

Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

► **B**

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 454/2011

od 5. svibnja 2011.

o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „telematskih aplikacija za putnički promet” transeuropskog željezničkog sustava

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 123, 12.5.2011., str. 11)

Promijenio:

Službeni list

	br.	stranica	datum
► <u>M1</u> Uredba Komisije (EU) br. 665/2012 od 20. srpnja 2012.	L 194	1	21.7.2012
► <u>M2</u> Uredba Komisije (EU) br. 1273/2013 od 6. prosinca 2013.	L 328	72	7.12.2013



UREDBA KOMISIJE (EU) br. 454/2011

od 5. svibnja 2011.

o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „telematskih aplikacija za putnički promet” transeuropskog željezničkog sustava

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 6. stavak 1.,

budući da:

- (1) U skladu s člankom 2. točkom (e) Direktive 2008/57/EZ, željeznički sustav podijeljen je na strukturne i funkcionalne podsustave. Svaki podsustav mora biti obuhvaćen tehničkom specifikacijom za interoperabilnost (TSI-jem).
- (2) Odlukom C(2006) 124 završna verzija od 9. veljače 2007., Komisija je ovlastila Europsku agenciju za željeznice (Agenciju) za razvoj tehničkih specifikacija za interoperabilnost na temelju Direktive 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava ⁽²⁾. U okviru dodijeljenih ovlasti, od Agencije se zahtijeva da pripremi nacrt TSI-ja vezano uz telematske aplikacije za putnike. Agencija je dostavila preporuku 31. svibnja 2010. Ova preporuka bi nakon dodjele mandata od strane Komisije morala biti nadopunjena s dodatnom preporukom koja bi se odnosila na tarife, izdavanje voznih karata i rezervacije za domaće vožnje. Prilikom izrade nacrta preporuke, Agencija mora voditi računa o nacionalnom i tehničkom razvoju u području inovativnog izdavanja voznih karata i intermodalnosti.
- (3) Tehničke specifikacije za interoperabilnost su specifikacije donesene u skladu s Direktivom 2008/57/EZ. TSI u Prilogu obuhvaća podsustav vezan uz telematske aplikacije u putničkom prometu s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i osiguranja interoperabilnosti željezničkog sustava.
- (4) Učinkovito međusobno povezivanje informacijskih i komunikacijskih sustava različitih upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika smatra se važnim, posebno za pružanje ažuriranih informacija za usluge izdavanja voznih karata putnicima.
- (5) Svrha ovog TSI-ja je utvrditi postupke i sučelja između svih vrsta sudionika s ciljem davanja informacija i izdavanja voznih karata putnicima putem općenito dostupnih tehnologija. TSI bi trebao uključivati razmjenu informacija za sljedeće vidove: sustav davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustave za rezervaciju i plaćanje karata, upravljanje prtljagom, izdavanje

⁽¹⁾ SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

⁽²⁾ SL L 110, 20.4.2001., str. 1.

▼B

voznih karata na prodajnim mjestima, prodajnim automatima, na vlakovima, putem telefona, interneta ili drugih široko dostupnih tehnologija, upravljanje vezama između vlakova i drugih vrsta prijevoza.

- (6) Informacije koje se pružaju putnicima moraju biti dostupne u skladu sa zahtjevima Odluke Komisije 2008/164/EZ od 21. prosinca 2007. o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti u odnosu na „osobe smanjene pokretljivosti” u transeuropskom konvencionalnom željezničkom sustavu i željezničkom sustavu velikih brzina ⁽¹⁾.
- (7) Odredbe ovog TSI-ja ne bi trebale prejudicirati odluke koje donose države članice na temelju članka 2. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾.
- (8) Podrobne specifikacije nužne su za osiguranje primjene ove Uredbe. Te specifikacije definiraju sustave za razmjenu podataka utemeljene na zajedničkim elementima i na povezivanju informacijskih i komunikacijskih sustava svih važnih sudionika. Pored toga, potreban je opis načina upravljanja za razvoj, uvođenje i djelovanje ovog sustava, te glavni plan za razvoj i uvođenje ovog sustava. Ti dokumenti će se izraditi tijekom početne faze provedbe. Stoga je potrebno izmijeniti TSI u kasnijoj fazi s ciljem uzimanja u obzir ovih dokumenata (podrobnih specifikacija, načina upravljanja i glavnog plana).
- (9) U skladu s člankom 5. stavkom 8. Direktive 2008/57/EZ, tehnički dokumenti koje je objavila Agencija i koji se navode u ovoj Uredbi moraju se smatrati priložima TSI-ju i moraju postati obvezni od trenutka primjene TSI-ja.
- (10) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog u skladu s člankom 29. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Tehnička specifikacija za interoperabilnost (dalje u tekstu „TSI”) u vezi sa sastavnim dijelom „aplikacije za putnički promet” podsustava „telematske aplikacije” transeuropskog željezničkog sustava iz članka 6. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ definirana je u Prilogu I.

2. TSI se primjenjuje na sastavni dio „aplikacije za putnički promet” podsustava „telematske aplikacije” transeuropskog željezničkog sustava definiranog u Prilogu II. odjeljku 2.5. Direktive 2008/57/EZ.

3. U pogledu usluga željezničkog prijevoza putnika koji se odvija iz ili prema trećim zemljama, sukladnost sa zahtjevima ovog TSI-ja je ovisna o dostupnosti informacija od sudionika izvan EU-a osim u slučaju da dvostrani sporazumi osiguravaju razmjenu informacija sukladnu s TSI-jem.

⁽¹⁾ SL L 64, 7.3.2008., str. 72.

⁽²⁾ SL L 315, 3.12.2007., str. 14.

▼ B*Članak 2.*

Ovaj TSI trebao bi se primijeniti u tri faze:

- prva faza u kojoj bi se uspostavile detaljne IT specifikacije, način upravljanja i glavni plan (faza jedan),
- druga faza u kojoj bi se razvio sustav za razmjenu podataka (faza dva), i
- završna faza u kojoj bi se uveo sustav za razmjenu podataka (faza tri).

Članak 3.

1. Europska agencija za željeznice na svojoj internetskoj stranici objavljuje tehničke dokumente navedene u Prilogu III. i redovito ih ažurira. Ona primjenjuje postupak za upravljanje promjenom za tehničke dokumente koji je naveden u odjeljku 7.5.2. Priloga I. Ona izvješćuje Komisiju o stanju tih dokumenata. Komisija obavješćuje države članice putem odbora osnovanog u skladu s člankom 29. Direktive 2008/57/EZ.

2. Europska agencija za željeznice na svojoj internetskoj stranici objavljuje referentne dokumente iz odjeljka 4.2.19. Priloga I. i redovito ih ažurira. Ona izvješćuje Komisiju o stanju tih dokumenata. Komisija obavješćuje države članice preko Odbora osnovanog u skladu s člankom 29. Direktive 2008/57/EZ.

3. Europska agencija za željeznice podnosi svoju preporuku o otvorenim pitanjima navedenim u Prilogu II. ovoj Uredbi do 31. ožujka 2012.

▼ M2*Članak 4.*

Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, upravitelji kolodvora, prodavači vozničkih karata i Agencija podržavaju radove druge faze kako je navedeno u Prilogu I. odjeljku 7.3. pružajući funkcionalne i tehničke podatke i stručno znanje.

Članak 5.

Predstavnička tijela iz željezničkog sektora koja djeluju na europskoj razini kako je određeno u članku 3. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ zajedno s predstavnikom prodavača vozničkih karata i predstavnikom europskih putnika, detaljnije razvija podsustav „telematske aplikacije za putnički promet“ kako je naveden u Prilogu I. odjeljku 7.3. Krajnje rezultate iz prve faze (upute o primjeni, arhitektura, plan upravljanja i glavni plan) Europska agencija za željeznice objavljuje na svojoj internetskoj stranici.

Članak 6.

Države članice osiguravaju da su željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, upravitelji kolodvora i prodavači vozničkih karata obaviješteni o ovoj Uredbi te oni određuju nacionalna kontaktna mjesta (NCP) za praćenje njezine provedbe. Uloga NCP-ova opisana je u Prilogu VI.

⁽¹⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 1.

▼ **M2**

Članak 7.

1. Ova se Uredba izmjenjuje uzimajući u obzir rezultate druge faze kako je navedeno u Prilogu I. odjeljku 7.3.
2. Europska agencija za željeznice izmjenjuje tehnički dokument B.60 (Arhitektura) uzimajući u obzir rezultate prve faze i primjenjujući postupak iz članka 3.

▼ **B**

Članak 8.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.



PRILOG I.

1. UVOD

1.1. **Tehničko područje primjene**

Ova se tehnička specifikacija za interoperabilnost, (dalje u tekstu TSI), odnosi na element „aplikacije za putnički promet” podsustava „telematske aplikacije” transeuropskog željezničkog sustava iz članka 6. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ. Pripada funkcionalnim područjima iz popisa u Prilogu II. Direktivi 2008/57/EZ.

1.2. **Zemljopisno područje primjene**

Zemljopisno područje primjene ovog TSI-ja je transeuropski željeznički sustav kako je definiran u članku 2. točki (a) Direktive 2008/57/EZ.

1.3. **Sadržaj ovog TSI-ja**

Sadržaj ovog TSI-ja je u skladu s člankom 5. Direktive 2008/57/EZ.

Ovaj TSI u poglavlju 4. također navodi pravila za uporabu i održavanje, vezana uz tehničko i zemljopisno područje primjene.

2. DEFINICIJA PODSUSTAVA/PODRUČJE PRIMJENE

2.1. **Podsustav**

Ovaj TSI obuhvaća:

- (a) funkcionalni podsustav „telematske aplikacije za putnički promet”;
- (b) dio podsustava za održavanje vezan uz telematske aplikacije za putnički promet (npr. način uporabe, upravljanje, ažuriranje i održavanje baza podataka, programska oprema i podatkovni komunikacijski protokoli, itd.).

On uključuje pružanje informacija o sljedećim vidovima:

- (a) sustavi koji pružaju putnicima informacije prije i tijekom putovanja;
- (b) sustave za rezervacije i plaćanja;
- (c) upravljanje prtljagom;
- (d) izdavanje voznih karata na prodajnim mjestima ili prodajnim automatima, putem telefona, interneta ili drugih široko dostupnih tehnologija, te na vlakovima;
- (e) upravljanje vezama između vlakova i drugih vrsta prijevoza.

2.1.1. *Pružanje informacija putnicima prije i tijekom putovanja*

Prilog II. Uredbi (EZ) br. 1371/2007 o pravima i obavezama putnika u željezničkom prometu navodi najmanji popis informacija koje željeznički prijevoznici i/ili prodavači voznih karata moraju pružiti putnicima.

2.1.2. *Sustav rezervacija i plaćanja*

Sustavi za rezervacije i izdavanje voznih karata razmjenjuju informacije sa sustavima za plaćanje različitih prodajnih mjesta i željezničkih prijevoznika s ciljem omogućavanja putnicima da plate vozne karte, rezervacije i dodatke za putovanja i usluge koje su odabrali.

▼ B2.1.3. *Upravljanje prtljagom*

Putniku će se pružiti informacije vezane uz žalbene postupke u slučaju gubitka registrirane prtljage tijekom putovanja. Povrh toga, putnicima se pružaju informacije o slanju i podizanju registrirane prtljage.

2.1.4. *Izdavanje voznih karata putem prodajnih mjesta ili prodajnih automata, preko telefona ili interneta ili drugih široko dostupnih tehnologija*

Informacije će se razmjenjivati između željezničkih prijevoznika i prodavača voznih karta kako bi potonji mogli izdati, kad je to moguće, vozne karte, karte za više vrsta prijevoza (presjedanje), i za dodatke te provesti rezervacije.

2.1.5. *Upravljanje vezama između vlakova i drugih vrsta prijevoza*

Predlaže se norma za pružanje informacija i razmjenu informacija s drugim vrstama prijevoza.

3. OSNOVNI ZAHTJEVI

3.1. **Sukladnost s osnovnim zahtjevima**

U skladu s člankom 4. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ, transeuropski željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi moraju ispunjavati osnovne zahtjeve navedene u općim uvjetima u Prilogu III. Direktivi.

Unutar područja primjene postojećeg TSI-ja, ispunjavanje odgovarajućih osnovnih zahtjeva za podsustav navedenih u poglavlju 3. ovog TSI-ja osigurava se sukladnošću sa specifikacijama opisanim u poglavlju 4: Značajke podsustava.

3.2. **Osnovni zahtjevi**

Za osnovne zahtjeve za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet vrijedi sljedeće:

3.2.1. *Sigurnost*

Osnovni zahtjevi vezani uz sigurnost koji se primjenjuju na podsustav telematskih aplikacija za putnički promet su sljedeći: osnovni zahtjevi 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. i 1.1.5. Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ. Ovi osnovni zahtjevi nisu relevantni za podsustav telematskih aplikacija.

3.2.2. *Pouzdanost i raspoloživost*

Osnovni zahtjev 1.2. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ obrađen je u sljedećim odjeljcima:

— odjeljak 4.2.19.: Različite referentne datoteke i baze podataka,

— odjeljak 4.2.21.: Umrežavanje i komunikacija.

3.2.3. *Zdravlje*

Osnovni zahtjevi 1.3.1. i 1.3.2. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ nisu relevantni za podsustav telematskih aplikacija.

3.2.4. *Zaštita okoliša*

Osnovni zahtjevi 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. i 1.4.5. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ nisu relevantni za podsustav telematskih aplikacija.

3.2.5. *Tehnička kompatibilnost*

Osnovni zahtjev 1.5. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ nije relevantan za podsustav telematskih aplikacija.

▼ B**3.3. Posebni vidovi vezani za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet**

Za osnovne zahtjeve za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet vrijedi sljedeće:

3.3.1. Tehnička kompatibilnost

Osnovni zahtjev 2.7.1. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ uzima se u obzir u sljedećim odjeljcima:

— Odjeljak 4.2.19.: Različite referentne datoteke i baze podataka,

— Odjeljak 4.2.21.: Umrežavanje i komunikacija.

3.3.2. Pouzdanost i raspoloživost

Osnovni zahtjev 2.7.2. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ uzima se u obzir u sljedećim odjeljcima:

— Odjeljak 4.2.19.: Različite referentne datoteke i baze podataka,

— Odjeljak 4.2.21.: Umrežavanje i komunikacija.

Međutim, ovaj osnovni zahtjev, posebno metoda korištenja s ciljem jamčenja učinkovitosti telematskih aplikacija i kakvoće usluga, je temelj za cjelokupan TSI i nije ograničen samo na gore navedene odjeljke.

3.3.3. Zdravlje

Vezano uz osnovni zahtjev 2.7.3. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ, ovaj TSI ne navodi nikakve dodatne zahtjeve pored postojećih nacionalnih i europskih pravila vezanih uz najmanja pravila o ergonomiji i zaštiti zdravlja za sučelja između ovih telematskih aplikacija i korisnika.

3.3.4. Sigurnost

Osnovni zahtjev 2.7.4. iz Priloga III. Direktivi 2008/57/EZ uzima se u obzir u sljedećim odjeljcima:

— Odjeljak 4.2.19.: Različite referentne datoteke i baze podataka,

— Odjeljak 4.2.21.: Umrežavanje i komunikacija.

4. OPIS PODSUSTAVA**4.1. Uvod**

Uzimajući u obzir sve primjenjive osnovne zahtjeve, podsustav telematskih aplikacija za putnički promet karakteriziran je sljedećim osnovnim parametrima koji su opisani u sljedećim odjeljcima.

4.2. Funkcionalne i tehničke specifikacije za podsustav**▼ M2****4.2.1. Razmjena podataka o voznim redovima**

Ovim osnovnim parametrom određuje se kako željeznički prijevoznik provodi razmjenu podataka o voznim redovima.

Ovim osnovnim parametrom osigurava se objavljivanje voznih redova koji sadržavaju podatkovne elemente određene dalje u tekstu.

Ovim osnovnim parametrom osigurava se također da svaki željeznički prijevoznik pripremi točan i ažuran vozni red.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na putnički promet željezničkog prijevoznika.

Ovaj osnovni parametar slijedi sljedeći postupak:

▼B4.2.1.1. *Željeznički prijevoznik stavlja na raspolaganje podatke iz svog voznog reda drugim željezničkim prijevoznicima i trećim osobama*

Željeznički prijevoznik stavlja na raspolaganje podatke iz svog voznog reda za koje je zadužen kao jedini ili zajednički prijevoznik i koji je vezan uz prometne usluge koje su dostupne za javnost jamčeći pristup svim željezničkim prijevoznicima, trećim stranama i javnim tijelima. Željeznički prijevoznik osigurava da su podaci iz voznog reda točni i ažurirani. Podaci iz voznog reda stoje na raspolaganju barem 12 mjeseci nakon isteka tih podataka.

Kad željeznički prijevoznik obavlja prometnu uslugu za koju je on jedan od zajedničkih prijevoznika, željeznički prijevoznik osigurava, zajedno sa svim drugim prijevoznicima, točnost i ažurnost svog dijela voznog reda.

Osnovi sadržaj voznog reda čine:

- osnovno o različitim vrstama vlakova,
- prikaz vlaka,
- različiti mogući načini prikaza dana u kojima se odvija promet,
- kategorija vlaka/vrsta usluge,
- veze između putničkih usluga,
- skupine putničkih vagona uključenih u vlak,
- priključivanje na vlak, odvajanje od vlaka,
- izravne veze (povezivanje s),
- izravne veze (promjena broja vlaka),
- podaci vezani uz prometnu uslugu,
- zaustavljanja s prometnim ograničenjima,
- noćni vlakovi,
- prolazak kroz vremenske zone,
- tarife i podaci o rezervacijama,
- pružatelj informacija,
- pružatelj rezervacija,
- uslužna postrojenja,
- dostupnost vlaka (uključujući povlaštena sjedala za osobe sa smanjenom pokretljivošću, prostore za invalidska kolica, univerzalan spavaći odjeljak - vidjeti TSI za osobe sa smanjenom pokretljivošću 4.2.4.) - vidjeti odjeljak 4.2.6.1.
- dodatne usluge,
- veze - usklađivanje vremena između različitih vrsta prijevoza,
- popis kolodvora.

Za one prometne usluge nad kojima željeznički prijevoznik ima potpun isključiv nadzor, godišnji vozni red mora biti dostupan najmanje 2 mjeseca prije stupanja na snagu tog voznog reda. Za ostale usluge prijevoza, željeznički prijevoznik stavlja na raspolaganje vozni red čim prije moguće.

▼ B

Željeznički prijevoznik objavljuje svaku izmjenu godišnjeg voznog reda u uzastopnom popisu najmanje 7 dana prije stupanja na snagu tih izmjena. Ova obveza se primjenjuje samo ako je takva izmjena poznata željezničkom prijevozniku sedam ili više dana prije njenog stupanja na snagu.

Gore opisan postupak i s tim u vezi korištene informacije usklađuju se s tehničkim dokumentom(-ima):

— B.4 (vidjeti Prilog III).

▼ M24.2.2. *Izmjena podataka o tarifama*

Ovim osnovnim parametrom određuje se način izmjene podataka o tarifama između prijevoznika.

Ovim osnovnim parametrom osigurava se objavljivanje podataka o tarifama obliku opisanom u nastavku.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se u pogledu svih putničkih tarifa željezničkog prijevoznika za domaću, međunarodnu i inozemnu prodaju.

Ovim osnovnim parametrom nalažu se sljedeći postupci:

4.2.2.1. *Željeznički prijevoznik stavlja svoje vlastite tarife na raspolaganje drugim željezničkim prijevoznicima, ovlaštenim javnim tijelima i trećim osobama*

Ne dovodeći u pitanje prava putnika te na temelju ugovora o distribuciji, svi željeznički prijevoznici stavljaaju na raspolaganje svoje vlastite tarife (uključujući cjenike) tako da osiguraju pristup željezničkim prijevoznicima koje su ovlastili za prodaju, trećim osobama koje su ovlastili za prodaju te ovlaštenim javnim tijelima. Željeznički prijevoznik osigurava da su podaci o tarifama točni i ažurirani. Ako željeznički prijevoznik pruža uslugu prijevoza zajedno s drugim prijevoznicima, željeznički prijevoznik osigurava, zajedno s drugim zajedničkim prijevoznicima, da su podaci o tarifama točni i ažurirani.

Glavni sadržaj podataka o tarifama namijenjenima za međunarodnu i inozemnu prodaju definiran je u Prilogu IV.

Podaci o tarifama namijenjenima za međunarodnu ili inozemnu prodaju stavljaaju se na raspolaganje najmanje onoliko unaprijed koliko je propisano u Prilogu IV.

Gore navedeni postupak i informacije koje se koriste za njega moraju biti u skladu s podacima vezanima uz tarife namijenjene za međunarodnu i inozemnu prodaju s tehničkim dokumentom/dokumentima:

— B.1 (vidjeti Prilog III.),

— B.2 (vidjeti Prilog III.),

— B.3 (vidjeti Prilog III.).

Gore naveden postupak i podaci koji se koriste za njega u pogledu podataka o tarifama namijenjenima za domaću prodaju moraju biti usklađeni s tehničkim dokumentima koje izrađuje Agencija (vidjeti Prilog II.).

▼B4.2.3. *Obrada informacija o kontaktnim podacima željezničkog prijevoznika*

Ovaj osnovni parametar propisuje kako željeznički prijevoznik mora pružati informacije o svojoj službenoj internetskoj stranici na kojoj kupci mogu dobiti točne informacije.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sve željezničke prijevoznike.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.3.1. *Željeznički prijevoznik stavlja na raspolaganje sve svoje kontakt podatke*

Željeznički prijevoznik stavlja na raspolaganje drugim željezničkim prijevoznicima, Agenciji, trećim stranama i javnim tijelima skup podataka koji uključuje naziv prijevoznika, oznaku prijevoznika i službenu internetsku stranicu. Službenu internetsku stranicu iz ovog osnovnog parametra mora se moći strojno čitati, te ona mora biti usklađena sa smjernicama vezanim uz dostupnost internetskog sadržaja. Ako željeznički prijevoznik vodi zajedničku poslovnu jedinicu s drugim željezničkim prijevoznikom(-icima), naziv zajedničke poslovne jedinice, oznake prijevoznika i službene internetske stranice moraju biti dostupne drugim željezničkim prijevoznicima.

Kad pojedini željeznički prijevoznik stavi na raspolaganje podatke iz voznog reda drugim željezničkim prijevoznicima u skladu s odjeljkom 4.2.1.1., on osigurava da naziv prijevoznika u voznom redu sadrži odgovarajući naziv prijevoznika u ovoj skupini podataka. Ako se dogode izmjene, željeznički prijevoznik ažurira sadržaj skupine podataka čim je to moguće.

4.2.4. *Obrada podataka vezanih uz uvjete prijevoza*

Ovaj osnovni parametar određuje kako željeznički prijevoznik mora postupati s podacima vezanim uz uvjete prijevoza.

Ovaj osnovni parametar osigurava da su uvjeti prijevoza dostupni na službenoj internetskoj stranici željezničkog prijevoznika.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na putnički promet željezničkog prijevoznika.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeći postupak:

4.2.4.1. *Željeznički prijevoznik objavljuje informacije vezane uz uvjete prijevoza*

Željeznički prijevoznik objavljuje informacije vezane uz:

- opće uvjete prijevoza za željezničke putnike (GCC-CIV/PRR),
- vlastite uvjete prijevoza,
- upućivanje na Uredbu (EZ) br. 1371/2007 od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu,
- prihvaćene načine plaćanja,
- uvjete prodaje i uslugu poslije prodaje, posebno vezane uz zamjenu i naknadu karata,
- postupke za predaju pritužbi,

barem na svojoj internetskoj stranici. Ta internetska stranica mora biti usklađena sa smjernicama za internetski sadržaj koje uzimaju u obzir potrebe osoba sa slušnim i/ili vidnim nedostacima.

Ovaj postupak obavlja se za prvu objavu ne kasnije od 6 mjeseci nakon što ovaj TSI stupi na snagu. Izmjene ovih informacija objavljuju se najmanje 6 dana prije njihovog stupanja na snagu. Željeznički

▼ **B**

prijevoznik navodi stavke koji su izmijenjeni u usporedbi s prethodnom verzijom. U takvim okolnostima željeznički prijevoznik održava prethodnu verziju ovih informacija na svojoj internetskoj stranici.

4.2.5. *Obrada informacija vezanih uz prijevoz registrirane prtljage*

Ovaj osnovni parametar propisuje na koji način željeznički prijevoznik osigurava pružanje informacija o prijevozu registrirane prtljage ako tu uslugu nudi željeznički prijevoznik. Ako se ova usluga ne nudi, željeznički prijevoznik mora o tome dati informaciju.

Ovaj osnovni parametar osigurava da su podaci vezani uz postupanje s registriranom prtljagom dostupni putnicima.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeći postupak:

4.2.5.1. *Željeznički prijevoznik objavljuje uvjete za postupanje s registriranom prtljagom*

Željeznički prijevoznik objavljuje za putnike uvjete postupanja s registriranom prtljagom kad željeznički prijevoznik nudi takvu uslugu. Ako ta usluga nije u ponudi, željeznički prijevoznik mora objaviti informacije o tome. Ove informacije objavljuju se barem na službenoj internetskoj stranici željezničkog prijevoznika. Ta internetska stranica mora biti usklađena sa smjernicama za internetski sadržaj koje uzimaju u obzir potrebe osoba sa slušnim i/ili vidnim oštećenjima.

Ovaj postupak se provodi za prvo izdanje najkasnije 6 mjeseci nakon stupanja na snagu ovog TSI-ja. Promjene ovih informacija objavljuju se najmanje 6 dana nakon stupanja na snagu izmjena. Željeznički prijevoznik navodi stavke koji su izmijenjeni u usporedbi s prethodnom verzijom. U takvim okolnostima željeznički prijevoznik održava prethodnu verziju ovih informacija na svojoj internetskoj stranici.

4.2.6. *Obrada informacija vezanih uz prijevoz i pomoć osobama sa smanjenom pokretljivošću (PRM-ima)*

Ovaj osnovni parametar određuje kako željeznički prijevoznik, prodavač voznih karata, i/ili upravitelj kolodvora moraju osigurati informacije o prijevozu i pružanju pomoći osobama sa smanjenom pokretljivošću (PRM-ima).

Ovaj osnovni parametar osigurava da su podaci o prijevozu i pružanju pomoći osobama sa smanjenom pokretljivošću na raspolaganju putnicima. Ako željeznički prijevoznik koristi IT komunikacije u svrhu slanja zahtjeva za dostupnost/ rezervaciju pomoći osobama sa smanjenom pokretljivošću, sustav na koji je upućen mora barem biti sposoban postupiti s tim porukama u skladu s protokolom navedenim u tehničkom dokumentu B.10 (vidjeti Prilog III.). Povrh toga, sustav izdaje broj potvrde za rezervaciju pomoći - ovo je u osnovi radi pružanja korisniku/putniku jamstva i garancije da će pomoć biti pružena te za uspostavu nadležnosti i odgovornosti za pružanje pomoći. Te poruke sadrže sve informacije potrebne kako bi željeznički prijevoznik, prodavač voznih karata i/ili upravitelj kolodvora mogao izdati osobi sa smanjenom pokretljivošću broj potvrde (za svaki polazak i dolazak na svakom putovanju) vezano uz osiguranje pomoći.

Određbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sljedeći način: postupanje s informacijama vezanim uz prijevoz osobe sa smanjenom pokretljivošću primjenjuje se u pogledu putničkog prometa željezničkog prijevoznika. ► **M2** ◀

▼ B

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.6.1. **Željeznički prijevoznik objavljuje informacije o dostupnosti željezničkih usluga i uvjetima za pristup željezničkim vozilima**

Željeznički prijevoznik objavljuje sljedeće informacije:

- tipove/brojeve vlakova i/ili broj pruge (ako broj vlaka nije dostupan javnosti) na kojima su dostupni sadržaji za osobe sa smanjenom pokretljivošću,
- vrstu i najmanje količine sadržaja za osobe sa smanjenom pokretljivošću na gore navedenim vlakovima (prostor za invalidska kolica, mjesto za osobe sa smanjenom pokretljivošću, nužnik za osobe sa smanjenom pokretljivošću, razmještaj sjedala osoba sa smanjenom pokretljivošću) u normalnim uvjetima rada,
- načini podnošenja zahtjeva vezano uz pomoć pri ukrcaju i iskrcaju iz vlakova (uključujući rok za obavješćivanje osoba sa smanjenom pokretljivošću, adresu, e-mail, radno vrijeme i broj u skladu s člankom 24. Uredbe o pravima putnika),
- najveću dopuštenu veličinu i težinu invalidskih kolica (uključujući težinu osobe sa smanjenom pokretljivošću),
- uvjete prijevoza za prateće osobe i/ili životinje,
- uvjete pristupa kolodvorskoj zgradi i peronima, uključujući podatke je li kolodvor razvrstan kao dostupan za osobe sa smanjenom pokretljivošću i postoji li osoblje za pružanje pomoći osobama sa smanjenom pokretljivošću,

barem na svojoj internetskoj stranici. ► **M2** Ta internetska stranica mora biti dostupna osobama s poteškoćama. ◀

Ovaj postupak obavlja se za prvu objavu ne kasnije od 6 mjeseci nakon što ovaj TSI stupi na snagu. Izmjene ovih informacija objavljuju se najmanje 6 dana prije njihovog stupanja na snagu. Željeznički prijevoznik navodi stavke koji su izmijenjeni u usporedbi s prethodnom verzijom. U takvim okolnostima željeznički prijevoznik održava prethodnu verziju ovih informacija na svojoj internetskoj stranici.

▼ M2

4.2.6.2. **Ako se željeznički prijevoznik ili prodavač voznih karata koristi IT komunikacijom za namjenu slanja zahtjeva za dostupnost/rezervaciju pomoći za osobe sa smanjenom pokretljivošću, takvi zahtjevi moraju biti sukladni s odgovarajućim odredbama**

Distribucijski sustav koji zahtijeva uslugu, šalje sustavu zahtjeve za raspoloživost/rezervaciju određenog vlaka za navedenu vrstu pomoći.

Glavne vrste zahtjeva su:

- upiti u vezi s raspoloživosti,
- zahtjev za rezervaciju,
- zahtjev za djelomično poništenje,
- zahtjev za potpuno poništenje.

Ovaj se postupak provodi nakon prijena zahtjeva korisnika u sustav željezničkog prijevoznika ili prodavača voznih karata.

▼ M2

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenima u tehničkom dokumentu B.10 (vidjeti Prilog III.), u kojem slučaju sustavi na koje je zahtjev naslovljen moraju biti u stanju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega,
- ili na drugi način određenim normama, u kojem slučaju sustavi na koje je zahtjev naslovljen moraju biti u stanju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega.

▼ B

4.2.6.3. Sustav na kojeg je zahtjev naslovljen šalje odgovor vezan uz raspoloživost/rezervaciju pomoći za osobe sa smanjenom pokretljivošću

Ako željeznički prijevoznik koristi IT komunikaciju za svrhu slanja odgovora na zahtjev vezan uz raspoloživost/rezervaciju pomoći za osobe sa smanjenom pokretljivošću, pridržava se uvjeta tog postupka.

Ako je zahtjev za raspoloživost/rezervaciju pomoći za osobe sa smanjenom pokretljivošću ispravno sročeni u skladu s gore navedenim postupkom, sustav na koji je naslovljen šalje sustavu koji je podnio zahtjev za raspoloživost/rezervaciju odgovor vezan uz zahtijevanu vrstu pomoći.

Glavne vrste odgovora na zahtjev za rezervaciju su:

- odgovor vezan uz raspoloživost,
- potvrda zahtjeva za rezervaciju,
- potvrda zahtjeva za djelomično poništenje,
- potvrda zahtjeva za potpuno poništenje,
- negativan odgovor.

Ovaj postupak se provodi kao odgovor za ulazni zahtjev od strane sustava kojem je poslan u skladu s gore opisanim postupkom.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti sukladni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.10 (vidjeti Prilog III.),
- ili s na drugi način određenim normama,

prema protokolu koji koristi sustav koji podnosi zahtjev.

4.2.7. *Postupanje s informacijama vezanim uz prijevoz bicikala*

Ovaj osnovni parametar propisuje kako željeznički prijevoznik osigurava informacije vezane uz prijevoz bicikala.

Ovaj osnovni parametar osigurava da su informacije za prijevoz bicikala dostupne putnicima. Sustav za primanje zahtjeva mora biti sposoban postupati s porukama barem u skladu s protokolom navedenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III).

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sljedeći način: postupanje s podacima vezanim uz prijevoz bicikala primjenjuje se u pogledu putničkog prometa željezničkog prijevoznika u kojima je prijevoz bicikala u ponudi. Odredbe ovog osnovnog parametra vezano uz elektronički zahtjev/potvrdu primjenjuju se ako postoji sporazum između strana koje podnose zahtjev i strana koje ga primaju za pružanje usluga kad se takav prijevoz može rezervirati ili je podložan obveznoj rezervaciji.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

▼B

4.2.7.1. Željeznički prijevoznik objavljuje informacije vezane uz prijevoz bicikala

Željeznički prijevoznik objavljuje za putnike uvjete za prijevoz bicikala kada taj željeznički prijevoznik nudi takvu uslugu. Ove informacije objavljuju se najmanje na službenoj internetskoj stranici željezničkog prijevoznika. Ta internetska stranica mora biti usklađena sa smjernicama za internetski sadržaj koje uzimaju u obzir potrebe osoba sa slušnim i/ili vidnim oštećenjima. Ti uvjeti moraju navesti najmanje:

- tipove/brojeve vlakova i/ili broj pruge, (ako broj vlaka nije dostupan javnosti), na kojima je dostupan prijevoz bicikala,
- određena vremena/razdoblja u kojima je dopušten prijevoz bicikala,
- cijene prijevoza bicikala,
- je li potrebna ili raspoloživa posebna rezervacija za spremište bicikala na vlaku (uključujući rok za obavješćivanje, radno vrijeme, e-mail i/ili telefon).

Prva objava ovih uvjeta obavlja se ne kasnije od 6 mjeseci nakon što ovaj TSI stupi na snagu. Izmjene ovih informacija objavljuju se najmanje 6 dana prije njihovog stupanja na snagu. Željeznički prijevoznik navodi članke koji su izmijenjeni u usporedbi s prethodnom verzijom. U takvim okolnostima željeznički prijevoznik održava prethodnu verziju ovih informacija na svojoj službenoj internetskoj stranici.

4.2.7.2. Željeznički prijevoznik ili prodavači voznih karata podnose zahtjeve za dostupnost/rezervaciju vezane uz bicikle sustavu za rezervaciju

Mogućnost rezervacije uvjetovana je postojanjem trgovačkog sporazuma između predmetnog(-ih) prijevoznika i distributera. Takvi sporazumi mogu uključivati cijene, tehničke i sigurnosne norme, određena ograničenja u pogledu vlakova, mjesta polaska/dolaska, pristojbi, prodajnih kanala itd.

Ako željeznički prijevoznik ili prodavač voznih karata koristi IT komunikaciju za namjenu slanja zahtjeva za dostupnost/rezervaciju vezano uz prijevoz bicikla, takvi zahtjevi moraju biti usklađeni sa zahtjevima ovog postupka.

Na temelju sporazuma između uključenih strana, sustav koji zahtjeva uslugu šalje sustavu koji dodjeljuje uslugu zahtjeve za određenim prijevozom bicikla vezano uz raspoloživost/rezervaciju predmetnog vlaka za prijevoz bicikla.

Glavne vrste zahtjeva za rezervacije su:

- upiti vezani uz raspoloživost,
- zahtjev za rezervaciju,
- zahtjev za djelomično poništenje,
- zahtjev za potpuno poništenje.

Ovaj postupak se provodi nakon zahtjeva poslanog od strane potrošača distribucijskom sustavu željezničkog prijevoznika.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.10, (vidjeti Prilog III.), u kojem slučaju sustavi na koje se poziva moraju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega,

▼B

— ili s na drugi način određenim normama, u kojem slučaju sustavi na koje se poziva moraju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega isključivo ako postoji određen sporazum s distribucijskim sustavom koji podnosi zahtjev.

4.2.7.3. Sustav za dodjelu rezervacija šalje odgovor vezan uz raspoloživost/rezervaciju za bicikle

Ako željeznički prijevoznik koristi IT komunikaciju za svrhu slanja odgovora na zahtjev vezan uz raspoloživost/rezervaciju pomoći za prijevoz bicikala, pridržava se uputa tog postupka.

Ako je zahtjev za raspoloživost/rezervaciju prostora za bicikle ispravno sročen u skladu s gore navedenim postupkom, sustav koji dodjeljuje uslugu šalje distribucijskom sustavu koji zahtijeva uslugu zahtjev za raspoloživost/rezervaciju zahtijevanog vlaka.

Glavne vrste odgovora na zahtjev za rezervaciju su:

- odgovor vezan uz raspoloživost,
- potvrda zahtjeva za rezervaciju,
- potvrda zahtjeva za djelomično poništenje,
- potvrda zahtjeva za potpuno poništenje,
- negativan odgovor.

Ovaj postupak se provodi kao odgovor za ulazni zahtjev od strane sustava kojem je poslan u skladu s gore opisnim postupkom.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.),
- ili s na drugi način određenim normama,

prema protokolu koji koristi sustav za dodjelu usluga.

4.2.8. *Obrada podataka vezanih uz prijevoz automobila*

Ovaj osnovni parametar propisuje kako željeznički prijevoznik mora osigurati informacije vezane uz prijevoz automobila/motocikala, (dalje u tekstu riječ „automobil” uključuje motocikle), ako je u ponudi tog željezničkog prijevoznika.

Ovaj osnovni parametar osigurava da su informacije za prijevoz automobila dostupne putnicima. Odgovarajući sustav mora biti sposoban postupati s porukama barem u skladu s protokolom navedenom u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.).

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sljedeći način: postupanje s podacima vezanim uz prijevoz automobila primjenjuje se u pogledu putničkog prometa željezničkog prijevoznika koji ima prijevoz automobila u ponudi. Odredbe ovog osnovnog parametra vezano uz elektronički zahtjev/potvrdu primjenjuju se ako postoji sporazum između strane koja zahtijeva uslugu i strane koja je dodjeljuje ako se takav prijevoz može rezervirati ili je podložan obveznoj rezervaciji.

Ovaj osnovni parametar se primjenjuje kako slijedi:

4.2.8.1. *Željeznički prijevoznik objavljuje uvjete za postupanje s automobilima*

Željeznički prijevoznik obavještuje putnike o uvjetima za prijevoz automobila kada taj željeznički prijevoznik nudi takvu uslugu. Ove informacije objavljuju se najmanje na službenoj internetskoj stranici

▼B

željezničkog prijevoznika. Ta internetska stranica mora biti usklađena sa smjericama za internetski sadržaj koje uzimaju u obzir potrebe osoba sa slušnim i/ili vidnim oštećenjima.

Ti uvjeti moraju navesti najmanje:

- tipove/brojeve vlakova na kojima je dostupan prijevoz automobila,
- određeno vrijeme/razdoblja u kojima je dostupan prijevoz automobila,
- standardne cijene prijevoza automobila (uključujući cijene za smještaj putnika, kad željeznički prijevoznik nudi smještaj),
- određenu adresu i vrijeme za ukrcaj automobila na vlak,
- određenu adresu i vrijeme dolaska vlaka na određeni kolodvor,
- veličinu, težinu i druga ograničenja za prijevoz automobila.

Prva objava ovih uvjeta obavlja se ne kasnije od 6 mjeseci nakon što ovaj TSI stupi na snagu. Izmjene ovih informacija objavljuju se najmanje 6 dana prije njihovog stupanja na snagu. Željeznički prijevoznik navodi stavke koji su izmijenjeni u usporedbi s prethodnom verzijom. U takvim okolnostima željeznički prijevoznik održava prethodnu verziju ovih informacija na svojoj internetskoj stranici.

4.2.8.2. Željeznički prijevoznik ili prodavač vozničkih karata podnose zahtjev za dostupnost/rezervaciju za automobile sustavu za rezervaciju

Mogućnost rezervacije uvjetovana je postojanjem trgovačkog sporazuma između predmetnog(-ih) prijevoznika i distributera. Takvi sporazumi mogu uključivati cijene, tehničke i sigurnosne norme, određena ograničenja u pogledu vlakova, polazište/odredište, tarife, prodajne kanale itd.

Ako željeznički prijevoznik ili prodavač vozničkih karata koristi IT komunikaciju za namjenu slanja zahtjeva za dostupnost/rezervaciju vezano uz prijevoz automobila, takvi zahtjevi moraju biti usklađeni s odredbama koje uređuju ovaj postupak.

Na temelju sporazuma između uključenih strana, distribucijski sustav koji zahtijeva uslugu šalje sustavu koji dodjeljuje uslugu zahtjeve za određenim prijevozom automobila vezano uz raspoloživost/rezervaciju za predmetni vlak.

Glavne vrste zahtjeva za rezervacije su:

- upiti vezani uz raspoloživost,
- zahtjev za rezervaciju,
- zahtjev za djelomično poništenje,
- zahtjev za potpuno poništenje.

Ovaj postupak se provodi nakon zahtjeva poslanog od strane potrošača distribucijskom sustavu željezničkog prijevoznika.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.), u kojem slučaju sustavi na koje se poziva moraju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega,

▼B

— ili s na drugi način određenim normama, u kojem slučaju sustavi na koje se poziva moraju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega isključivo ako postoji određen sporazum s distribucijskim sustavom, koji zahtijeva uslugu.

4.2.8.3. Sustav za dodjelu rezervacija zahtjeva šalje odgovor vezan uz raspoloživost/rezervaciju za automobile

Ako željeznički prijevoznik koristi IT komunikaciju za svrhu slanja odgovora na zahtjev vezan uz raspoloživost/rezervaciju za prijevoz automobila, mora se pridržavati uputa tog postupka.

Ako je zahtjev za raspoloživost/rezervaciju vezan uz automobile ispravno sročćen u skladu s gore navedenim postupkom, sustav koji dodjeljuje uslugu šalje sustavu koji zahtijeva uslugu, odgovor vezan uz raspoloživost/rezervaciju zahtijevanog vlaka.

Glavne vrste odgovora na zahtjev za rezervaciju su:

- odgovor vezan uz raspoloživost,
- potvrda zahtjeva za rezervaciju,
- potvrda zahtjeva za djelomično poništenje zahtjeva,
- potvrda zahtjeva za potpuno poništenje zahtjeva,
- negativan odgovor.

Ovaj postupak se provodi kao odgovor na zahtjev koji uđe u sustav za dodjelu usluge u skladu s gore opisanim postupkom.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.),
- ili s na drugi način određenim normama,

prema protokolu koji koristi distribucijski sustav, koji zahtijeva uslugu.

4.2.9. *Postupanje s raspoloživošću/rezervacijom*

Ovaj osnovni parametar propisuje način na koji željeznički prijevoznici obrađuju rezervacije za smještaj putnika. Sve razne vrste smještaja (poput sjedala, spavaćih kola, zajedničkih spavaćih prostora, invalidskih mjesta, prostora za invalidska kolica, univerzalne odjeljke za spavanje (vidjeti TSI za osobe sa smanjenom pokretljivošću odjeljak 4.2.4.)) označuju se kao „mjesta”, ako nije potrebna bolje određena specifikacija. Rezervacije za prijevoz bicikala i automobila te pomoći za osobe sa smanjenom pokretljivošću, opisane su u zasebnim osnovnim parametrima u zasebnim odjeljcima.

Rezervacija mjesta jednostavno se odnosi na rezerviranje smještaja, pored ugovora o prijevozu, ili može biti dio kombinirane transakcije koja uključuje i smještaj i ugovor o prijevozu.

Ovaj osnovni parametar osigurava da željeznički prijevoznici koji izdaju i zaprimaju zahtjeve razmijene odgovarajuće informacije o raspoloživosti i rezervacijama. Odgovarajući sustav je u mogućnosti obraditi barem poruke u skladu s protokolom navedenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.).

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se ako postoji sporazum između strane koja podnosi zahtjev i one kojoj se upućuje u pogledu usluga koje se mogu rezervirati na podlozi obvezne rezervacije.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

▼B

4.2.9.1. Željeznički prijevoznik ili prodavači voznih karata podnose zahtjeve za dostupnost/rezervaciju sustavu za dodjelu rezervacija

Mogućnost rezervacije uvjetovana je postojanjem trgovačkog sporazuma između predmetnog(-ih) prijevoznika i distributera. Takvi sporazumi mogu uključivati cijene, tehničke i sigurnosne norme, određena ograničenja u pogledu vlakova, polazište/odredište, tarife, prodajne kanale itd. Ako željeznički prijevoznik ili prodavač voznih karata koristi IT komunikaciju za namjenu slanja zahtjeva za dostupnost/rezervaciju vezano uz prijevoz automobila, takvi zahtjevi moraju biti usklađeni s odredbama koje uređuju ovaj postupak.

Na temelju sporazuma između uključenih strana, sustav koji zahtijeva uslugu šalje sustavu koji dodjeljuje uslugu zahtjeve za određenim prijevozom bicikala vezano uz raspoloživost/rezervaciju predmetnog vlaka za prijevoz automobila.

Glavne vrste zahtjeva za rezervacije su:

- upiti vezani uz raspoloživost,
- zahtjev za rezervaciju,
- zahtjev za djelomično poništenje,
- zahtjev za potpuno poništenje.

Ovaj postupak se provodi nakon zahtjeva poslanog od strane potrošača distribucijskom sustavu željezničkog prijevoznika.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.), u kojem slučaju sustavi na koje se poziva moraju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega,
- ili s na drugi način određenim normama, u kojem slučaju sustavi na koje se poziva moraju razumjeti zahtjev i odgovoriti na njega isključivo ako postoji određeni sporazum sa sustavom koji zahtijeva uslugu.

4.2.9.2. Sustav za dodjeljivanje rezervacija šalje odgovor vezan uz raspoloživost/rezervaciju

Ako je zahtjev za raspoloživost/rezervaciju mjesta ispravno sročten u skladu s gore navedenim postupkom, sustav za dodjeljivanje rezervacija šalje odgovor vezan uz raspoloživost/rezervaciju zahtijevanog vlaka distribucijskom sustavu koji zahtijeva rezervaciju.

Glavne vrste odgovora na zahtjev za rezervaciju su:

- odgovor vezan uz raspoloživost,
- potvrda zahtjeva za rezervaciju,
- potvrda zahtjeva za djelomično poništenje,
- potvrda zahtjeva za potpuno poništenje,
- prijedlog za zamjenu,
- negativan odgovor.

Ovaj postupak se provodi kao odgovor na zahtjev koji uđe u sustav za dodjelu usluge u skladu s gore opisanim postupkom.

Podatkovni elementi i sadržaj informacija poruke koja se koristi za ispunjavanje obveza moraju biti usklađeni:

- bilo s elementima određenim u tehničkom dokumentu B.5 (vidjeti Prilog III.),
- ili s na drugi način određenim normama,

prema protokolu koji koristi distribucijski sustav, koji zahtijeva uslugu.

▼B4.2.10. *Postupanje sa sigurnosnim elementima za distribuciju proizvoda*

Ovaj osnovni parametar navodi način na koji željeznički prijevoznik koji dodjeljuje uslugu stvara sigurnosne elemente za distribuciju svojih proizvoda.

Ovaj osnovni parametar mora osigurati da željeznički prijevoznici i putnici pravodobno dobiju od željezničkog prijevoznika sigurnosne informacije i reference za razne vrste voznih karata.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.10.1. *Sustav koji dodjeljuje uslugu stvara sigurnosni element za elektroničku dostavu*

Ako željeznički prijevoznik izdaje voznu kartu/rezervaciju usklađenu s CIV-om, osoblje željezničkog prodajnog mjesta/ agencije/posrednika ili distribucijski sustav željezničkog prijevoznika stvara sigurnosne informacije koje se dodaju u voznu kartu/rezervaciju.

Ovaj postupak se provodi čim se status rezervacije i podaci o prodajnoj transakciji uspješno pošalju distribucijskom sustavu odnosnih željezničkih prijevoznika.

Gore naveden postupak i informacije koje se za njega koriste moraju biti usklađeni s:

— normom za postupanje sa sigurnosnim elementima za distribuciju proizvoda koja je još u razvoju. Stoga je to otvorena točka koja je navedena u Prilogu II.

4.2.10.2. *Sustav za dodjelu usluga stvara referentan broj spisa za željezničkog prijevoznika vezano uz elektroničku dostavu*

Ako željeznički prijevoznik izdaje voznu kartu/rezervaciju usklađenu s CIV-om, osoblje željezničkog prodajnog mjesta/ agencije/posrednika ili distribucijski sustav željezničkog prijevoznika stvara referentan broj spisa za pronalaženje vozne karte/rezervacije i unosi sve informacije vezane uz voznu kartu u svoj distribucijski sustav.

Ovaj postupak se obavlja čim se status rezervacije i podaci o prodajnoj transakciji uspješno pošalju distribucijskom sustavu odnosnih željezničkih prijevoznika.

Gore naveden postupak i informacije korištene za njega moraju biti usklađeni s:

— normom za postupanje sa sigurnosnim elementima za distribuciju proizvoda koji je još u razvoju. Stoga je to otvorena točka koja je navedena u Prilogu II.

4.2.10.3. *Sustav za dodjelu usluge stvara referentan broj za putnika za elektroničku dostavu*

Ako željeznički prijevoznik izdaje voznu kartu/rezervaciju usklađenu s CIV-om, osoblje željezničkog prodajnog mjesta/ agencije/posrednika ili distribucijski sustav željezničkog prijevoznika stvara referentan broj i dodaje ga u voznu kartu/rezervaciju.

Ovaj postupak se provodi čim se status rezervacije i podaci o prodajnoj transakciji uspješno pošalju distribucijskom sustavu odnosnih željezničkih prijevoznika.

▼B

Gore naveden postupak i informacije koje se za njega koriste moraju biti usklađeni s:

- normom za postupanje sa sigurnosnim elementima za distribuciju proizvoda koji je još u razvoju. Stoga je to otvorena točka koja je navedena u Prilogu II.

4.2.11. *Dostava proizvoda potrošaču nakon kupnje (izvršenje)*

Ovaj osnovni parametar zadaje sve moguće izravne i neizravne metode za izvršenje koje su povezane s voznom kartom i/ili rezervacijom i vrstom korištenog medija (npr. papir).

Ovaj osnovni parametar osigurava da izdavač ili prodavač voznih karata izdaju vozne karte prema normama koje osiguravaju interoperabilnost između željezničkih prijevoznika. Prilikom izdavanja međunarodnih i u inozemstvu izdanih voznih karata, željeznički prijevoznici koriste barem jednu od vrsta izvršenja navedenih u odjeljku 4.2.11.1. Izvršenje - izravno - za međunarodnu i inozemnu prodaju te u odjeljku 4.2.11.2. Izvršenje - neizravno - za međunarodnu i inozemnu prodaju.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se najmanje u pogledu tarifa za međunarodnu i inozemnu prodaju.

4.2.11.1. *Izvršenje - izravno - međunarodna i inozemna prodaja*

Ovaj postupak je alternativan postupku 4.2.11.2. Izvršenje - neizravno - međunarodna i inozemna prodaja.

Željeznički prijevoznik prihvaća barem vozne karte prema definiciji u tehničkom dokumentu B.6 (vidjeti Prilog III), osim kad karta nije odgovarajuća za putovanje koje se poduzima, kad željeznički prijevoznik ima opravdanu osnovu da sumnja na prijevaru i kad se vozna karta ne koristi u skladu s uvjetima prijevoza u skladu s odjeljkom 4.2.4.

Osnovne vrste izdanih karata su navedene u tehničkom dokumentu B.6 Priloga III.:

- vozna karata i rezervacija,
- samo vozna karta,
- samo rezervacija,
- dodatne usluge,
- nadoplata,
- izmjena plana putovanja,
- kupon za ukrcaj,
- posebne cijene prijevoza u skladu s nacionalnim željezničkim karticama,
- skupna karta,
- međunarodne željezničke kartice raznih vrsta,
- kupon za prateće vozilo,
- putnički vaučer za nadoknadu.

Gore naveden postupak i informacije korištene za njega moraju biti usklađeni s tehničkim dokumentom(-ima):

- B.6 (vidjeti Prilog III).

▼B

4.2.11.2. Izvršenje - neizravno - međunarodna i inozemna prodaja

Ovaj postupak je alternativa postupku 4.2.11.1. Izvršenje - izravno — međunarodna i inozemna prodaja

Ako željeznički prijevoznik vrši prodaju koristeći izravno izvršenje jednom od sljedećih metoda, mora koristiti sljedeće norme:

- elektronička dostava usklađena s CIV-om (vozna karata pri odlasku),
- „očitovanje na popisu” usklađeno s CIV-om,
- vozna karta A4 usklađena s CIV-om dostavljena e-mailom.

Glavne vrste izdanih voznih karata su:

- otvorena vozna karta (samo putovanje),
- otvorena vozna karta + rezervacija (putovanje i rezervacija),
- otvorena vozna karta + dodatak (putovanje i dodatak),
- otvorena vozna karta + rezervacija + dodatak (putovanje, rezervacija i dodatak),
- vozna karta sa skupnom cijenom (putovanje i rezervacija).

Gore naveden postupak i informacije koje se koriste za njega moraju biti usklađeni sa sljedećim tehničkim dokumentom(-ima):

- B.6 (vidjeti Prilog III.),
- B.7 (vidjeti Prilog III.),
- norma za europsku „vozna karta pri polasku” i europsku „očitovanje na popisu”, su u razvoju. Stoga je ovo otvoreno pitanje i nalazi se u Prilogu II.

4.2.11.3. Izvršenje - izravno - domaća prodaja

Ovo je otvoreno pitanje (vidjeti Prilog II.).

4.2.11.4. Izvršenje - neizravno - domaća prodaja

Ovo je otvoreno pitanje (vidjeti Prilog II.).

4.2.12. *Postupanje vezano uz pružanje podataka na području kolodvora*

Ovaj osnovni parametar propisuje kako upravitelj kolodvora pruža potrošaču podatke o vožnji vlakova unutar područja kolodvora.

Odredbe se primjenjuju samo ako je došlo do obnove, veće nadogradnje ili nove ugradnje glasovnih najava i/ili sustava za prikaz.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se barem u pogledu kolodvora na kojima se zaustavljaju vlakovi koji voze u međunarodnom prometu.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.12.1. Upravitelj kolodvora obavješćuje korisnike usluga unutar kolodvora

U pogledu informacija o polasku vlakova, upravitelji željezničkih kolodvora pružaju sljedeće podatke o polasku vlakova korisniku usluga na željezničkim kolodvorima:

- vrsta vlaka/ili broj,
- odredišni kolodvor(-i),

▼B

- po potrebi prijelazni kolodvor(-i),
- peron ili kolosijek,
- predviđeno vrijeme polaska.

U slučaju odstupanja od ovih informacija za odlazeće vlakove, upravitelji željezničkih kolodvora pružaju najmanje sljedeće podatke o polasku vlakova korisniku usluga na željezničkim kolodvorima:

- vrsta vlaka/ili broj,
- odredišni kolodvor(-i),
- predviđeno vrijeme polaska,
- odstupanje od planirane vožnje.

U pogledu informacija o obustavljenim vlakovima, upravitelji željezničkih kolodvora pružaju najmanje sljedeće podatke o polasku vlakova korisniku usluga na željezničkim kolodvorima:

- polazni kolodvor(-i),
- vrijeme dolaska na kolodvor na kojem se obustavlja vožnja,
- vrsta vlaka/ili broj,
- dolazni peron ili kolosijek.

U slučaju odstupanja od ovih informacija za obustavljene vlakove, upravitelji željezničkih kolodvora pružaju najmanje sljedeće podatke o takvim vlakovima na željezničkim kolodvorima:

- vrsta vlaka/ili broj,
- odredišni kolodvor(-i),
- predviđeno vrijeme polaska,
- odstupanje od planirane vožnje.

Odstupanja od planirane vožnje čine:

- značajna kašnjenja,
- promjena perona ili kolosijeka,
- potpuno ili djelomično stavljanje izvan snage vlaka,
- preusmjeravanje vlaka.

Upravitelj kolodvora odlučuje na temelju sporazuma sa željezničkim prijevoznicima i/ili upraviteljima infrastrukture o:

- vrsti informacijskog sustava (prikaz/ili glasovna obavijest),
- trenutku pružanja informacija,
- mjestu unutar kolodvora na kojem se ugrađuje informacijski sustav.

U skladu sa sporazumnim ugovorom, informacije o odstupanjima željeznički prijevoznici i/ili upravitelji infrastrukture pravovremeno dostavljaju upravitelju kolodvora.

4.2.13. *Postupanje vezano uz pružanje informacija na vozilima*

Ovaj osnovni parametar određuje kako željeznički prijevoznik pruža informacije o vožnji vlaka na vozilima.

Odredbe se odnose na nova, obnovljena ili modernizirana željeznička vozila, ako se informacijski sustav, (glasovne obavijesti i/ili prikazi), obnavlja ili ugrađuje.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se barem na one vlakove koji voze u međunarodnom prometu.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

▼B

4.2.13.1. Željeznički prijevoznik obavještuje putnike u vlaku

Željeznički prijevoznici pružaju putnicima u vlaku informacije:

— na polaznom kolodvoru i većim prijelaznim kolodvorima:

- vrsta vlaka i/ili broj,
- ciljni kolodvor/i,
- prema potrebi prijelazni kolodvori,
- značajna kašnjenja,
- razlozi kašnjenja, ako su poznati.

Prije dolaska na prijelazni kolodvor:

— sljedeći kolodvor (naziv kolodvora).

Prije dolaska na glavni prijelazni kolodvor i odredišni kolodvor:

- sljedeći kolodvor (naziv kolodvora),
- planirano vrijeme dolaska,
- procijenjeno vrijeme dolaska i/ili informacije o kašnjenju,
- sljedeće glavne mogućnosti priključka (po slobodnoj ocjeni željezničkog prijevoznika).

Željeznički prijevoznik odlučuje o:

- vrsti informacijskog sustava (prikaz/ili glasovna obavijest),
- o vremenu u kojem će se pružiti informacije,
- mjestu na vlaku na kojem će se ugraditi uređaji za informiranje.

4.2.14. *Priprema vlaka*

Ovaj osnovni parametar određuje način na koji željeznički prijevoznik mora informirati upravitelja infrastrukture da je vlak spreman za polazak i pristup na mrežu kad su obavljene zadaci vezani uz polazak vlaka kako je propisno u TSI-ju za odvijanje i upravljanje prometom u odjeljku 4.2.3.3. ili kad se promijenio broj vlaka.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sve vlakove željezničkog prijevoznika.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.14.1. Poruka „vlak je pripravan” za sve vlakove

Željeznički prijevoznik šalje poruku „vlak je pripravan” upravitelju infrastrukture svaki put kad je vlak spreman pristupiti mreži prvi put, ako nacionalna pravila ne nalažu da upravitelj infrastrukture prihvati vozni red kao poruku „vlak je pripravan”. U potonjem slučaju, željeznički prijevoznik čim je to moguće obavještuje upravitelja infrastrukture, te ako je primjenljivo, upravitelja kolodvora da vlak nije pripravan.

Poruke se sastoje najmanje od:

- broja vlaka i/ili trase,
- oznake o pripravnosti vlaka, koja označuje da je vlak pripravan i spreman za vožnju.

Ostale stavke, poput:

- polazne točke trase s vremenom za koje se ta trasa traži,

▼B

— dolazne točke trase s vremenom kad bi pretpostavljeni vlak trebao stići na svoje odredište,

moгу se prenijeti u istoj poruci.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s porukom o „pripravnosti vlaka“ iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

— B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.15. *Informacije o vožnji vlaka i predviđanje*

Ovaj osnovni parametar utvrđuje podatke o vožnji vlaka i predviđanja vezana uz vožnju vlaka. On mora propisati kako se održava dijalog između upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, te između željezničkog prijevoznika i upravitelja kolodvora, s ciljem razmjene informacija o vožnji vlaka i predviđanja vezanih uz vožnju.

Ovaj osnovni parametar utvrđuje kako upravitelj infrastrukture mora, u odgovarajuće vrijeme, poslati informacije o vožnji vlaka željezničkom prijevozniku i sljedećem obližnjem upravitelju infrastrukture uključenom u vožnju vlaka.

Informacije o vožnji vlaka služe za pružanje pojedinosti o trenutnom stanju vlaka na ugovorno dogovorenim točkama javljanja.

Predviđanja vezana uz vožnju vlaka koriste se za pružanje informacija o predviđenom vremenu na ugovorno dogovorenim točkama za predviđanje. Ovu poruku šalje upravitelj infrastrukture željezničkom prijevozniku i susjednom upravitelju infrastrukture uključenom u vožnju vlaka. Informacije o predviđanjima vezane uz vožnju vlaka željeznički prijevoznici i/ili upravitelji infrastrukture pravodobno dostavljaju upravitelju kolodvora u skladu s ugovorenim sporazumom.

U ugovoru o trasi utvrđene su točke izvješćivanja o vožnji vlaka.

Ovaj osnovni parametar opisuje sadržaj poruke i ne propisuje postupak za stvaranje predviđanja o vožnji vlaka.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sve vlakove željezničkog prijevoznika.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.15.1. *Informacije o vožnji vlaka za sve vlakove*

Upravitelj infrastrukture šalje poruku „podaci o vožnji vlaka“ željezničkom prijevozniku. Ovaj postupak provodi se čim vlak stigne na ugovorene točke izvješćivanja na kojima se isporučuju informacije o vožnji vlaka. Dogovorene točke izvješćivanja mogu biti, između ostalog, točka primopredaje, kolodvor ili ciljni kolodvor vlaka.

Poruka se mora sastojati najmanje od:

- broja vlaka/ili trase (identifikacija vlaka),
- predviđenog vremena i stvarnog vremena u dogovorenoj točki izvješćivanja,
- identifikacije točke javljanja,

▼ B

— statusa vlaka u točki javljanja (dolazak, odlazak, prolazak, polazak iz polazišta, dolazak na krajnje odredište).

Ostale stavke, poput:

— odstupanja od rezerviranog predviđenog vremena (u minutama),

— kad je moguće, razlog kašnjenja,

mogu se prenijeti u istoj poruci.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom o informacijama o vožnji vlaka” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata).

— B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.15.2. Predviđanja vezana uz vožnju vlakova za sve vlakove

Upravitelj infrastrukture šalje poruku „predviđanje vožnje vlaka” željezničkom prijevozniku.

Ovaj postupak se provodi čim vlak stigne na ugovorno dogovorene točke javljanja za isporuku predviđanja. Dogovorena točka predviđanja može biti, između ostalog, točka primopredaje ili kolodvor. Predviđanje vožnje vlaka može se poslati prije početka vožnje vlaka. Za dodatna kašnjenja koji se dogode između točka javljanja, željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture moraju odrediti granicu kad se šalje početno ili novo predviđanje. Ako kašnjenje nije poznato, upravitelj infrastrukture mora poslati „poruku o smetnjama u prometu” (vidjeti odjeljak 4.2.16. Informacije o prekidi prometa).

Poruka predviđanja vožnje vlaka mora dati predviđeno vrijeme i dogovorene točke predviđanja.

U skladu sa sporazumnim ugovorom, informacije o predviđanjima vožnje vlaka željeznički prijevoznici i/ili upravitelji infrastrukture pravovremeno dostavljaju upravitelju kolodvora.

Upravitelj infrastrukture šalje ovu poruku sljedećem susjednom upravitelju infrastrukture uključenom u vožnju vlaka.

Ova poruka mora se sastojati najmanje od:

— broja vlaka/ili trase (identifikacija vlaka),

— za svaku dogovorenu točku predviđanja:

— zakazano vrijeme i predviđeno vrijeme,

— identifikacija dogovorene točke predviđanja,

— status vlaka u točki predviđanja (dolazak, odlazak, prolazak, polazak iz polazišta, dolazak na krajnje odredište).

Ostali podaci, poput:

— odstupanja od rezerviranog zakazanog vremena (u minutama),

— kad je moguće, razloga kašnjenja,

mogu se prenijeti u istoj poruci.

▼ B

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom predviđanja vožnje vlaka” iz tehničkog (-ih) dokumenta(dokumenata).

— B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dozvoljava korištenje ovih normi.

4.2.16. *Informacije o prekidu prometa*

Ovaj osnovni parametar propisuje postupanje s informacijama o prekidu prometa između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

Odredbе ovog osnovnog parametra primjenjuju se na sve vlakove željezničkog prijevoznika.

S ciljem obrade pritužbi od strane korisnika usluga, željeznički prijevoznici, prodavač voznih karata i/ili ovlaštena javna tijela čuvaju podatke o prekidu prometa najmanje 12 mjeseci nakon njihova isteka.

Ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.16.1. *Opće primjedbe*

Željeznički prijevoznik obavješćuje upravitelja infrastrukture o radnom stanju vlakova, kako je propisano u TSI-ju za odvijanje i upravljanje prometom u odjeljku 4.2.3.3.2.

Ako je vožnja vlaka prekinuta, upravitelj infrastrukture šalje poruku „vožnja vlaka prekinuta” kako je navedeno dalje u tekstu.

4.2.16.2. *Poruka o prekinutoj vožnji vlaka za sve vlakove*

Ako je vožnja vlaka prekinuta, upravitelj infrastrukture šalje ovu poruku susjednom upravitelju infrastrukture i željezničkom prijevozniku(-cima).

Ako je kašnjenje nepoznato, upravitelj infrastrukture mora poslati poruku predviđanja vožnje vlaka (vidjeti odjeljak 4.2.15.2. Predviđanja vožnje vlaka).

Osnovni podatkovni elementi ove poruke su:

- broj vlaka/ili trase (identifikacija vlaka),
- identifikacija mjesta na temelju sljedećeg mjesta iz datoteke referentnih lokacija,
- vrijeme početka prekida,
- predviđeno vrijeme odlaska i vrijeme na tom mjestu,
- oznaka za taj razlog i/ili opis prekida.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom prekida vožnje vlaka” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata).

— B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

▼B4.2.17. *Obrada kratkoročnih podataka za vlakove u voznim redovima*

Ovaj osnovni parametar propisuje kako se obrađuju kratkoročni zahtjevi za trase između „podnositelja zahtjeva za pristup mreži” i upravitelja infrastrukture. Ovi zahtjevi su važeći za sve zahtjeve za trase u kratkom roku.

Taj osnovni parametar ne uključuje pitanja vezana uz upravljanje prometom. Vremenska granična vrijednost između kratkoročnog zahtjeva za trasom i izmjene trase u okviru upravljanja prometom podložna je lokalnim sporazumima. Mora biti moguće, u odnosu na kratkoročne potrebe prijevoza (npr. poseban vlak, dodatan vlak) kratkoročno zahtijevati trasu. S tim ciljem, podnositelj zahtjeva za kratkoročnu trasu mora pružiti upravitelju infrastrukture sve nužne podatke označujući kad i gdje vlak mora voziti i podatke koji se na to odnose.

Na europskoj razini nije određena najmanja vremenska granična vrijednost. Izvješće o mreži može navesti najmanje vremenske granične vrijednosti.

Svaki upravitelj infrastrukture odgovoran je za prikladnost trase na svojoj infrastrukturi, a željeznički prijevoznik je obavezan provjeriti značajke vlaka u odnosu na podatke iz ugovora za trasu.

Razni mogući scenariji navedeni su dalje u tekstu:

- Scenarij A: podnositelj zahtjeva stupa izravno u kontakt sa svim uključenim upraviteljima infrastrukture (slučaj A) ili putem jedin-stvenog mjesta (One Stop Shop, OSS) (slučaj B) s ciljem organiziranja trase za cjelokupnu vožnju. U tom slučaju podnositelj zahtjeva mora upravljati vlakom na cijelom putovanju.
- Scenarij B: svaki podnositelj zahtjeva uključen u vožnju stupa u kontakt s lokalnim upraviteljima infrastrukture izravno ili putem OSS i zahtijeva trasu za dio putovanja na kojem upravlja s vlakom.

U oba scenarija postupak dodjela kratkoročnih trasa je u obliku dijaloga između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture, koji sadrži sljedeće poruke:

- poruka kojom se zahtijeva trasa,
- poruka s pojedinostima o trasi,
- poruka o neraspoloživosti trase,
- poruka o potvrđivanju trase,
- poruka s pojedinostima o odbijenoj trasi,
- poruka kojom se otkazuje trasa,
- poruka o nedostupnosti rezervirane trase,
- poruka o potvrđivanju prijama.

U slučaju vožnje vlaka na trasama koje su već zatražene i dodijeljene, nije potrebno ponoviti zahtjev za trasu osim ako kašnjenje ne premašuje vrijednost koja je ugovorom dogovorena između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture ili ako se sastav vlaka mijenja na takav način da čini postojeći zahtjev za trasom nevažećim.

Odredbe ovog osnovnog parametra primjenjuju se za trase svih vlakova željezničkog prijevoznika, pod pretpostavkom da uključene strane koriste telematske aplikacije u smislu Priloga II. Direktivi 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća za kratkoročne zahtjeve za trasom⁽¹⁾.

⁽¹⁾ SL L 75, 15.3.2001., str. 29.

▼B

U tom slučaju, ovaj osnovni parametar nalaže sljedeće postupke:

4.2.17.1. Poruka kojom se zahtijeva trasa

Ovu poruku šalje podnositelj zahtjeva upravitelju infrastrukture sa sljedećim glavnim sadržajem:

- podnositelj zahtjeva koji zahtijeva trasu,
- polazna točka trase: početna točka trase,
- vrijeme polaska iz početne točke trase: vrijeme za koje se zahtijeva trasa,
- krajnja točka trase: odredište vlaka na zahtijevanoj trasi,
- vrijeme dolaska na krajnju točku trase: predviđeno vrijeme dolaska vlaka na odredište,
- zahtijevana dionica pruge,
- međustajališta ili neka druga predviđena mjesta na predloženoj trasi s naznačenim vremenom dolaska i odlaska iz međustajališta. Ako ovo polje nije popunjeno, to znači da se vlak ne zaustavlja na tom mjestu,
- dogovorena i nužna oprema vlaka/podaci za dionicu pruge,
- najveća dopuštena brzina vlaka,
- najveća brzina za specificirane sustave za upravljanje vlakovima (nacionalni i međunarodni, npr. LZB, ETCS),
- za svako vučno vozilo: vrsta vuče, tehnička izvedba,
- vučno vozilo za potiskivanje (vrsta vuče, tehnička izvedba),
- upravljačko vučno vozilo,
- ukupna dužina,
- ukupna težina,
- najveće dopušteno osovinsko opterećenje,
- bruto težina po metru,
- učinkovitost kočnica (predstavlja efektivnu učinkovitost kočnice sile),
- vrsta kočnice (označivanje uporabe elektromagnetske kočnice),
- specificirani sustav(-i) za upravljanje vlakovima (nacionalni i međunarodni),
- premošćivanje kočnice za opasnost,
- radio sustav (npr. GSM-R),
- izvanredne pošiljke,
- slobodan profil,
- ostali tehnički zahtjevi koji se razlikuju od standardnih mjera (npr. izniman slobodan profil),
- kategorija vlaka,
- ostali posebni podaci koji se zahtijevaju na lokalnoj ili nacionalnoj razini za obradu zahtjeva za trasu,

▼ B

- određivanje aktivnosti koje se obavljaju na međustajalištu na trasi,
- oznaka željezničkog prijevoznika odgovornog za vožnju vlaka na predmetnoj trasi,
- oznaka upravitelja infrastrukture odgovornog za vlak na predmetnoj trasi,
- prema potrebi oznaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sljedeću dionicu pruge.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom kojom se zahtijeva trasa” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.17.2. Poruka o pojedinostima trase

Upravitelj infrastrukture šalje ovu poruku sa sljedećim glavnim sadržajem podnositelju zahtjeva za trasu:

- podnositelj zahtjeva za trasu,
- polazna točka trase: početna točka trase,
- vrijeme polaska iz početne točke trase: vrijeme za koje se zahtijeva trasa,
- krajnja točka trase: odredište vlaka na zahtijevanoj trasi,
- vrijeme dolaska na krajnju točku trase: predviđeno vrijeme dolaska vlaka na svoje odredište,
- zahtijevana dionica pruge,
- međustajališta ili neka druga predviđena mjesta na predloženoj trasi s naznačenim vremenom dolaska i odlaska iz međustajališta. Ako ovo polje nije popunjeno, to znači da se vlak ne zaustavlja na tom mjestu,
- dogovorena i nužna oprema vlaka/podaci vlaka za dionicu pruge,
- najveća dopuštena brzina vlaka,
- najveća brzina za specificirane sustave za upravljanje vlakovima (nacionalni i međunarodni, npr. LZB, ETCS),
- za svako vučno vozilo: vrsta vuče, tehnička izvedba,
- vučno vozilo za potiskivanje (vrsta vuče, tehnička izvedba),
- upravljačko vučno vozilo,
- ukupna dužina,
- ukupna težina,
- najveće dopušteno osovinsko opterećenje,
- bruto težina po metru,
- učinkovitost kočnica (predstavlja efektivnu učinkovitost kočne sile),
- vrsta kočnice (označivanje uporabe elektromagnetske kočnice),

▼B

- specificirani sustav(-i) za upravljanje vlakovima (nacionalni i međunarodni),
- premošćivanje kočnice za opasnost,
- radio sustav (npr. GSM-R),
- izvanredne pošiljke,
- slobodan profil,
- ostali tehnički zahtjevi koji se razlikuju od standardnih mjera (npr. izniman slobodan profil),
- kategorija vlaka,
- ostali posebni podaci koji se zahtijevaju na lokalnoj ili nacionalnoj razini za obradu zahtjeva za trasu,
- određivanje aktivnosti koje se obavljaju na međustajalištu na trasi,
- oznaka željezničkog prijevoznika odgovornog za vožnju vlaka na predmetnoj trasi,
- oznaka upravitelja infrastrukture odgovornog za vlak na predmetnoj trasi,
- prema potrebi oznaka željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture za sljedeću dionicu pruge.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom o pojedinostima trase” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.17.3. Poruka „trasa nije dostupna”

Upravitelj infrastrukture šalje ovu poruku podnositelju zahtjeva kao odgovor na zahtjev za trasu, a u slučaju da trasa nije dostupna:

- polazna točka trase: točka polaska vlaka na trasi,
- odredišna točka trase,
- vrijeme polaska iz polazne točke trase: vrijeme za koje se traži trasa,
- oznaka da trasa nije dostupna,
- razlog zašto trasa nije dostupna.

Upravitelj infrastrukture mora istovremeno, ili čim je prije moguće, poslati alternativni prijedlog bez traženja daljnjeg zahtjeva od željezničkog prijevoznika (poruka o pojedinostima trase).

Gore naveden postupak te podaci koji se koriste za njega moraju biti usklađeni barem s porukom „trasa nije dostupna” iz tehničkog(-ih) dokumenta(-nata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, ostale postojeće norme mogu se koristiti za istu svrhu ako postoji odgovarajući sporazum između uključenih strana koji dopušta korištenje ovih normi.

▼B

4.2.17.4. Poruka da je trasa potvrđena

Podnositelj zahtjeva koristi ovu poruku za potvrđivanje/rezervaciju trase koju je predložio upravitelj infrastrukture:

- broj trase s ciljem identifikacije trase,
- polazna točka trase: točka polaska vlaka na trasi,
- odredišna točka trase,
- vrijeme polaska iz polazne točke trase: vrijeme za koje se traži trasa,
- krajnja točka trase: odredište vlaka na zahtijevanoj trasi,
- vrijeme dolaska na krajnju točku trase: vrijeme u kojem bi predloženi vlak trebao stići na svoje odredište,
- oznaka da podnositelj zahtjeva prihvaća predloženu trasu.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s porukom „trasa je potvrđena” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.17.5. Poruka o odbijenim pojedinostima trase

Podnositelj zahtjeva koristi ovu poruku za odbijanje pojedinosti trase koju je predložio odgovarajući upravitelj infrastrukture:

- broj trase kojim se identificira trasa,
- oznaka da su pojedinosti trase odbijene,
- razlozi za odbijanje trase ili za izmjenu koju zahtijeva podnositelj zahtjeva,
- polazna točka trase: točka polaska vlaka na trasi,
- odredišna točka trase,
- vrijeme polaska iz polazne točke trase: vrijeme za koje se traži trasa,
- krajnja točka trase: odredište vlaka na zahtijevanoj trasi,
- vrijeme dolaska na krajnju točku trase: vrijeme u kojem bi predloženi vlak trebao stići na svoje odredište.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađene barem s „porukom odbijene pojedinosti trase” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.17.6. Poruka o otkazanoj trasi

Ovu poruku koristi podnositelj zahtjeva za otkazivanje trase koju je rezervirao:

- broj trase sa svrhom identifikacije trase,

▼B

- dionica pruge koja se otkazuje,
- oznaka da se trasa otkazuje,
- izvorna polazna točka trase: polazna točka vlaka na trasi,
- odredišna točka trase,
- vrijeme polaska iz izvorne polazne točke trase: vrijeme za koje se traži trasa,
- izvorna krajnja točka trase: odredište vlaka na zahtijevanoj trasi,
- vrijeme dolaska na izvornu krajnju točku trase: vrijeme u kojem bi predloženi vlak trebao stići na svoje odredište.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom o otkazanoj trasi” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.17.7. Poruka „potvrda prijema”

Ovu poruku razmjenjuju upravitelji infrastrukture i podnositelj zahtjeva kad se na neku od gore navedenih poruka ne može odgovoriti u roku od 5 minuta:

- poruka potvrde prijema: označuje da je njezin primatelj dobio poruku i da će djelovati na odgovarajući način.

Gore naveden postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s porukom „potvrda prijema” iz tehničkog(-ih) dokumenta(dokumenata):

- B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.17.8. Poruka „rezervirana trasa nije više dostupna”

Upravitelj infrastrukture koristi ovu poruku da bi objavio podnositelju zahtjeva da trasa koja je bila rezervirana nije više dostupna. Trasa je prestala biti dostupna zbog važnog razloga, npr. veće smetnje. Sadržaj poruke:

- broj trase,
- broj zakazanog vlaka za koji trasa nije više dostupna (ako je već poznat upravitelju infrastrukture),
- izvorna polazna točka trase: polazna točka vlaka na trasi,
- odredišna točka trase,
- vrijeme polaska iz izvorne polazne točke trase: vrijeme za koje se traži trasa,
- izvorna krajnja točka trase: odredište vlaka na zahtijevanoj trasi,

▼B

— vrijeme dolaska na izvornu krajnju točku trase: vrijeme u kojem bi predloženi vlak trebao stići na svoje odredište,

— oznaka razloga.

Gore navedeni postupak i informacije potrebne za njega moraju biti usklađeni barem s „porukom trasa nije više dostupna” iz tehničkog (-ih) dokumenta(dokumenata):

— B.30 (vidjeti Prilog III.).

Pored toga, druge postojeće norme mogu se koristiti za istu namjenu ako su uključene strane zaključile poseban sporazum koji dopušta korištenje ovih normi.

4.2.18. *Kvaliteta podataka i informacija vezano uz ovaj TSI*

4.2.18.1. *Zahtjevi*

S ciljem ispunjavanja zahtjeva ovog TSI-ja, sljedeće se primjenjuje vezano uz kvalitetu podataka i informacija koje se koriste u ovom TSI-ju.

Svi oni kojima se upućuje ovaj TSI odgovorni su za stavljanje na raspolaganje ažuriranih, točnih i cjelovitih podataka u odgovarajuće vrijeme te u odgovarajućem obliku drugim željezničkim prijevoznima, ili upraviteljima infrastrukture, ili trećim stranama.

Svaki sudionik kojem se upućuje ovaj TSI odgovoran je za objavu ažurnih, koherentnih i cjelovitih informacija u odgovarajućem vremenu i odgovarajućem sadržaju korisnicima usluga (putnicima) ili drugim željezničkim prijevoznima, ili upravitelju infrastrukture, ili trećoj strani. Kad se koriste podaci s ciljem ispunjavanja nekoliko osnovnih parametara ovog TSI-ja u isto vrijeme, sudionici kojima se upućuje ovaj TSI osiguravaju da se podaci i informacije koje oni razmjenjuju koriste na usklađen način (npr. koherencija i. između voznih redova i informacija o tarifama ili ii. između informacija o tarifama i informacija vezanih uz rezervacije).

Kad informacije ili podatke pruža nekoliko sudionika na koje se upućuje ovaj TSI, sudionici zajedno osiguravaju da su dijelovi pruženih zajedničkih podataka i informacija ažurni, usklađeni, cjeloviti i usklađeni (primjer: dostavljene informacije o voznom redu za željezničkog prijevoznika A i željezničkog prijevoznika B moraju biti usklađeni kako bi osigurali međusobno usklađivanje na granici, itd.).

Kad se koriste referentne informacije ili referentni podaci s ciljem ispunjavanja zahtjeva iz ovog TSI-ja, sudionici kojima se upućuje ovaj TSI jamče usklađenost između referentnih podataka i referentnih informacija koje koriste osnovni parametri ovog TSI-ja (primjeri: potrebno je osigurati usklađenost i. između referentnih oznaka mjesta i informacija o vožnji vlaka ili ii. između referentnih oznaka željezničkog prijevoznika i ispunjavanja, itd.).

Kvaliteta podataka ili informacija koju pružaju sudionici u svrhu ovog TSI-ja mora biti takva da omogućuje sudionicima kojima se upućuje ovaj TSI izdavanje voznih karata kako je propisano u članku 10. Uredbe o pravima i obvezama željezničkih putnika.

Kvaliteta podataka i informacija koju pružaju sudionici u svrhu ovog TSI-ja postiže razinu koja omogućuje sudionicima kojima se upućuje ovaj TSI da pruže informacije navedene u članku 10. i u Prilogu II. Uredbi o pravima i obvezama željezničkih putnika.

▼B4.2.19. *Razne referentne datoteke i baze podataka*

4.2.19.1. Referentne datoteke

Za odvijanje prometa putničkih vlakova na europskim mrežama, sljedeće referentne datoteke moraju biti dostupne i pristupačne svim pružateljima usluga (upraviteljima infrastrukture, željezničkim prijevoznicima, ovlaštenim trećim stranama i upraviteljima kolodvora). Podaci moraju predstavljati stvarno stanje u svakom trenutku.

Europska agencija za željeznice centralno pohranjuje i čuva jedinstvene oznake za sljedeće referentne podatke:

- referentne datoteke s oznakama za sve upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike, upravitelje kolodvora, poduzeća koja pružaju usluge,
- referentna datoteka s oznakom lokacija,
- referentna datoteka svih postojećih sustava za nadzor vlakova,
- referentna datoteka svih vrsta lokomotiva,
- referentna datoteka za sve europske radionice za održavanje,
- referentna datoteka za sve europske sustave za rezervaciju,
- referentna datoteka s oznakama za svrhe izmjene voznog reda,
- referentna datoteka s oznakama za svrhe izmjene cijena,
- popis podatkovnih poruka,
- popis oznaka,
- sve druge datoteke i popise oznaka koje su potrebne za korištenje tehničkog(-ih) dokumenta u prilogima (oni su određeni tijekom prve faze).

Kad se referentna datoteka koristi zajedno s TSI-jem za telematske aplikacije za prijevoz robe, njezin razvoj i uporaba mora biti što je moguće više usklađena s korištenim TSI-jem za telematske aplikacije za prijevoz robe kako bi se ostvarila najbolja moguća sinergija.

4.2.19.2. Dodatni zahtjevi vezani uz baze podataka

Dodatni zahtjevi koje moraju podržati različite baze podataka navedene su dalje u tekstu. One su:

1. Autorizacija

Baza podataka mora podržati autorizaciju korisnika sustava prije pristupa bazi podataka.

2. Sigurnost

Baza podataka mora podržati vidove sigurnosti u pogledu kontroliranog pristupa bazi podataka. Moguća enkripcija sadržaja baze podataka nije potrebna.

3. ACID

Izabrana baza podataka podržava načelo ACID (atomnost, dosljednost, izolaciju, trajnost).

4. Kontrola pristupa

Baza podataka mora ograničiti pristup podacima samo korisnicima ili sustavima kojima je dodijeljena dozvola. Kontrola pristupa podržana je do same funkcije podatkovnog unosa. Baza podataka omogućuje prilagodljivu i selektivnu kontrolu pristupa za unos, ažuriranje ili brisanje podataka.

▼ B

5. Slijeđenje

Baza podataka mora podržavati prijavljivanje svih radnji koje se primjenjuju na bazu podataka s ciljem omogućavanja slijeđenja unosa podataka (tko, što, kad se izmijenio sadržaj?).

6. Strategija zaključavanja

Baza podataka mora uključivati strategiju zaključavanja koja dopušta pristup podacima čak i kad su drugi korisnici uključeni u obradu podataka.

7. Višestruk pristup

Baza podataka mora osigurati istovremen pristup podacima od strane nekoliko korisnika i sustava.

8. Pouzdanost

Pouzdanost baze podataka mora podržati zahtijevanu raspoloživost.

9. Raspoloživost

Raspoloživost baze podataka mora ovisiti o prirodi podataka i aktivnosti koje se na njoj temelje.

10. Održivost

Održivost baze podataka mora biti podrška zahtijevanoj raspoloživosti.

11. Sigurnost

Same baze podataka ne zahtijevaju posebnu razinu sigurnosti. Stoga sigurnosni vidovi nisu važni. Ovo ne treba zamijeniti s činjenicom da podaci – npr. netočni ili neažurirani podaci — mogu imati utjecaj na sigurno upravljanje vlakom.

12. Kompatibilnost

Baza podataka mora podržati jezik za rad s podacima koji se široko koristi, poput SQL-a ili XQL-a.

13. Mogućnost uvoza

Baza podataka mora omogućiti uvoz formatiranih podataka koji se mogu koristiti za ispunjavanje baze podataka umjesto ručnog unosa.

14. Mogućnost izvoza

Baza podataka mora omogućiti izvoz sadržaja cjelokupne baze podataka ili njenog dijela u obliku formatiranih podataka.

15. Obvezna polja

Baza podataka mora podržati obvezna polja koja se moraju ispuniti prije prihvata unesenog podatka.

16. Provjere vjerodostojnosti

Baza podataka mora podržati prilagodljivu provjeru vjerodostojnosti prije prihvata unosa, ažuriranja ili brisanja podataka.

17. Vrijeme odaziva

Baza podataka mora imati vrijeme odaziva koje dopušta korisnicima da pravodobno unesu, ažuriraju ili izbrišu podatke.

▼ **B**

18. Vidovi učinkovitosti

Referentne datoteke i baze podataka podržavaju na troškovno učinkovit način izvedbe nužne za učinkovito upravljanje svim odgovarajućim vožnjama vlakova koje obuhvaćaju odredbe ovog TSI-ja.

19. Vidovi kapaciteta

Baza podataka podržava pohranu odgovarajućih podataka za sve putničke vagone i/ili mreže. Mora biti moguće proširiti kapacitet jednostavnim sredstvima (npr. dodavanjem više kapaciteta i računala). Proširenje kapaciteta ne zahtijeva zamjenu podsustava.

20. Povijesni podaci

Baza podataka podržava upravljanje povijesnim podacima stavljajući podatke koji su već preneseni u arhivu.

21. Strategija sigurnosne pohrane podataka

Strategija sigurnosne pohrane podataka postoji kako bi se osigurala mogućnost obnove cjelokupnog sadržaja baze podataka u razdoblju do 24 sata.

22. Komercijalni vidovi

Upotrijebljena baza podataka je na raspolaganju kao serijska programska oprema (proizvod COTS) ili u javnoj domeni (Open Source).

23. Vidovi zaštite podataka

Baza podataka mora ispunjavati zahtjeve zaštite podataka države članice u kojoj društvo koje pruža uslugu ima domicil.

4.2.20. *Elektronički prijenos podataka*

Opis u odjeljku 4.2.21. - Umrežavanje i komunikacija - opisuje komunikacijsku mrežu koja se mora koristiti za razmjenu podataka. Ova mreža i opisan sigurnosni koncept omogućavaju svaku vrstu mrežnog prijenosa, poput e-maila, prijenosa datoteka (Ftp, Http), itd. Strane uključene u razmjenu podataka mogu same odabrati vrstu elektroničkog prijenosa datoteka, na primjer FTP-a.

4.2.21. *Umrežavanje i komunikacija*4.2.21.1. *Opća arhitektura*

Tijekom vremena ovaj podsustav će svjedočiti rastu i međusobnom djelovanju velike i složene telematske interoperabilne željezničke zajednice s tisućama sudionika (željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, trećeg sudionika poput prodajnih posrednika i javnih tijela, itd.) koji se natječu i/ili surađuju u zadovoljavanju potreba tržišta.

Mrežna i komunikacijska infrastruktura koja podržava takvu interoperabilnu željezničku zajednicu temeljit će se na zajedničkoj „arhitekturi za razmjenu informacija”, koju prepoznaju i usvajaju svi njeni sudionici.

Predložena „arhitektura za razmjenu informacija”:

— je zamišljena tako da pomiri heterogene informacijske modele semantički mijenjajući podatke koje razmjenjuju sustavi, te usklađivanjem razlika u poslovnim postupcima i protokolima na razini primjene,

▼B

— ima najmanji mogući učinak na postojeću IT arhitekturu koju primjenjuje svaki sudionik,

— čuva već izvršena IT ulaganja.

Arhitektura za razmjenu informacija daje prednost međusobnom djelovanju „*peer-to-peer*” između svih sudionika, dok jamči opću cjelovitost i konzistentnost interoperabilne željezničke zajednice pružajući cijeli niz centraliziranih usluga.

Model međusobnog djelovanja „*peer-to-peer*” omogućuje najbolju raspodjelu troškova između različitih sudionika, utemeljenu na stvarnoj uporabi, te općenito stvara manje probleme s prilagodljivošću.

4.2.21.2. Mreža

Mreža mora osigurati nužnu razinu sigurnosti, redundancije, kontrole prometa, statističkih oružja, povećanja pojasne širine, dostupnosti za korisnike i učinkovitog upravljanja.

„Mreža” u ovom kontekstu znači metoda i filozofija komunikacije i ne odnosi se na fizičku mrežu.

Interoperabilnost željezničkog sustava temelji se zajedničkoj „arhitekturi za razmjenu informacija”, koju poznaju i usvajaju svi sudionici, čime potiče smanjenje prepreka za nove sudionike, posebno za korisnike usluga.

Prvo se dolazi do središnjeg spremnika podataka kako bi se došlo do metainformacija, poput identiteta sudionika o kojem su pohranjene informacije, ili kako bi se provjerili sigurnosni podaci. Potom se odvija komunikacija „*peer-to-peer*” između uključenih sudionika.

4.2.21.3. Protokoli

Samo protokoli koji pripadaju skupu internetskih protokola, (opće poznatih kao TCP/IP, UDP/IP, itd.), mogu se koristiti za razvoj.

4.2.21.4. Sigurnost

Povrh razine sigurnosti koja se jamči na razini mreže, (vidjeti odjeljak 4.2.21.2. Mreža), dodatna razina sigurnosti može se ostvariti za osjetljive podatke koristeći kombinaciju šifriranja, postupka potvrđivanja i tehnologija VPN.

4.2.21.5. Šifriranje

Bilo simetrično ili asimetrično šifriranje može se koristiti za prijenos i pohranu podataka, ovisno o poslovnim zahtjevima. Za ovu svrhu se primjenjuje infrastruktura javnih ključeva (PKI).

4.2.21.6. Središnji spremnik podataka

Središnji spremnik podataka mora biti sposoban obraditi:

- metapodatke - strukturirane podatke koji opisuju sadržaj poruka,
- popis elektroničkih adresa na kojima sudionici na koje upućuje ovaj TSI dopuštaju sudionicima dobivanje informacija ili podataka na temelju odredbi ovog TSI-ja,
- šifriranje,
- autorizacija,
- adresar (telefonski imenik) - on sadržava sve nužne podatke o onima koji sudjeluju u razmjeni poruka i podataka.

▼ **B**

Kad se koristi središnji spremnik podataka u vezi s TSI-jem za podstav telematskih aplikacija za prijevoz robe, razvoji i promjene provode se što je moguće usklađenije s primijenjenim TSI-jem za podstav telematskih aplikacija za prijevoz robe s ciljem postizanja najbolje moguće sinergije.

4.2.21.7. Zajedničko sučelje za komunikaciju između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture

Zajedničko sučelje je obvezno za svakog sudionika s ciljem pridruživanja interoperabilnoj željezničkoj zajednici.

Zajedničko sučelje mora biti sposobno obraditi:

- formatiranje izlaznih poruka na temelju metapodataka,
- potpisivanje i šifriranje izlaznih poruka,
- adresiranje izlaznih poruka,
- provjeru autorizacije ulaznih poruka,
- dešifriranje ulaznih poruka,
- provjeru usklađenosti ulaznih poruka na temelju metapodataka,
- obrada jedinstvenog zajedničkog pristupa raznim bazama podataka.

Svaki stupanj zajedničkog sučelja ima pristup svim podacima zahtjevanim na temelju TSI-ja unutar svakog željezničkog prijevoznika, upravitelja infrastrukture itd., bez obzira na to jesu li odgovarajuće baze podataka središnje ili pojedinačne. Na temelju rezultata provjere autentifikacije ulaznih poruka, može se primijeniti najmanja razina potvrde poruka:

- i. pozitivna: pošaljite ACK;
- ii. negativna: pošaljite NACK.

Zajedničko sučelje koristi informacije u središnjem spremniku podataka za upravljanje navedenim zadaćama.

Ako sudionik koristi lokalnu „zrcalnu presliku” središnjeg spremnika podataka, taj sudionik mora - svojim vlastitim sredstvima - osigurati da je lokalna „zrcalna preslika” točna i ažurna preslika središnjeg spremnika podataka.

Kad se zajedničko sučelje koristi zajedno s TSI-jem za telematske aplikacije za prijevoz robe, njezin razvoj i uporaba mora biti što je moguće bliža korištenom TSI-ju za telematske aplikacije za prijevoz robe kako bi se ostvarila najbolja moguća sinergija.

4.2.22. Upravljanje vezama s drugim vrstama prijevoza

S ciljem upravljanja vezama s drugim vrstama prijevoza, sljedeće norme primjenjuju se za pružanje informacija i razmjenu informacija s drugim vrstama prijevoza:

- za razmjenu informacija o voznom redu između željezničkog prijevoznika i drugih vrsta prijevoza: norma EN 12896 („Transmodel”) i EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT- identifikacija stalnih objekata u javnom prijevozu”),
- za razmjenu određenih podataka vezano uz vozni red, tehničke norme XML i protokoli utemeljeni na Transmodelu, posebno norma EN 15531, („SIRI”), za razmjenu stvarnih vozni redova i norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) za razmjenu podataka „stajalište/kolodvor”.
- za razmjenu podataka o cijenama: ova norma je još uvijek otvorena točka (vidjeti Prilog II. -Popis otvorenih točaka).

▼B

4.3. **Funkcionalne i tehničke specifikacije sučelja**

S gledališta tehničke kompatibilnosti, sučelja podsustava „telematske aplikacije za putnički promet” s drugim podsustavom opisuju se u sljedećim staccima.

4.3.1. *Sučelja s podsustavom željezničkih vozila*

Tablica 1.

Sučelja s podsustavom željezničkih vozila

Sučelje	Referenca TSI za telematske aplikacije za putnički promet	Referenca TSI za vozila za konvencionalne brzine
Prikaz na vlaku	4.2.13. Obrada pružanja informacija na vozilu	4.2.5. Informacije za korisnike (osobe sa smanjenom pokretljivošću)
Automatski razglas i obavijesti	4.2.13. Obrada pružanja informacija na vozilu	4.2.5. Informacije za korisnike (osobe sa smanjenom pokretljivošću)
		4.2.5.2. Sustav razglaša

4.3.2. *Sučelja s telematskim aplikacijama za podsustav za prijevoz robe*

Tablica 2.

Sučelja s telematskim aplikacijama za podsustav za prijevoz tereta

Sučelje	Referenca TSI-ja za telematske aplikacije za putnički promet	Referenca TSI-ja za telematske aplikacije u prijevoz tereta za konvencionalne brzine
Vlak pripremljen	4.2.14.1. Poruka „vlak je pripravan” za sve vlakove	4.2.3.5. Poruka „vlak je pripravan”
Predviđanje vožnje vlaka	4.2.15.2. Poruka „predviđanje vožnje vlaka” za sve vlakove	4.2.4.2. Poruka „predviđanje vožnje vlaka”
Informacije o vožnji vlaka	4.2.15.1. Poruka „informacije o vožnji vlaka” za sve vlakove	4.2.4.3. Poruka „informacije o vožnji vlaka”
Vožnja vlaka prekinuta – za željezničkog prijevoznika	4.2.16.2. Poruka „vožnja vlaka prekinuta” za sve vlakove	4.2.5.2. Vožnja vlaka prekinuta
Obrada kratkoročnih podataka iz voznog reda	4.2.17. Obrada kratkoročnih podataka iz voznog reda za sve vlakove	4.2.2. Zahtjev za trasu
Zajedničko sučelje	4.2.21.7 Zajedničko sučelje za komunikaciju između željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture	4.2.14.7. Zajedničko sučelje za komunikaciju između željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture
Središnji spremnik podataka	4.2.21.6. Središnji spremnik podataka	4.2.14.6. Središnji spremnik podataka
Referentne datoteke	4.2.19.1. Referentne datoteke	4.2.12.1. Referentne datoteke

4.4. **Operativni propisi**

U svjetlu osnovnih zahtjeva u poglavlju 3., posebni propisi za podsustav na koji se odnosi ovaj TSI su sljedeći:

▼B4.4.1. *Kvaliteta podataka*

S ciljem osiguranja kvalitete podataka, pošiljatelj svake poruke TSI odgovoran je za ispravnost sadržaja poruka u vrijeme kad se poruka šalje. Kad su dostupni izvorni podaci za osiguranje kvalitete podataka iz baza podataka koji su osigurani kao dio TSI-ja, podaci sadržani unutar tih baza podataka moraju se koristiti za osiguranje kvalitete podataka.

Kad nisu dostupni izvorni podaci za osiguranje kvalitete podataka iz baza podataka koji su osigurani kao dio TSI-ja, pošiljatelj poruka mora izvršiti provjeru osiguranja kvalitete podataka iz svojih vlastitih izvora.

Osiguranje kvalitete podataka uključuje usporedbu s podacima iz baza podataka koji su osigurani kao dio TSI-ja na gore opisan način, te - kad je primjenljivo - logične provjere za osiguranje pravodobnosti i kontinuiteta podataka i poruka.

Podaci su visoke kvalitete ako su prilagođeni svojim predviđenim korištenjima, što znači da su oni:

- bez pogreške: dostupni, točni, pravodobni, dovršeni, usklađeni s ostalim izvorima itd.,
- posjeduju željena svojstva: relevantni, sveobuhvatni, prave razine pojedinosti, lako čitljivi, lako tumačeni itd.

Glavna svojstva kvalitete podataka su:

- točnost
- potpunost
- usklađenost
- pravodobnost.

T o č n o s t

Potrebne informacije (podaci) moraju se zabilježiti što je moguće ekonomičnije. Ovo je izvedivo samo ako se bilježe samo prvobitni podaci, ako je moguće, u jednoj jedinstvenoj prilici. Stoga se prvobitni podaci uvode u sustav što je moguće bliže izvoru, tako da se mogu u potpunosti uključiti u naknadni postupak obrade.

P o t p u n o s t

Prije slanja poruka, potpunost i sintaksa moraju se provjeriti koristeći metapodatke. Time se također izbjegavaju nepotrebne informacije o mreži.

Sve dolazne poruke moraju se provjeriti zbog potpunosti koristeći metapodatke.

U s k l a đ e n o s t

Poslovni propisi primjenjuju se s ciljem jamčenja usklađenosti. Dvostruki unos mora se izbjegavati i vlasnik podataka mora se jasno identificirati.

Ova vrsta provedbe poslovnih propisa ovisi o njihovoj složenosti. Za jednostavna pravila, ograničenja vezana uz baze podataka i okidače su dovoljna. U slučaju složenijih propisa, koji zahtijevaju podatke iz različitih tablica, moraju se provesti postupci provjere koji ispituju usklađenost verzije podataka prije stvaranja sučelja podataka i prije nego nove verzije podataka postanu operativne. Mora se osigurati provjera prijenosa podataka na temelju određenih poslovnih propisa.

▼B**Pravodobnost**

Pravodobno pružanje informacija je važno. Kad se pohrana podataka ili slanje poruka pruža izravno iz IT sustava, pravodobnost nije problem ako je sustav pravilno osmišljen prema potrebama poslovnih postupaka. Međutim, u većini slučajeva slanje poruke pokreće operater ili se barem temelji na dodatnom unosu operatera. S ciljem ispunjavanja zahtjeva vezano uz pravodobnost, podaci se moraju ažurirati čim je to moguće, također s ciljem jamčenja da poruke sadržavaju važeće podatke kad se te poruke ne šalju automatski od strane sustava.

Vrijeme odaziva na upite mora se odrediti za različite aplikacije i vrste korisnika unutar detaljnih IT specifikacija. Sva ažuriranja i razmjene podataka provode se čim je to prije moguće.

Metrika kvalitete podataka

Podrobne IT specifikacije određuju odgovarajuće postotke za:

- potpunost podataka (postotak podatkovnih polja s unesenim vrijednostima) i dosljednost podataka (postotak ujednačenih vrijednosti po tablicama /dokumentima/unosima),
- pravovremenost podataka (postotak podataka dostupnih u određenom vremenskom pragu),
- zahtijevana točnost (postotak pohranjenih vrijednosti koje su točne u usporedbi sa stvarnom vrijednošću).

4.4.2. Upravljanje središnjim spremnikom podataka

Funkcije središnjeg spremnika podataka određene su u odjeljku 4.2.21.6. Središnji spremnik podataka. Za svrhu osiguranja kvalitete podataka, subjekt koji upravlja središnjim spremnikom podataka mora biti odgovoran za ažuriranje i kvalitetu metapodataka i direktorija, te za upravljanje nadzorom pristupa. Kvaliteta metapodataka u pogledu potpunosti, dosljednosti, pravodobnosti i točnosti omogućuje odgovarajuće funkcioniranje za svrhe ovog TSI-ja.

4.5. Pravila za održavanje

U svjetlu osnovnih zahtjeva u poglavlju 3., pravila za održavanje za podsustav na koji se odnosi ovaj TSI su sljedeća:

Mora se osigurati kvaliteta usluga prijevoza, čak i ako su podaci oštećeni ili ako oprema za obradu podataka pretrpi potpun ili djelomičan kvar. Stoga se savjetuje ugradnja dvojnog sustava ili računala s visokim stupnjem pouzdanosti, i za koji se osigurava neprekinut rad tijekom održavanja.

Vidovi održavanja raznih baza podataka spominju se u odjeljku 4.2.19.2. - Dodatni zahtjevi vezano uz baze podataka, točke 10. i 21.

4.6. Stručne kvalifikacije

Stručne kvalifikacije koje se zahtijevaju od osoblja za upravljanje i održavanje podsustava i provedbu ovog TSI-ja su sljedeće:

Provedba ovog TSI-ja ne zahtijeva potpuno nov sustav u smislu strojne i programske opreme s novim osobljem. Ostvarivanje zahtjeva TSI-ja rezultira samo u tim promjenama, nadogradnjama i funkcionalnim proširenjima rada koje je već ostvarilo postojeće osoblje. Stoga, nema zahtjeva povrh postojećih nacionalnih i europskih propisa o stručnim kvalifikacijama.

▼B

Ako je potrebno dodatno osposobljavanje osoblja ne bi se trebalo ograničiti isključivo na pokazivanje kako rukovati s opremom. Članovi osoblja moraju znati i razumjeti posebnu ulogu koju imaju u cjelokupnom postupku prijevoza. Osoblje mora, posebno, biti svjesno zahtjeva za održavanje visoke razine radne učinkovitosti, s obzirom da je to presudno za pouzdanost informacija koje se obrađuju u kasnijoj fazi.

Stručne kvalifikacije potrebne za sastavljanje i upravljanje vlakovima određene su TSI-jem za odvijanje i upravljanje željezničkim prometom.

4.7. **Zdravstveni i sigurnosni uvjeti**

Zdravstveni i sigurnosni uvjeti za osoblje potrebni za upravljanje i održavanje predmetnog podsustava su sljedeći:

Nema zahtjeva pored onih iz postojećih nacionalnih i europskih zdravstvenih i sigurnosnih propisa.

4.8. **Registri odobrenih tipova vozila i željezničke infrastrukture**

Na temelju članka 34. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ, „Agencija uspostavlja i vodi registar tipova vozila odobrenih za uporabu u državama članicama na željezničkoj mreži Zajednice”. Na temelju članka 35. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ, „Svaka država članica osigurava objavljivanje i ažuriranje registra infrastrukture”.

Uslijed godišnjeg ažuriranja i objave ovih registara oni se ne mogu koristiti za podsustav telematskih aplikacija za putnički promet. Stoga, ovaj TSI nije povezan s tim registrima.

5. INTEROPERABILNI SASTAVNI DIJELOVI

5.1. **Definicija**

U skladu s člankom 2. točkom (f) Direktive 2008/57/EZ, „interoperabilni sastavni dijelovi” znači svi osnovni elementi, skupina elemenata, sklopovi ili uređaji koji su ugrađeni ili koji se namjeravaju ugraditi u podsustav o kojem, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost željezničkog sustava. Pojam „sastavni dio” obuhvaća materijalne proizvode, te nematerijalne kao što je programska podrška.

5.2. **Popis sastavnih dijelova**

Interoperabilni sastavni dijelovi obuhvaćeni su odgovarajućim odredbama Direktive 2008/57/EZ.

Ni jedan interoperabilan sastavni dio nije definiran u podsustavu „telematske aplikacije za putnički promet”.

Za ispunjavanje zahtjeva ovog TSI-ja potrebna je samo standardna IT oprema, bez ikakvih posebnih vidova za interoperabilnost u željezničkom okruženju. To vrijedi i za sastavne dijelove strojne opreme i za korištenu standardnu programsku opremu, poput operativnih sustava i baza podataka. Aplikacijska programska oprema posebna je za svakog korisnika i može se prilagoditi i poboljšati prema pojedinačnoj stvarnoj učinkovitosti i potrebama. Predložena „arhitektura integracije aplikacija” pretpostavlja da aplikacije ne moraju imati isti interni informativni model. Integracija aplikacije određena je kao postupak koji neovisno zasnovane aplikacijske sustave priprema za zajedničko djelovanje.

▼B

- 5.3. **Učinkovitost i specifikacije sastavnih dijelova**
Vidjeti odjeljak 5.2., nije relevantan za TSI za telematske aplikacije za putnički promet.
6. OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI I/ILI PRIKLADNOSTI ZA UPOTREBU SASTAVNIH DIJELOVA TE PROVJERA PODSUSTAVA
- 6.1. **Interoperabilni sastavni dijelovi**
- 6.1.1. *Postupak ocjenjivanja*
Ne odnosi se na TSI za telematske aplikacije za putnički promet.
- 6.1.2. *Modul*
Ne odnosi se na TSI za telematske aplikacije za putnički promet.
- 6.2. **Podsustav telematskih aplikacija za putnički promet**
Na temelju Priloga II. Direktivi 2008/57/EZ, podsustavi se dijele na strukturalna i funkcionalna područja. Ocjenjivanje sukladnosti obvezno je za TSI-jeve u strukturalnom području. Podsustav telematskih aplikacija za putnički promet pripada funkcionalnom području i ovaj TSI ne određuje module za ocjenjivanje sukladnosti.
7. **PROVEDBA**
- 7.1. **Uvod**
Ovaj TSI odnosi se na podsustav telematskih aplikacija za putnički promet. U skladu s Prilogom II. Direktivi 2008/57/EZ ovaj podsustav je funkcionalan podsustav. Primjena ovog TSI-ja stoga je neovisna od koncepta novih, obnovljenih ili moderniziranih podsustava, kao što je to uobičajeno u slučaju TSI-jeva vezanih uz strukturalne podsustave, osim kad je to posebno specificirano u TSI-ju.

TSI se provodi u fazama:

— faza jedan: detaljne IT specifikacije, plan upravljanja i glavni plan,

— faza dva: razvoj,

— faza tri: uvođenje.
- 7.2. **Faza jedan - detaljne IT specifikacije, glavni plan i plan upravljanja**
Faza jedan ima tri cilja:
1. Definiranje sustava za razmjenu podataka, (dalje u tekstu „sustav”), koji se sastoji od zajedničkih sastavnih dijelova i međusobnog povezivanja informacijskih i komunikacijskih sustava zainteresiranih sudionika koji su sposobni ispuniti zahtjeve ove Uredbe.
 2. Potvrđivanje takvog sustava s gledišta tehničke i ekonomske izvedivosti.
 3. Izrada vremenskog plana za aktivnosti koje su potrebne za provedbu sustava, uključujući podobne ciljeve koji omogućavaju Komisiji, Europskoj agenciji za željeznice, državama članicama i zainteresiranim sudionicima nadzor nad provedenim napretkom.
- 7.2.1. *Upravljanje projektom u prvoj fazi*
Komisija uspostavlja, najkasnije mjesec dana od objave ove Uredbe u *Službenom listu Europske unije*, upravljački odbor, koji se sastoji od:

— predstavničkih tijela iz željezničkog sektora koja djeluju na europskoj razini kako je određeno u članku 3. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 881/2004 (predstavnička tijela željezničkog sektora),

▼B

- predstavnika prodavača voznih karata,
- predstavnika europskih putnika,
- Europske agencije za željeznice, te
- Komisije.

Ovim upravljačkim odborom supredsjedava (a) Komisija i (b) osoba predložena od predstavničkih tijela željezničkog sektora. Komisija uz pomoć članova upravljačkog odbora sastavlja poslovnik upravljačkog odbora, s kojim se upravljački odbor mora složiti. Donesena odluka mora biti transparentna i dobro ekonomski i tehnički opravdana.

Članovi upravljačkog odbora mogu predložiti upravljačkom odboru da se druge organizacije uključe kao promatrači, kad za to postoje dobro opravdani tehnički i organizacijski razlozi.

7.2.2. *Uloge i odgovornosti*

7.2.2.1. *Dionici*

1. Projektna skupina koju su uspostavila predstavnička tijela željezničkog sektora i koja uključuje predstavnika prodavača voznih karata, izrađuje detaljne IT specifikacije, plan upravljanja i glavni plan na temelju radnog programa koji odobrava upravljački odbor.
2. Projektna skupina osniva nužne radne grupe koje uključuju stručno znanje i iskustvo iz Europske agencije za željeznice, željezničkih prijevoznika, upravitelja infrastrukture, upravitelja željezničkih kolodvora, predstavnika prodavača voznih karata i predstavnika putnika.
3. Projektna skupina transparentno vodi cijeli projekt, te svi zapisi, dokumenti i konačni zaključci projektne skupine i njenih radnih skupina moraju biti stalno i u cijelosti na raspolaganju Komisiji i Europskoj agenciji za željeznice.
4. Projektna skupina šalje mjesečna izvješća o napretku upravljačkom odboru i preuzima punu odgovornost o odlukama potomje. Strukturu i sadržaj izvješća o napretku odobrava upravljački odbor na uvodnom sastanku.
5. Projektna skupina pruža informacije željezničkim prijevoznicima, upraviteljima infrastrukture, upraviteljima željezničkih kolodvora, predstavnicima prodavača voznih karata i putnika, te se s njima savjetuje. Ona posebno obraća pažnju na male željezničke prijevoznike koji nisu članovi željezničkog sektora, te ih obavješćuje i s njima se savjetuje.
6. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, upravitelji željezničkih kolodvora, predstavnici prodavača voznih karata i putnika podržavaju projekt pružajući informacije, te tehničko i funkcionalno stručno znanje i iskustvo, na način na koji i kada to zahtijeva projektna skupina.

7.2.2.2. *Europska agencija za željeznice*

1. Europska agencija za željeznice nadzire i ocjenjuje razvoj detaljnih IT specifikacija, plan upravljanja i glavni plan s ciljem utvrđivanja jesu li ostvareni željeni ciljevi.
2. Europska agencija za željeznice podnosi Komisiji preporuku o detaljnim IT specifikacijama, planu upravljanja i glavnom planu.

▼ B

7.2.2.3. Komisija

1. Komisija dostavlja projektnoj skupini popis tijela koja je potrebno uključiti u projekt.
2. Po primitku detaljnih IT specifikacija, plana upravljanja i glavnog plana, Komisija ih ocjenjuje na temelju preporuke Europske agencije za željeznice te, u svjetlu ovog ocjenjivanja, poduzima nužne mjere za izmjenu postojećeg TSI-ja.
3. Komisija obavješćuje države članice putem odbora osnovanog u skladu s člankom 29. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ.

▼ M2

7.2.3. Podloge koje se moraju dostaviti

Krajnji rezultati iz prve faze uključuju sljedeće:

1. upute o primjeni kojima se opisuju funkcionalne i tehničke specifikacije te specifikacije učinkovitosti, s njima povezane podatke, zahtjeve sučelja, zahtjeve vezane uz sigurnost i kvalitetu;
2. nacrt opće arhitekture sustava;
3. glavni plan uključujući:
 - određivanje aktivnosti potrebnih za provedbu sustava,
 - migracijski plan koji uključuje niz faza koje vode do konkretnih i provjerljivih međurezultata i koji opisuje put od postojećih informacijskih i komunikacijskih sustava sudionika do ciljnog sustava,
 - detaljni plan ključnih točaka,
 - ocjenjivanje rizika ključnih faza glavnog plana,
 - procjenu ukupnih troškova za vrijeme trajanja cijelog životnog vijeka (LCC) za uvođenje i upravljanje sustavom, zajedno s naknadnim investicijskim planom i odgovarajućom analizom troškova i koristi.
4. krajnji rezultat o upravljanju uključuje prepoznavanje odgovarajućih upravljačkih struktura, metoda i postupaka za pružanje podrške razvoju i provjeri sustava i naknadno njegovog uvođenja i djelovanja na terenu tijekom njegova životnog vijeka (uključujući upravljanje sporovima između strana uključenih strana u skladu s odredbama ovog TSI-ja).

▼ B

7.2.4. Ključne točke

1. Uvodni sastanak projektno skupine i upravljačkog odbora održava se najkasnije dva mjeseca nakon objave ove Uredbe u *Službenom listu Europske unije*.
 - (a) Na uvodnom sastanku projektna skupina predstavlja opis projekta i radni program projekta uključujući vremenski raspored. U opisu projekta objašnjeni su zadaci, organizacija

▼ B

projekta, funkcije i projektna metoda, uključujući postupak savjetovanja i obavješćivanja svih dionika.

- (b) Na uvodnom sastanku između projektne skupine i upravljačkog odbora raspravlja se i usuglašava sadržaj i razina pojedinosti iz prijelaznog izvješća te mjesečno izvješće o napretku iz odjeljka 7.2.2.1.
2. Projektna skupina podnosi međuizvješće upravljačkom odboru najkasnije 5 mjeseci nakon uvodnog sastanka.
 3. Konačna izvješća predaju se Komisiji i Europskoj agenciji za željeznice najkasnije 10 mjeseci nakon uvodnog sastanka.
 4. Europska agencija za željeznice podnosi preporuku o konačnom izvješću Komisiji najkasnije 2 mjeseca nakon njihovog primitka.

▼ M27.3. **Faza 2. - Razvoj**

Svi predmetni sudionici moraju razvijati sustav u skladu s odredbama krajnjih rezultata iz prve faze kako slijedi:

(a) Upravljanje projektom

Strukturu upravljanja kako je opisana u tehničkom dokumentu B.61 (vidjeti Prilog V.) postupno provode sudionici kako bi se jamčio odgovarajući razvoj sustava.

Uloge i odgovornosti svih sudionika razvijaju se u skladu s provedbom nove strukture upravljanja kako je opisana u tehničkom dokumentu B.61.

Upravljački će se odbor osnovan tijekom prve faze zadržati u drugoj fazi do potpune operativnosti strukture upravljanja opisane u tehničkom dokumentu B.61. Njegov će se poslovnik ažurirati kako bi se u obzir uzela njegova nova uloga praćenja provedbe nove strukture upravljanja, arhitekture razvijene u prvoj fazi i razvoja sustava koji provode pojedinačna poduzeća posebno uzimajući u obzir pridržavanje uputa za primjenu koje objavljuje i održava ERA. Prije proglašavanja kraja druge faze upravljački odbor izdaje mišljenje o pravnom statusu uputa o primjeni i vlasništvu nad njima.

Potpuna usklađenost s tehničkim dokumentom B.61 smatrat će se pretpostavkom sukladnosti nove strukture upravljanja sa zahtjevima ove Uredbe. Međutim, zbog prirode dokumenta i trajne potrebe usklađivanja strukture upravljanja sa stvarnim potrebama tržišta, svako odstupanje od njegovih odredaba mora se odmah prijaviti upravljačkom odboru koji ocjenjuje odstupanje i odlučuje treba li se tehnički dokument i/ili njegov pravni status promijeniti na kraju druge faze.

(b) Glavni plan

Svi predmetni sudionici međusobno surađuju i provode sustav u skladu s glavnim planom kako je naveden u tehničkom dokumentu ERA-e B.62 (vidjeti Prilog V.) kako bi se jamčio odgovarajući razvoj sustava.

▼ M2

(c) Razvoj sustava

Svi predmetni sudionici međusobno surađuju i oblikuju prodajnu arhitekturu sustava u skladu s odredbama o arhitekturi kako je opisano u tehničkom dokumentu ERA-e B.60 (vidjeti Prilog V.).

Svi predmetni sudionici međusobno surađuju i oblikuju sustav i njegove dijelove kako bi bio što je moguće više u skladu s uputama o primjeni kako je opisano u tehničkim dokumentima:

B.50 (vidjeti Prilog III.);

B.51 (vidjeti Prilog III.);

B.52 (vidjeti Prilog III.);

B.53 (vidjeti Prilog III.);

B.54 (vidjeti Prilog III.);

B.55 (vidjeti Prilog III.);

B.56 (vidjeti Prilog III.).

Potpuna uskladenost s tim tehničkim dokumentima smatrat će se pretpostavkom sukladnosti sustava s tehničkim zahtjevima ove Uredbe. Svako odstupanje od uputa o primjeni mora se prijaviti upravljačkom odboru koji ga ocjenjuje u okviru svoje uloge opisane u stavku a). S obzirom na to da upute o primjeni B.50 do B.56 iz Priloga III. nisu obvezne specifikacije, ne podliježu upravljanju nadzorom izmjena.

▼ B7.4. **Faza 3 - Uvođenje**

Svi predmetni sudionici moraju uvoditi sustav u skladu s izmjenama ovog TSI-ja.

7.5. **Upravljanje izmjenama**7.5.1. *Postupci upravljanja izmjenama*

Postupci upravljanja izmjenama osmišljavaju se kako bi se osigurala ispravna analiza troškova i koristi izmjena te provedba izmjena na kontrolirani način. Te postupke određuje, sastavlja, podržava i njima upravlja Europska agencija za željeznice i oni uključuju:

- prepoznavanje tehničkih ograničenja koja otežavaju izmjenu,
- izjavu o tome tko preuzima odgovornost za izmjenu provedbenih postupaka,
- postupak za provjeru izmjena koje se trebaju provesti,
- politika upravljanja izmjenama, izdavanjem, prijelazom i postupnim uvođenjem,
- određivanje odgovornosti za upravljanje detaljnim specifikacijama i za osiguravanje njihove kvalitete i upravljanje konfiguracijom.

Odbor za nadzor izmjena (CCB) sastoji se od Europske agencije za željeznice, predstavničkih tijela željezničkog sektora, predstavničkog tijela prodavača voznih karata, predstavničkog tijela putnika i država članica. Takvo članstvo strana osigurava perspektivu promjena koje se provode i cjelokupnu ocjenu njihovih učinaka. CCB u konačnici djeluje pod nadzorom Europske agencije za željeznice.

▼B7.5.2. *Poseban postupak upravljanja izmjenama tehničkih dokumenata koje objavljuje Europska agencija za željeznice*

Tehnički dokumenti citirani u poglavlju 4. ovog TSI-ja (osim za norme koje su povezane s otvorenim pitanjima) i navedeni u Prilogu III. ovoj Uredbi su tehnički dokumenti koje objavljuje Europska agencija za željeznice u skladu s člankom 5. stavkom 8. Direktive 2008/57/EZ.

Upravljanje nadzorom izmjena tehničkih dokumenata uspostavlja Europska agencija za željeznice prema sljedećim mjerilima:

1. Zahtjevi za izmjene koji utječu na tehničke dokumente podnose se putem nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost (NSA) ili putem predstavničkih tijela željezničkog sektora na europskoj razini kako je određeno u članku 3. stavku 2. Uredbe (EZ) br. 881/2004, ili predstavnika prodavača voznih karata, ili tijela koje je izvorno razvilo specifikacije koje su preteče tehničkih dokumenata.
2. Europska agencija za željeznice prikuplja i pohranjuje zahtjeve vezane uz izmjene.
3. Europska agencija za željeznice predstavlja zahtjeve za izmjenama svojoj odgovornoj radnoj skupini, koja ih vrednuje i priprema prijedlog potkrijepljen ekonomskom procjenom, kad je to primjenljivo.
4. Potom Europska agencija za željeznice predstavlja zahtjeve za izmjenama i s njim povezan prijedlog nadzornom odboru koje on potvrđuje, ne potvrđuje ili odlaže zahtjev za promjenom.
5. Ako zahtjev za izmjenu nije potvrđen, Europska agencija za željeznice ga šalje nazad podnositelju zahtjeva bilo zbog razloga odbijanja ili zahtijevajući dodatne informacije o nacrtu zahtjeva za izmjenu.
6. Ako je zahtjev za izmjenu potvrđen, tehnički dokument se izmjenjuje.
7. Prije objave izmijenjenog tehničkog dokumenta, isti se podnosi Komisiji zajedno sa zahtjevom za izmjenu i njegovom ekonomskom procjenom.
8. Komisija obavješćuje države članice putem odbora uspostavljenog u skladu s člankom 29. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ.
9. Nova verzija tehničkog dokumenta i potvrđen zahtjev za izmjenu mora biti dostupan na stranici Europske agencije za željeznice.

Kad upravljanje nadzorom izmjena utječe na elemente koji se koriste zajedno s TSI-jem za telematske aplikacije za prijevoz robe, izmjene se provode što je moguće usklađenije s primijenjenim TSI-jem za telematske aplikacije za prijevoz robe s ciljem postizanja najbolje moguće sinergije.

7.6. **Posebni slučajevi**7.6.1. *Uvod*

Sljedeće posebne odredbe dopuštene su u dolje navedenim posebnim slučajevima:

- (a) „P” slučajevi: trajni slučajevi;

▼B

- (b) „T” slučajevi: privremeni slučajevi, kad se preporučuje da se ciljani sustav ostvari do 2020. (cilj zadan u Odluci br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže ⁽¹⁾, kako je izmijenjena Odlukom br. 884/2004/EZ ⁽²⁾).

7.6.2. *Popis posebnih slučajeva*

Nema posebnih slučajeva za ovaj TSI.

8. POJMOVNIK

Definicije u ovom pojmovniku odnose se na pojmove korištene u ovom TSI-ju.

Izraz	Opis
Podnositelj zahtjeva za pristup mreži	Znači ili ovlašteni željeznički prijevoznik ili, u skladu s odobrenjem svake države članice, druga strana koja zahtijeva trasu vlaka u radnom voznom redu za obavljanje željezničkih usluga na svom području u komercijalne ili javne svrhe. Primjeri takvih ovlaštenih strana mogu biti javna tijela, ili svaka druga strana koja ima ugovor o pristupu ili međunarodna skupina takvih strana, koja je također poznata kao skupina koja podnosi zahtjev ili skupina koja zahtijeva pristup mreži
ACID	Znači atomnost, dosljednost, izolacija i trajnost. Ovo su četiri primarne značajke zajedničke svim transakcijama: Atomnost. U transakciji koja uključuje dvije ili više informacija, potvrđuje se svaka od njih ili nijedna. Dosljednost. Transakcija ili stvara novo važeće stanje podataka ili, ako se dogodi neka pogreška, vraća sve podatke u stanje prije početka transakcije. Izolacija. Transakcija koja je u postupku i još nije izvršena mora ostati izolirana od svake druge transakcije. Trajnost. Potvrđene podatke čuva sustav, tako da su u slučaju ispada i ponovnog pokretanja sustava podaci dostupni u svom ispravnom stanju. Koncept ACID je opisan u ISO/IEC 10026-1:1992 odjeljku 4. Svaka od tih značajki može se mjeriti na temelju odrednica. Međutim, općenito se za provedbu koncepta ACID određuje upravitelj transakcije ili nadzornik. U distribucijskom sustavu, jedan od načina za ostvarivanje ACID-a je korištenje dvosmjernje potvrde (2PC), koja osigurava da sve uključene lokacije moraju potvrditi transakciju ili je ne potvrđuje nijedna i transakcija se vraća u početno stanje
Datum dolaska/vrijeme, stvarno	Znači stvaran datum (i vrijeme) dolaska prijevoznog sredstva
Datum dolaska/vrijeme, predviđeno	Znači datum (i vrijeme) dolaska prijevoznog sredstva na temelju trenutnog predviđanja
Datum dolaska/vrijeme, planirano	Znači datum,(i vrijeme) dolaska prijevoznog sredstva po voznom redu

⁽¹⁾ SL L 228, 9.9.1996., str. 1.

⁽²⁾ SL L 167, 30.4.2004., str. 1.



Izraz	Opis
Kašnjenje u dolasku, očekivano	Znači vremenska razlika između datuma/vremena dolaska, koje je procijenjeno i datuma/vremena dolaska, koje je planirano
Kašnjenje u dolasku, stvarno	Znači vremenska razlika između stvarnog datuma/vremena dolaska i planiranog
Na temelju vlastite prosudbe	Znači da se željeznički prijevoznik može odlučiti na temelju svog iskustva i potreba
Sustav koji dodjeljuje usluge	Znači elektronički sustav s katalogom prijevoznih usluga za koje pružatelj prometnih usluga ovlašćuje distributere za izdavanje putnih isprava
Dodjeljivač	Znači tvrtka koja upravlja sustavom za dodjelu usluga. Može biti prijevoznik
Ovlašteno javno tijelo	Znači javno tijelo koje ima zakonsku obvezu ili pravo pružati članovima javnosti putne informacije i također se odnosi na javno tijelo koje je odgovorno za provedbu Uredbe (EZ) br. 1371/2007 u skladu s člankom 30. stavkom 1. Uredbe
Raspoloživost	Znači informacija (prijevozne usluge, vrstu ponude, cijenu, druge usluge) koju može dobiti putnik u određenom trenutku, za određeni vlak. Ne smije se zamijeniti s ponudom, navodeći da se (prijevozne usluge, vrstu ponude, cijenu, druge usluge) nude u početnom planiranju, ali se mogu rasprodati i stoga nisu na raspolaganju putniku u određenom trenutku za određeni vlak
Osnovni parametar	Znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je bitan za interoperabilnost i zahtijeva odluku u skladu s postupkom propisanim u članku 21. stavku 2. prije nego li zajedničko predstavničko tijelo razvije nacрте TSI-jeva
Rezervacije (prodaja)	Znači prodaja vozne karte sa ili bez rezervacije
Prijevoznik	Znači ugovorni željeznički prijevoznik s kojim putnik sklapa ugovor o prijevozu ili niz usporednih željezničkih prijevoznika koji su odgovorni na temelju tog ugovora
Prijevoznik, skupni	Znači prijevoznik povezan ugovorom o suradnji s jednim ili više drugih prijevoznika za upravljanje uslugama prijevoza
Prijevoznik, samostalni	Znači prijevoznik koji upravlja prijevoznim uslugama neovisno o drugim prijevoznicima
Kanal	Znači način (poput automata za prodaju voznih karata, sredstva na vlaku, javne internetske usluge, telefonsku prodaju voznih karata), pomoću kojeg željeznički prijevoznik pruža uslugu (informaciju, prodaju voznih karata, povrat novca za vozne karte, odgovor na pritužbe itd.) putniku
Identifikacija putničkog vagona	Znači jedinstveni identifikacijski broj putničkog vagona
Komisija	Znači Europska komisija
Proizvod COTS-a	Znači serijski proizvodi koji su u komercijalnoj prodaji
Korisnik usluga	Znači osoba koja ima namjeru kupiti, kupuje, ili je kupila željeznički proizvod za sebe ili drugu(-e) osobu(-e). Stoga se može razlikovati od putnika (vidjeti: putnik)
Dešifriranje	Znači preoblikovanje šifriranih podataka nazad u njihov izvorni oblik



Izraz	Opis
Kašnjenje	Znači vremenska razlika između vremena kad je putnik trebao stići prema objavljenom voznom redu i vremena njegovog/njenog stvarnog ili očekivanog dolaska
Odstupanje Delta	Znači operativno „kasniji ili raniji dolazak/odlazak” u odnosu na rezervirano vrijeme po rasporedu
Datum polaska/vrijeme, stvarno	Znači stvaran datum (i vrijeme) polaska prijevoznog sredstva
Datum polaska/vrijeme, predviđeno	Znači datum (i vrijeme) polaska prijevoznog sredstva na temelju trenutnog predviđanja
Datum polaska/vrijeme, planirano	Znači datum (i vrijeme) polaska prijevoznog sredstva po voznom redu
Direktiva 2008/57	Znači Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednici
Kašnjenje u polasku, stvarno	Znači vremenska razlika između stvarnog datuma/vremena polaska i planiranog
Kašnjenje u polasku, očekivano	Znači vremenska razlika između datuma/vremena polaska i očekivanog datuma/vremena polaska
Prikaz	Znači svaki dinamičan vizualan uređaj smješten na kolodvorima ili unutar/izvan vlakova sa svrhom obavješćivanja putnika
Distributer	Znači poduzeće koje pruža pravne i tehničke kapacitete izdavačima za prodaju željezničkih proizvoda ili pružanje internetskih usluga korisnicima za kupnju željezničkih proizvoda. Pored toga, distributer može nuditi usluge izdavačima sastavljanjem O-D-ova, (početna točka- željeni kraj), koje vrše različiti prijevoznici, u cjelokupna putovanja koja zahtijeva putnik. Distributer može biti prijevoznik
Domaća vožnja	Znači vožnja putnika željeznicom prilikom koje putnik ne prelazi granice države članice
Domaća usluga željezničkog prijevoza	Znači željeznička usluga koja ne prelazi granice države članice
Šifriranje	Znači šifriranje podataka
ERA	Vidjeti: Europska agencija za željeznice
Osnovni zahtjevi	Znači svi uvjeti navedeni u Prilogu III. Direktivi 2008/57/EZ koje moraju ispuniti svi transeuropski željeznički sustavi, podsustavi i sastavni dijelovi interoperabilnosti, uključujući sučelja
ETA	Znači procijenjeno vrijeme dolaska (vlaka na stanicu)
ETH	Znači predviđeno vrijeme primopredaje (vlaka jednog upravitelja infrastrukture drugom)



Izraz	Opis
ETI	Znači predviđeno vrijeme predaje (vlaka jednog željezničkog prijevoznika drugom)
Europska agencija za željeznice	Znači Agencija osnovana na temelju Uredbe (EZ) br. 881/2004/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice
Cijena prijevoza	Znači cijena koja se plaća za prijevoz ili uslugu
Predviđanje	Znači najbolja procjena događaja (npr. dolaska, odlaska ili prolaska vlaka)
Točka predviđanja	Znači ciljana točka za koju se stvara predviđanje. Može se odnositi na dolazak, odlazak, prolazak ili primopredaju
Usluga željezničkog prijevoza u drugoj zemlji	Znači željeznička usluga koju putnik može kupiti u određenoj državi, ali se ne obavlja u državi koja je različita od države kupovine
Inozemna prodaja	Znači prodaja karte za vlak od strane izdavača koji nije (jedan od) prijevoznik(-a) koji upravljaju vlakom za koji će se koristiti karta. Izdavatelj je smješten u državi koja je različita od države prijevoznika
FTP	Znači protokol za prijenos dokumenata. Protokol za prijenos dokumenata između računalnih sustava u TCP/IP mreži
Ispunjavanje	Znači postupak isporuke proizvoda korisniku usluga nakon kupnje
Opći uvjeti prijevoza	Znači uvjeti prijevoznika u obliku općih uvjeta ili cijena koji su na snazi u svakoj državi članici i koji su postali, putem sklapanja ugovora, njegov sastavni dio
Vlak skupne cijene	Znači vlak na koji se može ukrcati putnik koji ima samo kartu sa skupnom cijenom
Točka primopredaje	Znači točka u kojoj jedan upravitelj infrastrukture predaje nadležnost drugom
HTTP	Znači protokol za prijenos hiperteksta. Protokol korisnik/poslužitelj koji se koristi za povezivanje poslužitelja na internetskoj mreži
UI	Znači svako tijelo koje je prvenstveno odgovorno za uspostavu i održavanje željezničke infrastrukture. To također može uključivati upravljanje prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim sustavima. Funkcije upravitelja infrastrukture na koridoru mogu se dodijeliti različitim tijelima ili poduzećima
Upravitelj infrastrukture (UI)	Vidjeti: UI
Vozne karte s rezervacijom — IRT	Znači svaka vrsta vozne karte ograničena na određen vlak na određen dan/vrijeme. Vozna karta IRT može se prodati isključivo putem internetske transakcije između prodajnog terminala i sustava za dodjelu usluga na kojem se nalazi predmetni vlak



Izraz	Opis
Izmjena između prijevoznika	Znači prijenos nadzora s jednog željezničkog prijevoznika na drugog iz praktičnih operativnih, sigurnosnih razloga, te zbog pravne odgovornosti. Primjeri su: — uzastopni željeznički prijevoznici, — vlakovi sa zamjenskim prijevoznicima, — prijenos informacija između različitih željezničkih prijevoznika
Točka izmjene	Znači mjesto gdje se obavlja prijenos nadzora s jednog željezničkog prijevoznika na drugog željezničkog prijevoznika. Vezano uz vožnju vlaka, jedan željeznički prijevoznik preuzima vlak od drugog željezničkog prijevoznika, koji sad posjeduje trasu za sljedeći dio vožnje
Posredni kolodvor	Znači mjesto koje označuje početak ili kraj dijela vožnje. Ovo npr. može biti točka izmjene, primopredaje ili obrade
Usluge prijevoza putnika u međunarodnom željezničkom prometu	Znači željeznička usluga koja prelazi granice najmanje jedne države članice
Međunarodna vožnja	Znači vožnja putnika željeznicom koja prelazi granice najmanje jedne države članice
Međunarodna prodaja	Znači prodaja vozne karte za međunarodnu vožnju
Interoperabilni sastavni dio	Znači svi osnovni elementi, skupine elemenata, sklopovi ili uređaji koji su ugrađeni ili koje se namjerava ugraditi u podsustav o kojem, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost željezničkog sustava. Pojam sastavni dio obuhvaća materijalne proizvode, te nematerijalne kao što je programska podrška
IP	Znači internetski protokol
Izdavatelj	Znači poduzeće koje prodaje voznu kartu i prima plaćanje. Može biti prijevoznik i/ili distributer. Izdavatelj je poduzeće naznačeno na voznoj karti sa svojom oznakom, a moguće i logotipom
Vožnja	Znači kretanje putnika (ili nekoliko putnika koji putuju zajedno) od mjesta A do mjesta B
Planer vožnje	Znači IT sustav koji je sposoban predložiti rješenja za put. Rješenje za put je jedna ili više komercijalnih usluga prijevoza koje odgovaraju najmanje na jedno pitanje „Kako mogu doći od mjesta A do mjesta B u danom polaznom/ dolaznom vremenu i datumu?”. Pitanje može sadržavati složenija dodatna mjerila, poput „na najbrži način”, „na najjeftiniji način”, „bez presjedanja”, itd. Putnik može stvarati rješenja za put samostalno, savjetujući se s različitim informacijskim službama, ili mu/joj planer vožnje može ponuditi rješenje
Posjednik	Znači osoba koja je vlasnik vozila ili ima pravo na njega i iskorištava takvo vozilo ekonomski na trajan način kao prijevozno sredstvo te je kao takva upisana u Registru željezničkih vozila
Identifikacija lokomotive	Znači jedinstveni identifikacijski broj vučne jedinice
Staviti na raspolaganje	Znači objaviti informacije ili podatke na koje se može primijeniti nadzor pristupa



Izraz	Opis
Unos na popis	Znači metoda ispunjavanja kad korisnik unaprijed kupuje (npr. od kuće) i dobije samo potvrdu, obično s referentnom oznakom. Poduzeće koje provodi ovakvu vrstu prodaje dostavlja organizaciji za nadzor voznih karata (TCO) popis svih putnika (i referentnih oznaka) koji imaju dozvolu za pristup na određeni vlak. Putnik jednostavno pokaže želju da mu se dopusti pristup vlaku prije/nakon polaska u TCO-u. TCO provjerava ima li putnik pravo ukrcati se/ostati na vlaku
Tržišna cijena	Vidjeti skupnu cijenu
Metapodaci	Ovaj pojam jednostavno označuje podatke o podacima. On opisuje podatke, usluge programske podrške i druge sastavne dijelove koje sadržava informacijski sustav poduzeća. Primjeri vrsta metapodataka uključuju standardna određena podatka, informacije o lokacijama i usmjeravanju te upravljanje sinkronizacijom za distribuciju zajedničkih podataka
Prijavljena tijela	Znači tijela koja su odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti za upotrebu interoperabilnih sastavnih dijelova ili za EZ provjeru podsustava
Vlak NRT	Znači vlak na koji se mogu ukrcati putnici koji su kupili voznu kartu NRT, u slučaju međunarodne ili inozemne prodaje
NRT	Vozne karte bez rezervacije.- Ovo je način prodaje karata za vlak namijenjenih za međunarodnu ili inozemnu prodaju, pri čemu izdavatelj može izdati voznu kartu lokalno, bez ikakve internetske transakcije sa sustavom za dodjeljivanje usluga. Vozne karte NRT su uvijek otvorene karte, npr. ugovor o prijevozu je važeći na NRT-u koji vozi putem označenim na voznoj karti, unutar određenog vremenskog razdoblja trajnosti. Za izdavanje vozne karte NRT izdavatelj treba popis OD-ova (serija) i jedan ili više cjenika koji odgovaraju rasponima udaljenosti. Rezervacije se mogu (i u nekim slučajevima moraju) kupiti zajedno s voznom kartom
Ponuda	Vidjeti raspoloživost
Službena internetska stranica	Znači javna internetska stranica tvrtke na kojoj se objavljuju komercijalne informacije za korisnike usluga. Internetska stranica mora se moći strojno čitati poštujući smjernice za dostupnost internetskog sadržaja
<i>One Stop Shop</i>	Međunarodno partnerstvo između upravitelja infrastrukture koje pruža jedinstveno mjesto za kontakt korisnicima željezničkih usluga za svrhe: naručivanja određenih trasa za vlakove u međunarodnom prijevozu robe, nadzor kretanja cijelog vlaka, općenito zaračunavanje pristojbi za korištenje infrastrukture u ime upravitelja infrastrukture
Putnik	Znači osoba koja namjerava obaviti ili obavlja vožnju koristeći prijevozne usluge jednog ili više željezničkih prijevoznika. Može se razlikovati od korisnika usluga (vidjeti: korisnik usluga)
Trasa	Znači kapacitet infrastrukture potreban za vožnju vlaka između dva mjesta tijekom određenog vremenskog razdoblja (put vožnje, određen u vremenu i prostoru)
Broj trase	Znači broj određene trase



Izraz	Opis
Plaćanje	Znači prijenos sredstava jedne strane (poput korisnika usluga) drugoj (poput distributera). Plaćanje se obično obavlja u zamjenu za pružanje prijevoza ili usluge
<i>Peer-to-peer</i>	Znači razred usluga i aplikacija koje koriste raspodijeljena sredstva za obavljanje kritičke funkcije na decentraliziran način
Osoba sa smanjenom pokretljivošću (PRM)	Znači svaka osoba čija je pokretljivost prilikom korištenja prijevoza smanjena zbog fizičke poteškoće (osjetilne ili motoričke, trajne ili privremene), mentalne nesposobnosti ili oštećenja, ili bilo kojeg drugog razloga invalidnosti, ili kao posljedica starosti, čije stanje zahtijeva odgovarajuću pažnju i prilagodbu usluga koje su dostupne svim putnicima njenim posebnim potrebama
Peron	Znači područje na kolodvoru za izlaz/ulaz u vlakove
Primarni podaci	Znači osnovni podaci kao referentni podaci za unos poruka ili kao temelj za učinkovitost i izračun dobivenih podataka
PRM	Vidjeti: osobe sa smanjenom pokretljivošću
Proizvod	Znači vrsta vlaka s određenom vrstom usluga (npr. velike brzine, mjesta za pohranu bicikla, smještaj za osobe sa smanjenom pokretljivošću, vagoni s ležajevima i/ili spavaća kola, vagon restoran, sadržaji za pripremu hrane itd.) koje su povezane s odgovarajućim cijenama i mogu biti vezane uz odgovarajuće uvjete
Objaviti	Znači objava informacija ili podataka na koje se ne primjenjuje kontrola pristupa
Željeznički sustav	Znači (kao u „transeuropski željeznički sustav”) struktura, opisana u Prilogu I. (Direktivi 2008/57/EZ), koja se sastoji od pruga i stabilnih postrojenja, transeuropske prometne mreže, izgrađena ili modernizirana za konvencionalni i kombinirani željeznički prijevoz, te željezničkih vozila konstruiranih za vožnju po toj infrastrukturi
Željeznički prijevoznik	Znači svako javno ili privatno poduzeće koje obavlja svoju primarnu djelatnost pružanja usluga prijevoza robe i/ili putnika željeznicom, uz zahtjev da poduzeće mora osigurati vuču; to također uključuje poduzeća koja pružaju samo vuču
Redovni vs. kratkoročni postupci	Redovno znači postupak unutar vremenskog razdoblja koje iznosi sedam ili više dana. Kratkoročan postupak znači postupak koji se provodi u vremenskom razdoblju kraćem od sedam dana
Točka javljanja	Znači bilo točke prolaska koje koristi upravitelj infrastrukture za pružanje informacija o vožnji vlaka (isključivo), ili točke na kojima se vrše predviđanja
Spremište podataka	Znači pohrana podataka slična bazi podataka i podatkovnom rječniku; međutim, to obično obuhvaća cjelovit sustav upravljanja podacima. Pored opisa struktura podataka (npr. subjekata i elemenata) uključuje metapodatke koji su interesantni prijevozniku, podatkovne zaslone, izvješća, programe, te sustave
Rezervacija	Znači odobrenje u papirnatom ili elektroničkom obliku koje ovlašćuje uslugu (prijevoznu ili pomoćnu) na temelju prethodno potvrđenog personaliziranog ugovora o prijevozu
Sustav rezervacija	Znači računalni sustav koji se koristi za pohranu i pronalaženje informacija i provođenje transakcija vezanih uz putovanja. Sustav rezervacija je sposoban voditi inventar točan u stvarnom vremenu, te je dostupan prodajnim agentima/posrednicima diljem cijelog svijeta



Izraz	Opis
Prodajni posrednik	Znači osoba ili poduzeće koje korisniku usluga prodaje voznu kartu bez ili s rezervacijom za željezničku uslugu. Posrednik može biti željeznički prijevoznik (agent) ili ovlašteni putnički agent
Pravac	Znači zemljopisna crta koja se proteže od početne točke do odredišne točke
Odsjek pravca	Znači dio pravca
ŽP	Vidjeti: željeznički prijevoznik
Prodaja	Vidjeti: rezervacija
Usluga	Vidjeti: usluga prijevoza
Pružatelj usluga	Znači subjekt odgovoran za pružanje usluga povezanih s prijevozom putnika
Mora (<i>shall</i>)	Znači da je definicija apsolutan zahtjev specifikacije
Kratkoročni postupci	Vidjeti: redoviti vs kratkoročni postupci
Zahtjev za trasu u kratkom roku	Znači pojedinačan zahtjev za trasu u skladu s člankom 23. Direktive 2001/14/EZ zbog dodatnih prometnih zahtjeva ili operativnih potreba
SQL	Znači strukturiran jezik za pronalaženje. Jezik koji su razvili pri IBM-u, potom standardizirali s ANSI-jem i ISO-om, koji se koristi za stvaranje, upravljanje i pronalaženje podataka u relacijskim bazama podataka
Dionici	Znači svaka osoba ili organizacija s opravdanim interesom u pružanju usluga željezničkog prijevoza, npr.: — željeznički prijevoznik, — ponuditelj lokomotiva, — ponuditelj putničkih vagona, — ponuditelj strojovođa/osoblja vlaka, — upravitelj infrastrukture (UI), — upravitelj voznog parka, — trajektni prijevoznik, — radnik, — prodavač voznih karata, — putnik
Kolodvor	Znači željeznička lokacija na kojoj putnički vlak može krenuti, zaustaviti se ili završiti svoju vožnju
Upravitelj kolodvora	Znači organizacijski subjekt u državi članici koji je odgovoran za upravljanje kolodvorom i koji može biti upravitelj infrastrukture
Zamjenski prijevoznik	Znači željeznički prijevoznik, koji nije sklopio ugovor o prijevozu s putnikom, ali kojeg je željeznički prijevoznik koji je ugovorna strana ovlastio, u cijelosti ili djelomično, za izvedbu željezničkog prijevoza
Tarifa	Znači određena skupina cijena na određenom vlaku, na određen dan za određen dio vožnje O-D. Tarife se lako mogu spojiti u različite kategorije (poput javnih tarifa, grupnih tarifa itd.)



Izraz	Opis
TCO	Znači Organizacija za nadzor voznih karata. To je organizacija ovlaštena za provjeru putničkih voznih karata. Većinom je to prijevoznik. Ako je nužno, TCO mora distributerima ispostaviti sigurnosne potvrde za Međunarodne željezničke vozne karte za tiskanje kod kuće (IRTHP)
Tehnički dokument	Znači svaki tehnički dokument koji objavljuje Europska agencija za željeznice na temelju članka 5. stavka 8. Direktive 2008/57
Tehnička specifikacija za interoperabilnost	Znači specifikacija usvojena u skladu s Direktivom 2008/57/EZ, koja vrijedi za svaki podsustav ili dio podsustava s ciljem ispunjavanja osnovnih zahtjeva i osiguranja interoperabilnosti željezničkog sustava
TETA	Vidjeti: predviđeno vrijeme dolaska vlaka
Treća strana	Znači svako javno ili privatno poduzeće koje nije željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture i pruža pomoćne usluge, ili u vezi s, uslugama/uslugama prijevoza
Jedinstvena vozna karta	Znači vozna karta ili karte koje predstavljaju ugovor o prijevozu za uzastopne željezničke usluge kojima upravlja jedan ili više željezničkih prijevoznika
Vozna karta	Znači materijalna ili nematerijalna registracija koja ovlašćuje putnika da na temelju ugovora koristi jednu ili više usluga komercijalnog prijevoza koje nudi jedan ili više željezničkih prijevoznika
Vozna karta pri polasku	Znači metoda ispunjavanja kad korisnik usluga obavlja kupnju unaprijed (npr. od kuće) i preuzme kartu na odlaznoj stanici, na prodajnom mjestu ili automatu za prodaju voznih karata
Prodavač voznih karata	Znači svaki prodavač željezničkih usluga prijevoza koji sklapa ugovore o prijevozu u ime željezničkog prijevoznika ili za svoj vlastiti račun.
Vozni red	Znači popis komercijalnih usluga prijevoza koje nudi željeznički prijevoznik tijekom određenog vremenskog razdoblja
TOD	Vidjeti: vozna karta pri polasku
Organizator putovanja	Znači organizator ili predstavnik koji se razlikuje od željezničkog prijevoznika, u smislu članka 2., točaka (2) i (3) Direktive 90/314/EEZ.
Predviđeno vrijeme dolaska vlaka	Znači predviđeno vrijeme dolaska vlaka u određenu točku, npr. točku primopredaje, točku razmjene, odredište vlaka
Trasa vlaka	Znači put vožnje vlaka koji je određen u vremenu i prostoru
Prekinuta vožnja vlaka	Znači da je u tom trenutku na temelju lokalnih okolnosti i prema mišljenju uključenih strana nastavak vožnje vlaka nepoznat. Ako je kašnjenje poznato, upravitelj infrastrukture šalje poruku o predviđanju vožnje vlaka
Transeuropska željeznička mreža	Znači željeznička mreža opisana u Prilogu 1. Direktivi 2008/57/EZ
Ugovor o prijevozu	Znači ugovor o prijevozu za koji se zahtijeva plaćanje ili je besplatan između željezničkog prijevoznika ili prodavača voznih karata i putnika vezano uz pružanje jedne ili više usluga prijevoza

▼ B

Izraz	Opis
Vrsta prijevoza	Znači generička vrsta vozila sposobnog za prijevoz putnika (vlak, avion, bus itd.)
Usluga prijevoza	Znači komercijalna usluga prijevoza ili usluga prijevoza na temelju ugovora o javnim uslugama koja povezuje dva ili više mjesta, koju nudi željeznički prijevoznik na temelju objavljenog voznog reda. Usluga prijevoza se uobičajeno obavlja određenom vrstom prijevoza
Izvođač usluga prijevoza	Znači svako javno ili privatno poduzeće ovlašteno za prijevoz ljudi u domaćem ili međunarodnom putničkom prometu. „Izvođač usluga prijevoza” prihvaća putne isprave izdane na odobrenim prodajnim mjestima distributera. On igra ulogu ugovornog prijevoznika s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu. Izvršenje prijevoznih usluga može se povjeriti u cijelosti ili djelomično zamjenskom prijevozniku
TSI	Vidjeti: tehničke specifikacije za interoperabilnost
XML	Znači prošireni jezik označivanja
XQL	Znači prošireni strukturirani Query jezik



PRILOG II.

POPIS OTVORENIH PITANJA

U skladu s člankom 5. stavkom 6. Direktive 2008/57/EZ, utvrđena su sljedeća otvorena pitanja:

Odjeljak	Otvoreno pitanje
4.2.2.1.	Tehnički dokument o postupku i informacijama koje se koriste u pogledu podataka vezanih uz tarife za domaću prodaju
4.2.10.	Norma za postupanje sa sigurnosnim elementima za distribuciju proizvoda
4.2.11.2.	Norma za europsku „voznu kartu pri polasku” i europsko „upisivanje na popis”
4.2.11.3.	Tehnički dokument ili norma o izravnim metodama ispunjavanja koje su povezane s voznom kartom i/ili rezervacijom te vrstom medija za domaću prodaju
4.2.11.4.	Tehnički dokument ili norma o neizravnim metodama ispunjavanja koje su povezane s voznom kartom i/ili rezervacijom te vrstom medija za domaću prodaju
4.2.22.	Norma za razmjenu podataka o cijenama u kontekstu povezivanja s drugim vrstama prijevoza

▼ **M2***PRILOG III.***Popis tehničkih dokumenata**

Referenca	Oznaka
B.1 (VI.1.1)	Računalna izrada i razmjena podataka o tarifama namijenjenima za međunarodnu ili inozemnu prodaju – vozne karte NRT
B.2 (VI.1)	Računalna izrada i razmjena podataka o tarifama namijenjenima za međunarodnu i inozemnu prodaju – integrirane vozne karte s rezervacijom (IRT)
B.3 (VI.1)	Računalna izrada i razmjena podataka namijenjenih za međunarodnu ili inozemnu prodaju – posebne ponude
B.4 (VI.1.1)	Upute za provedbu za Edifact poruke koje obuhvaćaju razmjenu podataka iz voznih redova
B.5 (VI.1)	Elektronička rezervacija mjesta/sjedala i elektronička izrada putnih isprava – razmjena poruka
B.6 (VI.1)	Elektronička rezervacija mjesta/sjedala i elektronička izrada prijevoznih dokumenata (norme RCT2)
B.7 (VI.1.1)	Međunarodna željeznička vozna karta za ispis kod kuće
B.8 (VI.1)	Standardne brojčane oznake za željezničke prijevoznike, upravitelje infrastrukture i druga poduzeća uključena u lance željezničkog prijevoza
B.9 (VI.1)	Standardne brojčane oznake za lokacije
B.10 (VI.1)	Elektronička rezervacija pomoći za osobe sa smanjenom pokretljivošću – razmjena poruka
B.30 (VI.1)	Shema – katalog poruka/skupova podataka potrebnih za komunikaciju TSI TAP-a između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture
B.50 (VI.0)	Upute za primjenu voznog reda
B.51 (VI.0)	Upute za primjenu tarifa

▼ **M2**

Referenca	Oznaka
B.52 (V1.0)	Upute za primjenu rezervacije
B.53 (V1.0)	Upute za primjenu izravnog ispunjivanja
B.54 (V1.0)	Upute za primjenu neizravnog ispunjivanja
B.55 (V1.0)	Upute za primjenu pomoći osobama sa smanjenom pokretljivošću
B.56 (V1.0)	Upute za primjenu komunikacije između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture

▼B*PRILOG IV.***POPIS TARIFA NAMIJENJENIH ZA MEĐUNARODNU ILI INOZEMNU
PRODAJU****▼M2****C.1. Tarife NRT**

Glavni sadržaj podataka vezanih uz tarife NRT čine:

- serije,
- proizvodi,
- usluge,
- oznake prijevoznika,
- cjenici,
- popis kolodvora.

Tarife NRT objavljuju se unaprijed prema prodajnim uvjetima.

▼B**C.2. Tarife IRT**

Glavni sadržaj podataka vezanih uz tarife IRT čine:

- tarife,
- rasponi tarifa,
- kartice koje se koriste s tržišnim cijenama,
- vrste izuzeća,
- uvjeti prodaje,
- korisnička usluga nakon prodaje,
- cjenici,
- popis kolodvora/područja.

Tarife IRT se objavljuju unaprijed prema prodajnim uvjetima.

C.3. Posebne tarife

Glavni sadržaj podataka vezanih uz posebne tarife čine:

- ponuda i njeni uvjeti,
- cijene,
- dodaci,
- odobrenja,
- broj putnika/pratećih putnika i njihove kategorije,
- vrste sniženja,
- vrste izuzeća,
- uvjeti prodaje,
- korisničke usluge prodaje,
- naknade za rezervacije,
- serije,
- vlakovi, uključujući njihove kategorije i opremljenost.

Posebne tarife objavljuju se prema njihovim prodajnim uvjetima.

▼ M2*PRILOG V.***Popis tehničkih dokumenata za prodajnu arhitekturu, plan upravljanja i glavni plan**

Referenca	Oznaka
B.60 (V1.0)	Prodajna arhitektura TAP-a
B.61 (V1.0)	Upravljanje TAP-a
B.62 (V1.0)	Glavni plan TAP-a

▼ M2

PRILOG VI.

Zadaci koje preuzima nacionalno kontaktno mjesto TAF-a/TAP-a

1. Djelovati kao kontakt između ERA-e, upravljačkog odbora TAF-a/TAP-a i sudionika željezničkog sektora (upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici, vlasnici vagona, upravitelji željezničkih kolodvora, prodavači voznih karata i povezane udruge) u državi članici kako bi se osiguralo da su sudionici uključeni u TAF i TAP te da su upoznati s općenitim napretkom i odlukama upravljačkog odbora.
2. Upravljački odbor TAF-a/TAP-a obavijestiti o pitanjima sudionika željezničkog sektora u državama članicama i koja izazivaju njihovu zabrinutost preko supredsjednikâ pod uvjetom da su zabrinutosti poznate i da postoji želja da ih se iznese.
3. Povezati se s članovima Odbora za interoperabilnost i sigurnost željeznice (RISC) država članica kako bi osigurali da su obaviješteni o nacionalnim pitanjima u vezi s TAF-om/TAP-om prije svakog sastanka Odbora te da se odluke koje Odbor donese i koje su u vezi s TAF-om/TAP-om na odgovarajući način prenesu dotičnim sudionicima željezničkog sektora.
4. Država članica osigurava da se stupilo u kontakt sa svim ovlaštenim željezničkim prijevoznicima i ostalim željezničkim sudionicima (upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici, vlasnici vagona, upravitelji željezničkih kolodvora, prodavači voznih karata), da su primili detalje o NCP-u te da im je savjetovano da stupe u kontakt s NCP-om ako već ne postoji ranije uspostavljen kontakt.
5. Pod uvjetom da su sudionici željezničkog sektora u državi članici poznati, upoznati ih s njihovim obvezama sukladno odredbama TAF-a i TAP-a te da moraju ispunjavati te obveze.
6. Suradivati s državom članicom kako bi osigurali da je imenovan subjekt odgovoran za popunjavanje središnje referentne domene primarnim kodovima za lokacije. Identitet imenovanog subjekta prijavljuje se Glavnoj upravi za mobilnost i promet radi odgovarajuće distribucije.
7. Olakšati razmjenu informacija između sudionika željezničkog sektora države članice (upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici, vlasnici vagona, upravitelji željezničkih kolodvora, prodavači voznih karata i povezane udruge) u državi članici.