksės žymėjimo sistema). Pagrindinis skirtumas tarp jų yra tai, kad XDR naudojamas numanomas rinkimas, o X.409 – tikslus rinkimas. XDR naudojama duomenų formatams aprašyti kalba. Kalba gali būti vartojama tik duomenims aprašyti – tai nėra programavimo kalba. Ši kalba suteikia galimybę sudėtingus duomenų formatus aprašyti glausta forma. Grafinių pateikčių alternatyva (pati esanti neformalia kalba) sudėtingų duomenų atveju greitai tampa nesuprantama. Pati XDR kalba yra panaši į C kalbą. Tokiuose protokoluose kaip ONC RPC (nuotolinių procedūrų iškviatimo) ir NFS (tinklo rinkmenų sistemos) XDR naudojama duomenų formatui aprašyti. XDR standartas grindžiamas prielaida, kad baitai (arba oktetai) yra portatyvūs, čia baitas – 8 duomenų bitai. Konkreti kompiuterinė įranga turėtų baitus įvairiose laikmenose koduoti taip, kad kita kompiuterinė įranga galėtų baitus iškoduoti neprarandant reikšmės.
XML-RPC	XML-RPC – universalios dokumentų ženklavimo kalbos nuotolinių procedūrų iškviatimo protokolas (angl. <i>Extensible Markup Language-Remote Procedure Calling Protocol</i>), veikiantis internetu. Jis apibrėžia tarp užsakovų ir serverių naudojantis HTTP perduodamų pranešimų XML formatą. XML-RPC pranešimais koduojama serverio iškviečiama procedūra kartu su iškviatos parametrais arba iškviatos rezultatais. Procedūros parametrai ir rezultatai gali būti skaliariniai, skaitiniai duomenys, sekos, datos ir t. t.; tai taip pat gali būti sudėtingi įrašai ir sąrašų struktūros. Šiame dokumente aprašoma, kaip XML-RPC formatu užkoduotiems pranešimams perduoti tarp klientų ir serverių naudoti praplečiamąjį blokų mainų protokolą (angl. <i>Blocks Extensible Exchange Protocol</i>, BEEP)
XQL	Išplėstinė struktūrinė užklausų kalba (angl. <i>Extended Structured Query Language</i>)

(*) 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos (OL L 110, 2001 4 20, p. 1).

(¹) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991 8 24, p. 25).

*III priedėlis***Telematikos priemonių, skirtų krovinių/keleivių vežimo paslaugoms teikti, nacionalinės ryšių palaikymo institucijos užduotys**

- 1) Palaikyti Europos geležinkelio agentūros, TAF ir (arba) TAP valdymo komiteto ir geležinkelių sektoriaus subjektų (infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, vagonų valdytojų, stočių valdytojų, bilietų pardavėjų, intermodalinio vežimo operatorių, krovinių vežimo geležinkeliu užsakovų ir atitinkamų asociacijų) ryšius valstybėje narėje, siekiant užtikrinti, kad geležinkelių sektoriaus subjektai dalyvautų rengiant TAF ir TAP ir žinotų bendrą įvykių raidą ir valdymo komiteto sprendimus.
 - 2) Informuoti TAF ir (arba) TAP valdymo komitetą apie valstybės narės geležinkelių sektoriaus subjektų problemas ir sprendinius klausimus.
 - 3) Palaikyti ryšius su valstybės narės Geležinkelių sąveikos ir saugos komiteto (GSSK) nariu siekiant užtikrinti, kad GSSK narys prieš kiekvieną GSSK posėdį būtų informuotas apie nacionalinius su TAF ir (arba) TAP susijusius klausimus ir kad apie GSSK sprendimus, susijusius su TAF ir (arba) TAP, būtų tinkamai informuoti geležinkelių sektoriaus subjektai, kuriems tais sprendimais daromas poveikis.
 - 4) Valstybė narė užtikrina, kad būtų susisiepta su visomis licenciją turinčiomis geležinkelio įmonėmis ir kitais geležinkelių sektoriaus subjektais (infrastruktūros valdytojais, geležinkelio įmonėmis, vagonų valdytojais, stočių valdytojais, intermodalinio vežimo operatoriais, krovinių vežimo geležinkeliu užsakovais ir atitinkamomis asociacijomis) ir jiems pateikta informacija apie nacionalinę ryšių palaikymo instituciją bei patarta užmegzti ryšį su nacionaline ryšių palaikymo institucija, jei tokio ryšio jie dar neužmezgė.
 - 5) Jei geležinkelio sektoriaus subjektai valstybėje narėje yra žinomi, informuoti juos apie jų prievoles pagal TAF ir TAP reglamentus ir kad jie privalo laikytis reikalavimų.
 - 6) Bendradarbiauti su valstybės narės valdžios institucijomis siekiant užtikrinti, kad būtų paskirtas subjektas, atsakingas už centrinio informacijos domeno pildymą pagrindiniais vietovių kodais. Paskirto subjekto tapatybė pranešama Mobilumo ir transporto generaliniam direktoratui, kad informacija būtų tinkamai išplatinta.
 - 7) Užtikrinti, kad valstybės narės geležinkelių sektoriaus subjektams (infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, vagonų valdytojams, stočių valdytojams, bilietų pardavėjams, intermodalinio vežimo operatoriams, krovinių vežimo geležinkeliu užsakovams ir atitinkamoms asociacijoms) būtų lengviau keisti informacija valstybėje narėje.
-