

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2021/541**(2021. gada 26. marts),****ar ko Regulu (ES) Nr. 1305/2014 groza attiecībā uz datu aprēķināšanas un apmaiņas vienkāršošanu un uzlabošanu un izmaiņu kontroles pārvaldības procesa atjaunināšanu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 5. panta 11. punktu,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽²⁾ 19. pantā noteikts, ka Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra ("Aģentūra") adresē Komisijai ieteikumus par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām ("SITS") un to pārskatīšanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu un nodrošina, ka SITS tiek pielāgotas tehnikas attīstībai, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām.
- (2) Saskaņā ar Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 ⁽³⁾ 13. pantu Komisijas Regula (ES) Nr. 1305/2014 ⁽⁴⁾ ("TAF SITS") jāpārskata, lai cita starpā vienkāršotu procedūru TAF SITS tehniskās bāzlinijas atjaunināšanai saskaņā ar TAF SITS izmaiņu kontroles pārvaldības ("CCM") procesu un lai izstrādātu, pārskatītu vai vienkāršotu to ziņojumu saturu un struktūru, kuri TAF SITS noteikti saistībā ar informācijas apmaiņu ar citām sistēmām vai operatoriem.
- (3) Tālab Aģentūra 2020. gada 9. septembrī adresēja Komisijai ieteikumu, kura mērķis ir TAF SITS ieviest jaunas vai grozītas specifikācijas, kas saistītas ar metodiku un informācijas plūsmām attiecībā uz paredzamo ierašanās laiku, klientiem paredzētajiem izsekošanas datiem un datu apmaiņu ar citām sistēmām, un koriģēt CCM procesu.
- (4) Regula (ES) Nr. 1305/2014 būtu attiecīgi jāgroza.
- (5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikuma tekstu.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/796 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).⁽³⁾ Komisijas Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474 (2017. gada 8. jūnijs), kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai (OV L 210, 15.8.2017., 5. lpp.).⁽⁴⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1305/2014 (2014. gada 11. decembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 438. lpp.).

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2021. gada 26. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

SATURS

1. IEVADS	23
1.1. Saīsinājumi	23
1.2. Atsauces dokumenti	23
1.3. Tehniskā darbības joma	24
1.4. Ģeogrāfiskā darbības joma	24
2. APAKŠSISTĒMAS UN DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA	24
2.1. Funkcijas SITS darbības jomas ietvaros	24
2.2. Funkcijas ārpus SITS darbības jomas	25
2.3. Apakšsistēmas raksturojuma pārskats	25
2.3.1. Vērā ņemtie procesi	25
3. PAMATPRASĪBAS	26
3.1. Atbilstība pamatprasībām	26
3.2. Pamatprasību aspekti	26
3.3. Ar vispārīgajām prasībām saistītie aspekti	26
3.3.1. Drošība	26
3.3.2. Drošums un darbīgavība	26
3.3.3. Veselība	26
3.3.4. Vides aizsardzība	26
3.3.5. Tehniskā savietojamība	27
3.3.6. Pieejamība	27
4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS	27
4.1. Ievads	27
4.2. Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas	27
4.2.1. Kravas pavadzīmes dati	28
4.2.2. Ceļa pieprasīšana un ceļa iedalīšana	28
4.2.3. Vilciena sagatavošana	30
4.2.4. Vilciena kustības informācija un vilciena kustības prognoze	31
4.2.5. Informācija par pakalpojuma pārtraukumu	32
4.2.6. Sūtījuma ETI/ETA	32
4.2.7. Vagona kustība	34
4.2.8. Datu apmaiņa kvalitātes uzlabošanai	35
4.2.9. Galvenie atsauces dati	35
4.2.10. Dažādas atsauces datnes un datubāzes	36
4.2.11. Tīklošana un komunikācija	37

4.3. Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	39
4.3.1. Saskarnes ar infrastruktūras SITS	39
4.3.2. Saskarnes ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS	39
4.3.3. Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu	40
4.3.4. Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS	40
4.3.5. Saskarnes ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu	40
4.4. Eksploatācijas noteikumi	40
4.4.1. Datu kvalitāte	41
4.4.2. Centrālā repozitorija pārvaldība	42
4.5. Tehniskās apkopes noteikumi	42
4.6. Profesionālā kvalifikācija	42
4.7. Veselības un drošības nosacījumi	42
5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI	43
5.1. Definīcija	43
5.2. Komponentu saraksts	43
5.3. Komponentu veikspēja un specifikācijas	43
6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFIKĀCIJA	43
6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti	43
6.1.1. Novērtēšanas procedūras	43
6.1.2. Modulis	43
6.2. Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma	43
6.2.1. IT rīku atbilstības novērtēšana	43
7. ĪSTENOŠANA	44
7.1. Ievads	44
7.2. Izmaiņu pārvaldība	45
7.2.1. Izmaiņu pārvaldības process	45
7.2.2. Īpašs izmaiņu pārvaldības process, kas attiecas uz šīs regulas I papildinājumā norādītajiem dokumentiem	45
I papildinājums. Tehnisko dokumentu saraksts	47
II papildinājums. Glosārijs	48
III papildinājums. Uzdevumi, kas jāveic TAF/TAP nacionālajam kontaktpunktam (NKP)	56

1. **IEVADS**1.1. **Saīsinājumi**

1. tabula

Saīsinājumi

Saīsinājums	Definīcija
KS	Kopēja saskarne
EK	Eiropas Komisija
ERA	Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra (arī "Aģentūra")
IsP	Infrastrukturā pārvaldītājs
ISO	Starptautiskā Standartizācijas organizācija
LCL	Nepilna konteinerā krava
VDzPU	Vadošais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
RISC	Dzelzceļa savstarpējas izmantojamības un drošuma komiteja
DzPU	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
TAF	Telemātikas lietojumi kravu pārvadājumiem
TAP	Telemātikas lietojumi pasažieru pārvadājumiem
TCP/IP	Pārraides vadības protokols/Interneta protokols
SITS	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija
VT	Vagonu turētāji

1.2. **Atsauces dokumenti**

2. tabula

Atsauces dokumenti

Atsauces Nr.	Dokumenta atsauce	Nosaukums	Pēdējais izdevums
1.	Direktīva (ES) 2016/797	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).	27.5.2020.
2.	TAPSITS Regula (ES) Nr. 454/2011	Komisijas Regula (ES) Nr. 454/2011 (2011. gada 5. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).	27.5.2019.
3.	Direktīva 2012/34/ES	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).	14.11.2017.
4.	ERA-TD-105	TAF SITS – D2. PIELIKUMS. F PAPILDINĀJUMS – TAF SITS DATU UN ZIŅOJUMU PARAUGS	

5.	TAFSITS Regula (EK) Nr. 62/2006	Komisijas Regula (EK) Nr. 62/2006 (2005. gada 23. decembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 13, 18.1.2006., 1. lpp.)	18.1.2006.
6.	C(2010) 2576 galīgā redakcija	Komisijas Lēmums (2010. gada 29. aprīlis), ar ko Eiropas Dzelzceļa aģentūrai dod pilnvarojumu izstrādāt un pārskatīt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas nolūkā paplašināt to darbības jomu, aptverot visu Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmu	29.4.2010.
7.	Direktīva (ES) 2016/798	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).	26.5.2016.
8.	Komisijas Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474	Komisijas Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474 (2017. gada 8. jūnijs), kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai (OV L 210, 15.8.2017., 5. lpp.).	15.8.2017.

1.3. Tehniskā darbības joma

Šī savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (turpmāk "TAF SITS") attiecas uz apakšsistēmas "Telemātikas lietojumi [lietojumprogrammas]" elementu "Lietojumi [Lietojumprogrammas] kravu pārvadājumiem", kas iekļauts Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumā norādītā saraksta funkcionālajā daļā un aprakstīts minētā pielikuma 2.6. iedaļas b) apakšpunktā.

Šīs TAF SITS mērķis ir nodrošināt efektīvu informācijas apmaiņu, šādā nolūkā nosakot tehnisko satvaru, lai panāktu to, ka transportēšanas process ekonomiski ir tik dzīvotspējīgs, cik vien iespējams. Tā attiecas uz kravu pārvadājumiem paredzētiem lietojumiem un uz pārvaldību, kuras mērķis ir nodrošināt savienojumus ar citiem transporta veidiem, un tas nozīmē, ka papildus vilcienu kustības nodrošināšanai tā koncentrējas uz DzPU transporta pakalpojumiem. Dzelzceļa drošuma apsvērumi tiek ņemti vērā tikai tiktāl, ciktāl pastāv datu elementi; skaitliskās vērtības neietekmē drošu vilciena ekspluatāciju, un atbilstību TAF SITS prasībām nevar uzskatīt par atbilstību drošuma prasībām.

TAF SITS ietekmē arī nosacījumus, ar kuriem lietotāji izmanto dzelzceļa transportu. Šai ziņā termins "lietotāji" nozīmē ne tikai infrastruktūras pārvaldītājus vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, bet arī visus citus pakalpojumu sniedzējus, piemēram, vagonu uzņēmumus, intermodālā transporta uzņēmumus un pat klientus.

1.4. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šī SITS piemērojama Savienības tīklā, kas definēts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 1. iedaļā.

2. APAKŠSISTĒMAS UN DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA

2.1. Funkcijas SITS darbības jomas ietvaros

Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu [lietojumprogrammu] apakšsistēma definēta Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.6. iedaļas b) apakšpunktā.

Tā jo īpaši ietver:

- lietojumus kravu pārvadājumu pakalpojumiem, tostarp informācijas sistēmas (kravu un vilcienu uzraudzība reāllaikā),
- šķirošanas un sadalīšanas sistēmas, ar ko saprot, ka "sadalīšanas sistēmas" attiecas uz vilciena sastāva veidošanu,

- rezervēšanas sistēmas, ar ko šeit saprot vilcienu ceļa rezervēšanu,
- pārvaldību, kuras mērķis ir nodrošināt savienojumus ar citiem transporta veidiem, un elektronisko pavadokumentu sagatavošanu.

2.2. Funkcijas ārpus SITS darbības jomas

Šīs SITS darbības jomā neietilpst ne klientiem paredzētās maksājumu un rēķinu izrakstīšanas sistēmas, ne šādas maksājumu un rēķinu izrakstīšanas sistēmas, kas paredzētas izmantošanai starp dažādiem pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem. Tomēr sistēma, kas ir datu apmaiņas pamatā saskaņā ar 4.2. nodaļu (Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas), projektēta tā, ka sniedz nepieciešamo informāciju kā pamatojumu maksājumam, kas veicams par transporta pakalpojumiem.

Arī kustības sarakstu ilgtermiņa plānošana ir ārpus šīs telemātikas lietojumu SITS darbības jomas. Tomēr dažos punktos būs atsauce uz ilgtermiņa plānošanas rezultātu, ciktāl pastāv saistība ar efektīvu informācijas apmaiņu, kas ir nepieciešama vilcienu ekspluatācijai.

2.3. Apakšsistēmas raksturojuma pārskats

2.3.1. Vērā ņemtie procesi

Ņemot vērā klienta vajadzības, viens no pakalpojumiem ir organizēt un pārvaldīt transporta līniju saskaņā ar līgumu starp vadošo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu (VDzPU) un klientu.

VDzPU ir vienīgais kontaktpunkts klientam. Ja transporta ķēdē ir iesaistīti vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, VDzPU ir atbildīgs arī par koordināciju ar citiem DzPU. Šo pakalpojumu var uzņemties arī kravas ekspeditors vai jebkurš cits subjekts.

Šī SITS attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari atbilstīgi Direktīvai (ES) 2016/797 aprobežojas ar IsP un DzPU/VDzPU datu apmaiņu. Šī SITS dod iespēju VDzPU sniegt klientam jo sevišķi šādu informāciju:

- informācija par ceļu,
- informācija par vilciena kustību saskaņotajos ziņošanas punktos, tostarp vismaz nolīgtā transporta atiešanas, apmaiņas/nodošanas un pienākšanas punktos,
- paredzamais pienākšanas laiks (ETA) galamērķī, ietverot vagonu parkus un intermodālos termināļus,
- pakalpojuma pārtraukums. Ja vadošais DzPU uzzina par pakalpojuma pārtraukumu, tam laikus par to jāinformē klients.

Attiecīgie informatīvie ziņojumi, kas atbilst šai TAF, ir noteikti 4. nodaļā.

DzPU/VDzPU parasti jāspēj vismaz:

- NOTEIKT tādas pakalpojumu aspektus kā cena un tranzīta laiks, vagonu piegāde (attiecīgā gadījumā), informācija par vagoniem/intermodālajām vienībām (atrašanās vieta, statuss un ar vagonu/intermodālo vienību saistītais paredzamais pienākšanas laiks (ETA)), laiks, kad iespējams veikt sūtījumu iekraušanu tukšos vagonos, konteineros u. c.,
- SNIEGT noteikto pakalpojumu droši un netraucēti, izmantojot kopējus darbības procesus un saistītas sistēmas. DzPU, IsP, kā arī citiem pakalpojumu sniedzējiem un ieinteresētajām personām, piemēram, muitai, jāspēj veikt elektronisku informācijas apmaiņu,
- NOVĒRTĒT sniegtā pakalpojuma kvalitāti, salīdzinot to ar noteikto pakalpojumu, t. i., rēķinus salīdzinot ar noteikto cenu, faktiskos tranzīta laikus – ar saistībās minētajiem, pieprasīto vagonu skaitu – ar piegādāto vagonu skaitu, ETA – ar faktisko ierašanās laiku,
- PĀRVALDĪT produktīvā veidā izmantošanas ziņā vilcienu, infrastruktūras un ritekļu parka jaudu, izmantojot vagonu/intermodālo vienību un vilcienu kustības plānošanas atbalstam nepieciešamos darbības procesus, sistēmas un datu apmaiņu.

Tukšu vagonu pārvietošana kļūst īpaši nozīmīga attiecībā uz savstarpēji izmantojamiem vagoniem. Principā nav atšķirības starp piekrautu un tukšu vagonu pārvietošanu. Tukšu vagonu transportēšana pamatojas arī uz kravu pasūtījumiem, un šo tukšo vagonu parka pārvaldītājs jāuzskata par klientu.

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. Atbilstība pamatprasībām

Saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 Savienības dzelzceļa sistēmai, apakšsistēmām un to savstarpējas izmantojamības komponentiem jāatbilst pamatprasībām, kas vispārīgā veidā noteiktas minētās direktīvas III pielikumā.

Šīs SITS darbības jomā tās 3. nodaļā minētās attiecīgās pamatprasības tiks izpildītas, nodrošinot apakšsistēmas atbilstību specifikācijām, kas aprakstītas 4. nodaļā (Apakšsistēmas raksturojums).

3.2. Pamatprasību aspekti

Pamatprasības attiecas uz:

- drošību,
- drošumu un darbgatavību,
- veselību,
- vides aizsardzību,
- tehnisko savietojamību,
- pieejamību.

Saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 pamatprasības var būt vispārīgi piemērojamas visai Eiropas dzelzceļa sistēmai vai konkrēti noteiktas katrai apakšsistēmai un tās komponentiem.

3.3. Ar vispārīgajām prasībām saistītie aspekti

Vispārīgo prasību būtiskumu attiecībā uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu nosaka šādi.

3.3.1. Drošība

Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. un 1.1.5. punktā minētās pamatprasības neattiecas uz telemātikas lietojumu apakšsistēmu.

3.3.2. Drošums un darbgatavība

“Ja stacionāras un noņemamas sastāvdaļas ietekmē vilcienu kustību, to uzraudzību un apkopi organizē, veic un kvantitatīvi izvērtē tā, lai nodrošinātu to darbību paredzētajos apstākļos.”

Šīs pamatprasības izpilde ir aprakstīta šādās nodaļās:

- 4.2.9. nodaļa. Galvenie atsauces dati,
- 4.2.10. nodaļa. Dažādas atsauces datnes un datubāzes,
- 4.2.11. nodaļa. Tīklošana un komunikācija.

3.3.3. Veselība

Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 1.3.1. un 1.3.2. punktā minētās pamatprasības neattiecas uz telemātikas lietojumu apakšsistēmu.

3.3.4. Vides aizsardzība

Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. un 1.4.5. punktā minētās pamatprasības neattiecas uz telemātikas lietojumu apakšsistēmu.

3.3.5. Tehniskā savietojamība

Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 1.5. punktā minētā pamatprasība neattiecas uz telemātikas lietojumu apakšsistēmu.

3.3.6. Pieejamība

Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 1.6. punktā minētā pamatprasība neattiecas uz telemātikas lietojumu apakšsistēmu.

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

Dzelzceļa sistēma, uz kuru attiecas Direktīva (ES) 2016/797 un kuras daļa ir telemātikas lietojumu apakšsistēma, ir integrēta sistēma, kuras saskaņotība ir jāpārbauda. Šī saskaņotība jo īpaši jāpārbauda attiecībā uz apakšsistēmas specifikācijām un tās saskarnēm ar sistēmu, kurā apakšsistēma ir integrēta, kā arī attiecībā uz ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumiem.

Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma tiek raksturota šādi.

4.2. Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas

Ņemot vērā 3. nodaļā minētās pamatprasības, apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas aptver šādus parametrus:

- kravas pavadzīmes dati,
- ceļa pieprasīšana un ceļa iedalīšana,
- vilciena sagatavošana,
- vilciena kustības informācija un vilciena kustības prognoze,
- informācija par pakalpojuma pārtraukumu,
- vagona/intermodālās vienības ETI/ETA,
- vagona kustība,
- datu apmaiņa kvalitātes uzlabošanai,
- galvenie atsaucē dati,
- dažādas atsaucē datnes un datubāzes,
- tīklošana un komunikācija.

Papildus 4. nodaļas un tās apakšnodaļu noteikumiem katra ieinteresētā persona var veikt ziņojumu apmaiņu saskaņā ar 4.2.2.3. nodaļu (tikai vilciena ekspluatācijas vai sagatavošanas laikā), 4.2.4.2., 4.2.4.3., 4.2.5.2., 4.2.6.3. un 4.2.6.4. nodaļu ar citām ieinteresētajām personām, kas iesaistītas tajā pašā kravu pārvadājumu pakalpojumā, ar nosacījumu, ka ieinteresētās personas ir identificējamās. Sūtītājs var iekasēt maksu par šo ziņojumu apmaiņu.

VDzPU ir atbildīgs par informācijas sniegšanu klientiem saskaņā ar līgumu.

Detalizētas datu specifikācijas ir noteiktas pilnajā datu katalogā. Šā kataloga ziņojumu un datu obligātie formāti ir noteikti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā. Šajā pašā nolūkā papildus var izmantot arī citus spēkā esošus standartus, ar nosacījumu, ka iesaistītās personas ir panākušas īpašu vienošanos, kas ļauj izmantot šos standartus, jo sevišķi kombinētajos/intermodālajos pārvadājumos vai to ES dalībvalstu teritorijā, kurām ir robeža ar trešām valstīm.

Vispārīgas piezīmes par ziņojumu struktūru

Ziņojumi ir strukturēti divās datu kopās:

- kontroles dati, ko nosaka, izmantojot kataloga ziņojumu obligāto ziņojuma galveni,
- informācijas dati, ko nosaka katra ziņojuma obligātais/fakultatīvais saturs un obligātā/fakultatīvā datu kopa katalogā.

Ja ziņojums vai datu elements šajā regulā ir definēts kā fakultatīvs, iesaistītās personas lemj par tā izmantošanu. Šo ziņojumu un datu elementu piemērošanai ir jābūt paredzētai līgumā. Ja datu katalogā fakultatīvie elementi ir ar zināmiem nosacījumiem obligāti, tas ir jāprecizē datu katalogā.

4.2.1. *Kravas pavadzīmes dati*

4.2.1.1. Klienta kravas pavadzīme

Klients nosūta kravas pavadzīmi vadošajam DzPU. Pavadzīmē jānorāda visa informācija, kas nepieciešama, lai kravu nogādātu no nosūtītāja saņēmējam saskaņā ar “Vienotajiem noteikumiem attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIM)” un “Vienotajiem noteikumiem attiecībā uz līgumiem par ritekļu izmantošanu starptautiskajā dzelzceļa satiksmē (CUV)”. VDzPU ir pienākums sniegt papildu informāciju. Kravas pavadzīmes datu apakškopa, ietverot papildu datus, ir aprakstīta I papildinājumā, TAF SITS – D2. PIELIKUMS. A PAPILDINĀJUMS (VAGONA/ILU BRAUCIENA PLĀNOŠANA), un I papildinājumā, TAF SITS – D2. pielikums F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs (4), kas minēts šīs regulas I papildinājuma tabulā.

Atvērtās piekļuves gadījumā vadošajam DzPU, kas slēdz līgumu ar klientu, pēc datu papildināšanas ir pieejama visa informācija. Nav nepieciešama ziņojumu apmaiņa ar citiem DzPU. Šie dati ir arī pamats steidzamam ceļa pieprasījumam, ja tas nepieciešams kravas pavadzīmes izpildei.

Turpmākie ziņojumi attiecas uz gadījumu, kad nav paredzēta atvērtā piekļuve. Šo ziņojumu saturs arī var būt pamats steidzamiem ceļa pieprasījumiem, ja tas nepieciešams kravas pavadzīmes izpildei.

4.2.1.2. Kravas pasūtījumi

Kravas pasūtījums ir galvenokārt kravas pavadzīmes informācijas datu apakškopa. VDzPU tas jānosūta transporta ķēdē iesaistītajiem DzPU. Kravas pasūtījumam ir jāsaturs attiecīgā informācija, kas ir nepieciešama DzPU, lai veiktu transportēšanu tā atbildības laikā līdz nodošanai nākamajam DzPU.

Kravas pasūtījuma obligātā datu struktūra un detalizēti šā ziņojuma formāti ir norādīti sadaļā “Kravas pasūtījuma ziņojums” dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

Šo kravas pasūtījumu galvenais saturs ir:

- informācija par nosūtītāju un saņēmēju,
- maršrutēšanas informācija,
- kravas sūtījuma identifikācija,
- vagona informācija,
- vietas un laika informācija.

4.2.2. *Ceļa pieprasīšana un ceļa iedalīšana*

4.2.2.1. Ievadpiezīmes

Attiecībā uz ceļu nosaka pieprasītos, pieņemtos un faktiskos datus, kas jāuzglabā par konkrētu ceļu un vilciena raksturlielumiem katram attiecīgā ceļa posmam. Turpmāk norādīts, kādai informācijai ir jābūt pieejamai infrastruktūras pārvaldītājam un/vai par iedalīšanu atbildīgajai struktūrai (IAS). Notiekot izmaiņām, šī informācija ir jāatjaunina. Tāpēc informācijai par attiecīgā gada ceļu jāļauj izgūt datus īstermiņa grozījumiem. VDzPU jāinformē klients, jo sevišķi gadījumā, ja tiek ietekmētas klienta intereses.

Steidzams ceļa pieprasījums

Sakarā ar izņēmuma situācijām vilciena kustības laikā vai sakarā ar steidzamiem transporta pieprasījumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai pieteikuma iesniedzējam jābūt iespējai ekspromtā saņemt ceļu attiecīgajā tīklā.

DzPU / pieteikuma iesniedzējam, kas rīkojas kā atbildīgais pieteikuma iesniedzējs, jāsniedz infrastruktūras pārvaldītājam visi nepieciešamie dati par to, kad un kur vilcienam jābrauc, kopā ar tā fiziskajiem raksturlielumiem, ciktāl tie mijiedarbojas ar infrastruktūru. Šīs prasības attiecas uz visiem steidzamajiem ceļa pieprasījumiem un ar tiem saistītajiem ziņojumiem. Eiropas līmenī nav noteikts minimālais termiņš šādā nolūkā. Minimālos termiņus var noteikt tīkla pārskatā.

Steidzams ceļa pieprasījums neietver satiksmes vadības aspektus. Laika ierobežojuma atšķirību starp īstermiņa ceļiem un ceļa izmaiņām satiksmes vadības kontekstā nosaka vietējos līgumos un var norādīt tīkla pārskatā.

Šajā regulā nav iekļautas prasības attiecībā uz DzPU / pieteikuma iesniedzēja / IsP pienākumiem ceļa pieprasīšanas un iedalīšanas procesā. Attiecīgā informācija ir sniegta Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/773 ⁽¹⁾ (OPE SITS).

4.2.2.2. Ceļa pieprasījuma ziņojums

Lai pieprasītu ceļu, DzPU / pieteikuma iesniedzējs, kas uzņemas atbildīgā pieteikuma iesniedzēja funkcijas, nosūta infrastruktūras pārvaldītājam (IsP)/par iedalīšanu atbildīgajai struktūrai (IAS) "Ceļa pieprasījuma ziņojumu".

"Ceļa pieprasījuma ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.2.3. Ceļa informācijas ziņojums

IsP/IAS, kas rīkojas kā plānojošais IsP, nosūta pieprasītājam DzPU / pieteikuma iesniedzējam "Ceļa informācijas ziņojumu", atbildot uz tā ceļa pieprasījumu.

"Ceļa informācijas ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.2.4. Ceļa apstiprinājuma ziņojums

Lai apstiprinātu IsP/IAS piedāvāto ceļu, pieprasītājs DzPU / pieteikuma iesniedzējs, kas uzņemas atbildīgā pieteikuma iesniedzēja funkcijas, nosūta "Ceļa apstiprinājuma ziņojumu".

"Ceļa apstiprinājuma ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.2.5. Ceļa informācijas noraidījuma ziņojums

Lai noraidītu IsP/IAS piedāvātā ceļa informāciju, pieprasītājs DzPU / pieteikuma iesniedzējs, kas uzņemas atbildīgā pieteikuma iesniedzēja funkcijas, nosūta attiecīgajam IsP/IAS "Ceļa informācijas noraidījuma ziņojumu".

"Ceļa informācijas noraidījuma ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.2.6. Ceļa anulēšanas ziņojums

Lai atteiktos no visa apstiprinātā ceļa vai no tā daļas, DzPU / pieteikuma iesniedzējs, kas uzņemas atbildīgā pieteikuma iesniedzēja funkcijas (plānošanas posmā) vai atbildīgā DzPU funkcijas (ekspluatācijas posmā), nosūta attiecīgajam IsP/IAS "Ceļa anulēšanas ziņojumu".

"Ceļa anulēšanas ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

⁽¹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).

4.2.2.7. Ceļa nepieejamības ziņojums

ISP/LAS, kas uzņemas plānojošā ISP funkcijas (plānošanas posmā) vai atbildīgā ISP funkcijas (ekspluatācijas posmā), nosūta nolīgtajam DzPU / pieteikuma iesniedzējam “Ceļa nepieejamības ziņojumu” gadījumā, ja DzPU / pieteikuma iesniedzēja apstiprinātais ceļš vairs nav pieejams.

ISP jāinformē DzPU, tiklīdz tam kļuvis zināms, ka vilcienu ceļš nav pieejams. “Ceļa nepieejamības ziņojumu” var nosūtīt jebkurā laikā starp brīdi, kad vilcienu ceļš nolīgts, un vilciena atiešanu. Šā ziņojuma iemesls var būt, piemēram, traucējums uz ceļa.

“Ceļa nepieejamības ziņojums” nozīmē, ka attiecīgo ceļu vai tā daļu nevar izmantot vai tas vairs nepastāv.

Ja ir pieejams alternatīvs ceļš, kopā ar šo ziņojumu vai tiklīdz šis ceļš kļuvis zināms, ISP bez papildu pieprasījuma no DzPU jānosūta alternatīvs priekšlikums. Tas tiek veikts ar “Ceļa informācijas ziņojumu”, kas saistīts ar šo “Ceļa nepieejamības ziņojumu”. Ja alternatīvs priekšlikums nav iespējams, ISP nekavējoties jāinformē DzPU.

“Ceļa nepieejamības ziņojuma” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

4.2.2.8. Saņemšanas apstiprinājuma ziņojums

Katra ziņojuma saņēmējs nosūta attiecīgā ziņojuma sūtītājam “Saņemšanas apstiprinājuma ziņojumu”, ar ko apliecina, ka tā mantotā sistēma ir saņēmusi ziņojumu.

“Saņemšanas apstiprinājuma ziņojuma” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

4.2.3. Vilciena sagatavošana

4.2.3.1. Vispārīgas piezīmes

Šis pamatparametrs apraksta ziņojumus, ar kuriem jāapmainās vilciena sagatavošanas posmā līdz vilciena kustības uzsākšanai.

Vilciena sagatavošana ietver vilciena un maršruta saderības pārbaudi. Šo pārbaudi veic DzPU, pamatojoties uz informāciju par infrastruktūras aprakstu un infrastruktūras ierobežojumiem, kuru iesniedz attiecīgie ISP.

Ja nākamais DzPU pārņem visu vilcienu kopumā, atbildīgais DzPU nosūta nākamajam atbildīgajam DzPU ziņojumu par vilciena sastāvu. Saskaņā ar līgumu šis ziņojums atbildīgajam DzPU jānosūta arī infrastruktūras pārvaldītājam(-iem). Tas attiecas arī uz gadījumiem, kad ceļu ir rezervējis cits atbildīgais pieteikuma iesniedzējs, kurš ir pilnvarojis atbildīgo DzPU nodrošināt vilciena kustību. Turklāt atbildīgais DzPU joprojām ir partneris ziņojumu apmaiņā ar ISP, ja tas ar citu DzPU noslēdzis apakšlīgumu par vilciena kustības nodrošināšanu.

Ja vilciena sastāvs kādā atrašanās vietā tiek mainīts, ar šo ziņojumu jāapmainās vēlreiz, sniedzot informāciju, kuru atjauninājis atbildīgais DzPU.

4.2.3.2. Vilciena sastāva ziņojums

Atbildīgais DzPU nosūta “Vilciena sastāva ziņojumu”, kurā noteikts vilciena sastāvs, nākamajam atbildīgajam DzPU, kas iesaistīts kravu pārvadājumu pakalpojumu veikšanā, un vadošajam DzPU. Saskaņā ar tīkla pārskatu “Vilciena sastāva ziņojums” atbildīgajam DzPU jānosūta arī infrastruktūras pārvaldītājam(-iem).

“Vilciena sastāva ziņojuma” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

Obligātie datu elementi, kas sniedzami “Vilciena sastāva ziņojuma” apmaiņai starp DzPU un ISP, ir noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (OPE SITS) 4.2.2.7.2. nodaļā.

4.2.3.3. Ziņojums “Vilciens gatavs”

Atbildīgais DzPU nosūta infrastruktūras pārvaldītājam ziņojumu “Vilciens gatavs” ikreiz, kad vilciens ir gatavs uzsākt kustību pēc vilciena sagatavošanas, ja vien saskaņā ar attiecīgās valsts noteikumiem infrastruktūras pārvaldītājs neakceptē kustības sarakstu kā ziņojumu “Vilciens gatavs”.

Kombinēto pārvadājumu gadījumā termināļa operators nosūta DzPU ziņojumu “Vilciens gatavs” ikreiz, kad vagonu kopa ir gatava uzsākt kustību. DzPU, kas nodrošina vilci līdz IsP ieejas punktam, nosūta ziņojumu “Vilciens gatavs” DzPU, kas sniedz vilcienu satiksmes pakalpojumus IsP tīklā.

Ziņojuma “Vilciens gatavs” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

4.2.4. *Vilciena kustības informācija un vilciena kustības prognoze*

4.2.4.1. Vispārīgas piezīmes

Šis pamatparametrs nosaka vilciena kustības informāciju un vilciena kustības prognozi. Tam jānosaka, kā jānorit infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma dialogam, kura mērķis ir apmainīties ar vilciena kustības informāciju un vilciena kustības prognozēm.

Šis pamatparametrs nosaka, kā infrastruktūras pārvaldītājam noteiktā laikā jānosūta vilciena kustības informācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un nākamajam blakusesošajam infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vilciena ekspluatācijā.

Vilciena kustības informācija nodrošina informāciju par vilciena faktisko statusu līgumā paredzētos saskaņotos ziņošanas punktus.

Vilciena kustības prognozi izmanto, lai nodrošinātu informāciju par paredzamo laiku līgumā paredzētos saskaņotos prognozes punktus. Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs nosūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un blakusesošajam infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vilciena kustības nodrošināšanā.

Vilciena kustības ziņošanas punktus norāda līgumā.

Šī informācijas apmaiņa starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem vienmēr notiek starp atbildīgo IsP un atbildīgo DzPU, kura atbildībā ir vilciena kustības nodrošināšana. Tas attiecas arī uz gadījumiem, kad ceļu ir rezervējis cits atbildīgais pieteikuma iesniedzējs, kurš ir pilnvarojis atbildīgo DzPU nodrošināt vilciena kustību. Turklāt atbildīgais DzPU joprojām ir partneris ziņojumu apmaiņā ar IsP, ja tas ar citu DzPU noslēdzis apakšlīgumu par vilciena kustības nodrošināšanu.

Saskaņā ar līgumu VDzPU sniedz klientam vilciena kustības prognozi un vilciena kustības informāciju. Ziņošanas punkti tiks noteikti, vienojoties abām pusēm līguma ietvaros.

4.2.4.2. Vilciena kustības prognozes ziņojums

Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs nosūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kurš nodrošina vilciena kustību, attiecībā uz nodošanas punktiem, apmaiņas punktiem un vilciena galamērķi, kā aprakstīts 4.2.4.1. nodaļā.

Kombinēto pārvadājumu gadījumā saskaņā ar līgumu VDzPU / atbildīgais DzPU nodrošina, ka “Vilciena kustības prognozes ziņojums” tiek nosūtīts termināļa operatoram.

Turklāt infrastruktūras pārvaldītājs nosūta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam šo ziņojumu attiecībā uz citiem ziņošanas punktiem atbilstoši DzPU/IsP līgumiem.

Vilciena kustības prognozi var būt arī pirms vilciena kustības sākuma. Attiecībā uz papildu kavēšanos starp diviem ziņošanas punktiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam līgumā jānosaka robežvērtība, kuru pārsniedzot jānosūta sākotnēja vai jauna prognoze. Ja kavēšanās ilgums nav zināms, infrastruktūras pārvaldītājs sūta “Ziņojumu par pakalpojuma pārtraukumu” (sk. 4.2.5. nodaļu “Informācija par pakalpojuma pārtraukumu”).

“Vilciena kustības prognozes ziņojumā” jānorāda prognozētais laiks saskaņotajos prognozes punktos.

Šo ziņojumu infrastruktūras pārvaldītājs nosūta nākamajam blakus esošajam infrastruktūras pārvaldītājam, kas ir iesaistīts vilciena kustības nodrošināšanā.

“Vilciena kustības prognozes ziņojuma” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

4.2.4.3. “Vilciena kustības informācijas ziņojums” un “Vilciena kavēšanās iemesla ziņojums”

“Vilciena kustības informācijas ziņojumu” infrastruktūras pārvaldītājs nosūta atbildīgajam DzPU tad, kad vilciens:

- atiet no atiešanas punkta, pienāk galamērķī,
- pienāk nodošanas punktos, apmaiņas punktos un līgumā paredzētajos saskaņotajos ziņošanas punktos (piemēram, pārvietošanas punktos) un atiet no šiem punktiem.

Tiklīdz kļūst zināms kavēšanās iemesls (pirmais pieņēmums) un gadījumā, ja pieejama jaunāka informācija par kavēšanās iemeslu, IsP tas būtu jāpaziņo atbildīgajam DzPU atsevišķā “Vilciena kavēšanās iemesla ziņojumā”.

“Vilciena kustības informācijas ziņojuma” un “Vilciena kavēšanās iemesla ziņojuma” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

4.2.5. Informācija par pakalpojuma pārtraukumu

4.2.5.1. Vispārīgas piezīmes

Šis pamatparametrs nosaka, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs apstrādā informāciju par pakalpojuma pārtraukumu.

Kad DzPU uzzina par tādas vilciena kustības pārtraukumu, par kuras nodrošināšanu DzPU ir atbildīgs, tam nekavējoties jāinformē attiecīgais IsP (DzPU to var darīt mutiski). Ja vilciena kustība tiek pārtraukta, infrastruktūras pārvaldītājs nosūta “Vilciena kustības pārtraukuma ziņojumu” nolīgtajam DzPU un nākamajam blakusesošajam IsP, kas ir iesaistīts vilciena kustības nodrošināšanā.

Ja kavēšanās ilgums ir zināms, infrastruktūras pārvaldītājs tā vietā nosūta “Vilciena kustības prognozes ziņojumu”.

4.2.5.2. Vilciena kustības pārtraukuma ziņojums

Ja vilciena kustība tiek pārtraukta, IsP nosūta šo ziņojumu nākamajam blakusesošajam IsP, kas ir iesaistīts vilciena kustības nodrošināšanā, un atbildīgajam DzPU.

Kombinēto pārvadājumu gadījumā saskaņā ar līgumu VDzPU/DzPU nodrošina, ka “Vilciena kustības pārtraukuma ziņojums” tiek nosūtīts termināļa operatoram.

“Vilciena kustības pārtraukuma ziņojuma” obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā “TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”, kas minēts I papildinājumā.

4.2.6. Sūtījuma ETI/ETA

4.2.6.1. Ievadpiezīmes

4.2.2. nodaļā (Ceļa pieprasīšana) galvenokārt ir aprakstīta komunikācija starp DzPU un IsP. Vagonu vai intermodālo vienību individuāla uzraudzība šajā informācijas apmaiņā nav iekļauta. Tā tiek veikta DzPU/VDzPU līmenī, pamatojoties uz ziņojumiem, kas saistīti ar vilcienu, un ir aprakstīta 4.2.6. nodaļā (Sūtījuma ETI/ETA) līdz 4.2.7. nodaļā (Vagona kustība).

Ar vagoniem vai intermodālām vienībām saistītas informācijas apmaiņu un atjaunināšanu galvenokārt nodrošina, uzglabājot informāciju par tēmām “brauciena plāni” un “vagona kustība” (4.2.10.2. nodaļa. Citas datubāzes).

Klientam vissvarīgākā informācija vienmēr ir klienta sūtījuma paredzamais pienākšanas laiks (*ETA*) un vilciena paredzamie pienākšanas laiki (*TETA*). Vagonu *ETA* un *ETI* arī ir pamatinformācija komunikācijā starp VDzPU un DzPU. Šī informācija ir galvenais VDzPU rīks, kas ļauj uzraudzīt sūtījuma fizisko transportēšanu un pārbaudīt atbilstību saistībām pret klientu.

Visi prognozētie laiki ar vilcienu saistītajos ziņojumos attiecas uz vilciena pienākšanu noteiktā punktā, kas var būt nodošanas punkts, apmaiņas punkts, vilciena galamērķis vai cits ziņošanas punkts. Tie visi ir vilciena paredzamie pienākšanas laiki (*TETA*).

Saskaņā ar līgumu VDzPU sniedz klientam informāciju par paredzamo pienākšanas laiku (*ETA*) un paredzamo apmaiņas laiku (*ETI*) sūtījuma līmenī un *TETA* vilciena līmenī. Detalizācijas līmenis tiks noteikts, vienojoties abām pusēm līguma ietvaros.

Kombinētajos pārvadājumos datu ziņojumos, kas ietver kravas vienību (piemēram, konteineru, maināmo virsbūvju, puspiekabju) identifikatorus, izmanto vai nu *BIC*, vai *ILU* kodus attiecīgi saskaņā ar ISO 6346 un EN 13044.

4.2.6.2. *ETI/ETA* aprēķināšana

ETI/ETA aprēķina, pamatojoties uz informāciju, kuru sniedz atbildīgais infrastruktūras pārvaldītājs, kas "Vilciena kustības prognozes ziņojumā" norāda vilciena paredzamo pienākšanas laiku (*TETA*) noteiktajos ziņošanas punktos (jebkurā gadījumā – nodošanas, apmaiņas vai pienākšanas punktos, tostarp intermodālajos termināļos) saskaņotajā vilcienu ceļā, piemēram, nodošanas punktā, kur tiek veikta nodošana no viena IsP nākamajam IsP (šajā gadījumā *TETA* sakrīt ar *ETH*).

DzPU jāaprēķina vagonu un/vai intermodālo vienību paredzamais apmaiņas laiks (*ETI*) apmaiņas punktos vai citos noteiktajos ziņošanas punktos saskaņotajā vilcienu ceļā un šī informācija jānodod nākamajam DzPU sūtījuma transporta ķēdē.

Piezīme par kombinētajiem pārvadājumiem. Vagonā esošām intermodālajām vienībām vagona *ETI* ir arī intermodālo vienību *ETI*. Attiecībā uz intermodālo vienību *ETA* būtu jāatzīmē, ka DzPU nevar aprēķināt šādu *ETA* vai *TETA* ārpus publiskā IsP tīkla. Tāpēc DzPU var sniegt tikai tādas *ETI*, kas saistīti ar termināli strādājošo DzPU, kurš sniegs *ETA* vai *TETA* pienākšanas termināļa operatoram. Pamatojoties uz šo *ETA* un *TETA*, termināļa operators sniegs *ETP* kombinēto pārvadājumu operatoram, kurš savukārt sniegs galīgajam klientam (piemēram, kravas ekspektoram, loģistikas pakalpojumu sniedzējam...) to pašu *ETP*.

Vadošais DzPU ir atbildīgs par *ETA* un *TETA* salīdzināšanu ar saistībām pret klientu.

Ja konstatētas *ETA* vai *TETA* novirzes no saistībām pret klientu, ir jārikojas saskaņā ar līgumu, un tā rezultātā VDzPU var būt jāīsteno trauksmes vadības process. Informācijas nosūtīšanai par šā procesa rezultātu ir paredzēts trauksmes ziņojums.

Trauksmes vadības procesa pamatojumam VDzPU jābūt iespējai veikt ar vilcienu vai vagonu saistītu pieprasījumu par novirzi. Šis VDzPU pieprasījums un DzPU atbilde ir aprakstīta turpmāk.

4.2.6.3. Vagona *ETI/ETA* ziņojums

Šā ziņojuma mērķis ir nosūtīt *ETI* vai atjauninātu *ETI* no viena atbildīgā DzPU nākamajam transporta ķēdē.

Visi atbildīgie DzPU vagonu transporta ķēdē nosūta *ETI/ETA* vai atjauninātu *ETI/ETA* vadošajam DzPU. Saskaņā ar līgumu, kura pamatā ir savāktie *ETI*, vadošais DzPU aprēķina un sniedz precīzu *ETA* vai *TETA* savam klientam un termināļa operatoram.

"Vagona *ETI/ETA* ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.6.4. Trauksmes ziņojums

Pēc ETA salīdzināšanas ar saistībām pret klientu VDzPU var nosūtīt iesaistītajiem DzPU "Trauksmes ziņojumu". "Trauksmes ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

Piezīme. Atvērtās piekļuves gadījumā ETI un ETA aprēķināšana ir DzPU iekšējais process. Šādā gadījumā DzPU pats ir vadošais DzPU.

4.2.7. Vagona kustība

4.2.7.1. Ievadpiezīmes

Dati, kas iekļauti ziņojumos par vagona kustību, ir jāuzglabā un tiem jābūt pieejamiem elektroniski. Tie arī jāiekļauj ziņojumu apmaiņā ar pilnvarotām personām uz līguma pamata.

— Vagona atbrīvošanas ziņojums

— Vagona atiešanas ziņojums

— Vagona pienākšana parkā

— Vagona atiešana no parka

— Vagona izņēmuma ziņojums

— Vagona pienākšanas ziņojums

— Vagona piegādes ziņojums

Saskaņā ar līgumu VDzPU jāsniedz klientam informācija par vagona kustību, šādā nolūkā izmantojot tālāk minētos ziņojumus.

4.2.7.2. Vagona atbrīvošanas ziņojums

Vadošais DzPU ne vienmēr ir pirmais DzPU transporta ķēdē. Šādā gadījumā VDzPU jāinformē atbildīgais DzPU, ka vagoni ir gatavi vilkšanai klientu pievedceļos (atiešanas vieta atbilstīgi VDzPU saistībām) noteiktajā atbrīvošanas laikā (atiešanas datums un laiks).

Šos notikumus var uzglabāt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē. "Vagona atbrīvošanas ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.7.3. Vagona atiešanas ziņojums

DzPU jāinformē VDzPU par faktisko datumu un laiku, kad vagoni ir aizvilkti no atiešanas vietas.

Šos notikumus var uzglabāt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē. Ar šo ziņojumu apmaiņu atbildība par vagonu pāriet no klienta uz DzPU. "Vagona atiešanas ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.7.4. Ziņojums par vagona pienākšanu parkā

DzPU jāinformē VDzPU, ka vagoni ir pienācis tā parkā. Šo ziņojumu var sagatavot, pamatojoties uz "Vilciena kustības informācijas ziņojumu", kas aprakstīts 4.2.4. nodaļā (Vilciena kustības prognoze). Šo notikumu var uzglabāt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē. "Ziņojuma par vagona pienākšanu parkā" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.7.5. Ziņojums par vagona atiešanu no parka

DzPU jāinformē VDzPU, ka vagoni ir atstājuši tā parku. Šo ziņojumu var sagatavot, pamatojoties uz "Vilciena kustības informācijas ziņojumu", kas aprakstīts 4.2.4. nodaļā (Vilciena kustības prognoze). Šo notikumu var uzglabāt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē. "Ziņojuma par vagona atiešanu no parka" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.7.6. Vagona izņēmuma ziņojums

DzPU jāinformē VDzPU, ja ar vagonu ir noticis kaut kas negaidīts, kas varētu ietekmēt ETI/ETA, vai ja nepieciešama kāda papildus rīcība. Šis ziņojums lielākajā daļā gadījumu arī nozīmē, ka jāaprēķina jauns ETI/ETA. Ja VDzPU nolemj, ka vajadzīgs jauns ETI/ETA, tas nosūta ziņojumu atpakaļ tam DzPU, kas ir nosūtījis šo ziņojumu, kopā ar norādi "ETI/ETA pieprasījums" (Vagona izņēmuma ziņojums – Jauna ETI/ETA pieprasījums). Aprēķinot jauno ETI/ETA, jāievēro 4.2.6. nodaļā (Sūtījuma ETI/ETA) noteiktā procedūra.

Šo informāciju var uzglabāt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē. "Vagona izņēmuma ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.7.7. Vagona pienākšanas ziņojums

Pēdējam DzPU vagona vai intermodālās vienības transporta ķēdē jāinformē VDzPU, ka vagoni ir pienācis tā parkā (DzPU atrašanās vietā). "Vilciena pienākšanas ziņojuma" obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.7.8. Vagona piegādes ziņojums

Pēdējam DzPU vagona transporta ķēdē jāinformē VDzPU, ka vagoni ir novietoti uz kravas saņēmēja pievadeļa.

Piezīme. Atvērtās piekļuves gadījumā aprakstītā vagona kustība ir DzPU (VDzPU) iekšējais process. Tomēr DzPU jāveic visi aprēķini un datu uzglabāšana, jo tas ir VDzPU, kam ir līgums ar klientu un saistības pret to.

Šo ziņojumu secības diagramma, kas pamatojas uz 1. piemēru ETI aprēķināšanai 1. un 2. vagonam (sk. 4.2.6.2. nodaļu. ETI/ETA aprēķināšana), ir integrēta apmaiņas ziņojumu diagrammā, kas norādīta I papildinājumā minētā dokumenta "TAF SITS – A5. pielikums. TAF SITS ziņojumu attēli un secības diagrammas" 6. nodaļā.

4.2.8. Datu apmaiņa kvalitātes uzlabošanai

Lai Eiropas dzelzceļa nozare būtu konkurētspējīga, tai jāsniedz augstākās kvalitātes pakalpojumi saviem klientiem (sk. arī Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikuma 2.7.1. pantu). Veiktā brauciena novērtēšanas process ir svarīgs kvalitātes uzlabojumu veicināšanai. Papildus klientam sniegto pakalpojumu kvalitātes novērtēšanai VDzPU, DzPU un IsP jānovērtē to pakalpojumu komponentu kvalitāte, kuri kopā veido klientam sniegto pakalpojumu. Process ietver IsP un DzPU (īpaši, ja tie ir vadošie DzPU), kas izvēlas atsevišķu kvalitātes parametru, maršrutu vai atrašanās vietu un novērtēšanas periodu, kurā faktiskie rezultāti jānovērtē, salīdzinot tos ar iepriekš noteiktiem kritērijiem, un tie parasti ir izklāstīti līgumā. Mērījumu procesa rezultātiem skaidri jānorāda sasnieguma līmenis, salīdzinot ar mērķi, kas ir saskaņots starp līdzējiem.

4.2.9. Galvenie atsauces dati

4.2.9.1. Ievads

Lai atbalstītu vilciena sagatavošanu un vagonu ekspluatāciju, vagonu turētājs ritošā sastāva atsauces datubāzē dara pieejamus ritošā sastāva datus.

4.2.9.2. Ritošā sastāva atsaucē datubāzes

Ritošā sastāva turētājs atbild par ritošā sastāva datu uzglabāšanu ritošā sastāva atsaucē datubāzē.

Informācija, kas jāiekļauj atsevišķajās ritošā sastāva atsaucē datu bāzēs, sīki aprakstīta C pielikuma I papildinājumā.

Lai samazinātu datu apjomu, ko pārsūta par katru operāciju, ritošā sastāva atsaucē datubāzēm jānodrošina viegla piekļuve ritošā sastāva atsaucē datiem. Datubāzu saturam jābūt pieejamam, pamatojoties uz strukturētām piekļuves tiesībām atkarībā no visu pakalpojumu sniedzēju (jo īpaši IsP un DzPU) tiesībām.

Ierakstus ritošā sastāva atsaucē datubāzē var grupēt šādi:

- administratīvie dati, kas saistīti ar sertifikācijas un reģistrācijas vienumiem. Turklāt saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 445/2011 (^(*)) 5. pantu vagonu turētāji uzglabā par tehnisko apkopi atbildīgās struktūras sertifikāta identifikācijas numuru,
- projekta dati, kas ietver visus ritošā sastāva būtiskos (fiziskos) elementus, jo īpaši informācija, ko DzPU pieprasa vilcienu plānošanai un ekspluatācijai.

Turētāja pienākums ir nodrošināt, lai šie dati būtu pieejami un tiktu veikti iepriekš noteiktie procesi.

Ritošā sastāva atsaucē datubāzes obligātās struktūras definīcija un izpildāmie elementi ir aprakstīti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.10. Dažādas atsaucē datnes un datubāzes

4.2.10.1. Atsaucē datnes

Lai nodrošinātu kravas vilcienu ekspluatāciju Eiropas tīklā, visiem pakalpojumu sniedzējiem (infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzeļa pārvaldījumu uzņēmumiem, loģistikas pakalpojumu sniedzējiem un ritekļu parka pārvaldītājiem) jābūt pieejai un piekļuvei turpmāk minētajām atsaucē datnēm. Datiem vienmēr jāatspoguļo faktiskais statuss. Ja atsaucē datni izmanto kopīgi ar TAP SITS, tā jāizstrādā un izmaiņas jāievieš saskanīgi ar TAP SITS, lai panāktu optimālu sinerģiju.

Eiropas Savienības Dzelzeļu aģentūra centralizēti uzglabās un uzturēs šādu atsaucē datu unikālos kodus:

- kodēšanas atsaucē datne visiem IsP, DzPU, pakalpojumu sniedzēju uzņēmumiem,
- kodēšanas atsaucē datne atrašanās vietām (primārajām un pakārtotajām).

Aģentūra saglabās primāro atrašanās vietu kodu un uzņēmumu kodu atsaucē datnes kopiju. Pēc atsevišķa pieprasījuma šie dati ir pieejami publiskai apskatei, nepārkāpjot intelektuālā īpašuma tiesības.

Citi kodu saraksti ir noteikti dokumentā "TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs", kas minēts I papildinājumā.

4.2.10.2. Vagonu un intermodālo vienību darbības datubāze (fakultatīva)

Lai varētu izsekot vilcienu un vagonu kustību, var uzstādīt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzi, kura tiek atjaunināta reāllaikā katra atbilstoša notikuma gadījumā. Lai pildītu savas funkcijas, autorizētiem subjektiem, piemēram, turētājiem un parka pārvaldītājiem, jābūt piekļuvei datiem atbilstīgi divpusējiem nolīgumiem.

Komunikācija starp vadošo DzPU un citiem DzPU sadarbības režīmā balstās uz vagonu un/vai intermodālo vienību numuriem. Tādēļ tam DzPU, kas sazinās ar IsP vilciena līmenī, šī informācija jāsadala informācijā par vagoniem un informācijā par intermodālajām vienībām. Šo ar vagoniem un intermodālajām vienībām saistīto informāciju var uzglabāt vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē. Informācija par vilciena kustību ģenerē jaunus ierakstus/atjauninājumus vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē klientu informācijai. Informācija par vagona vai intermodālās vienības kustību datubāzē tiek izveidota ne vēlāk kā tad, kad no klienta

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 445/2011 (2011. gada 10. maijs), ar ko izveido sistēmu par kravas vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai un izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 653/2007 (OV L 122, 11.5.2011., 22. lpp.).

saņemts vagonu vai intermodālo vienību atbrīvošanas laiks. Šis atbrīvošanas laiks ir pirmais ieraksts attiecībā uz vagona kustību vagonu un intermodālo vienību darbības datubāzē saistībā ar transporta faktisko reisu. Ziņojumi par vagona kustību noteikti 4.2.7. nodaļā (Vagona kustība). Šī datubāze ir pieejama, izmantojot kopējo saskarni ("4.2.11.1. Vispārējā arhitektūra" un "4.2.11.6. Kopēja saskarne").

Vagonu un intermodālo vienību darbības datubāze ir paredzēta vagonu izsekošanai un tādējādi komunikācijai starp iesaistītajiem DzPU un vadošo DzPU. Šī datubāze rāda vagona vai intermodālās vienības kustību no atiešanas līdz galīgajai piegādei klienta pievedceļos ar ETI un faktiskajiem laikiem dažādās atrašanās vietās līdz galīgajam piegādes laikam ETA. Datubāze rāda arī citu ritošā sastāva statusu, piemēram, šādu.

— Statuss – ritošā sastāva piekraušana

Šis statuss ir nepieciešams informācijas apmaiņai starp DzPU un IsP un ar citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesaistīti transporta reisā.

— Statuss – piekrauts vagona reisā

Šis statuss ir nepieciešams informācijas apmaiņai starp IsP un DzPU, ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesaistīti transporta reisā.

— Statuss – tukšs vagona reisā

Šis statuss ir nepieciešams informācijas apmaiņai starp IsP un DzPU, ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesaistīti transporta reisā.

— Statuss – ritošā sastāva izkraušana

Šis statuss ir nepieciešams informācijas apmaiņai starp DzPU galamērķī un transporta vadošo DzPU.

— Statuss – tukšs vagona parka pārvaldītāja kontrolē

Šis statuss ir nepieciešams, lai saņemtu informāciju par to, vai ir pieejams riteklis ar noteiktiem parametriem.

4.2.10.3. Papildu prasības datubāzēm

Katrai sistēmai (datubāzei) jābūt skaidri definētai, un tās datu konsekvence pamatojas uz noteikumiem par datu piekļūstamību un datu pieejamību.

4.2.11. Tīklošana un komunikācija

4.2.11.1. Vispārējā arhitektūra

IT arhitektūras mērķis ir drošā un uzticamā vidē veikt informācijas apmaiņu starp visiem vienotās Eiropas dzelzceļa telpas (SERA) dzelzceļa nozares dalībniekiem.

Šī apakšsistēma laika gaitā pieredzēs lielas un komplicētas dzelzceļa telemātikas savstarpējas izmantojamības kopienas izaugsmi un mijiedarbību ar simtiem dalībnieku (DzPU, IsP u. c.), kas konkurēs un/vai sadarbosies, apmierinot tirgus vajadzības.

Tīkla un komunikācijas infrastruktūra, kas atbalsta šādu dzelzceļa savstarpējas izmantojamības kopienu, pamatosies uz kopēju informācijas apmaiņas arhitektūru, kuru pazīs un būs pieņēmuši visi kopienas dalībnieki.

Ierosinātā informācijas apmaiņas arhitektūra:

- ir paredzēta, lai saskaņotu nevienmērīgus informācijas modeļus, semantiski pārveidojot datus, ar kuriem notiek apmaiņa starp sistēmām, un saskaņojot uzņēmējdarbības procesu un lietojumprogrammu līmeņa protokolu atšķirības,
- minimāli ietekmē esošās IT arhitektūras, ko ieviesis katrs dalībnieks,
- aizsargā jau veiktos IT ieguldījumus.

Informācijas apmaiņas arhitektūra balstās uz pastāvīgiem IT nozares vispārējiem standartiem, kas nodrošina attiecīgo kiberdrošības līmeni atbilstoši konstatētajiem riskiem. Visu dalībnieku mijiedarbībai jāgarantē dzelzceļa savstarpējas izmantojamības vispārējā integritāte un konsekvence, nodrošinot centralizētu pakalpojumu kopumu.

Arhitektūras koncepcijas īstenošana, piemēram, vienādranga komunikācija, balstās uz kopējās saskarnes tehniskajiem standartiem, kas aprakstīti tehniskajā dokumentā ERA-TD-104 "D2. pielikums. E papildinājums – Kopēja saskarne", kas minēts I papildinājumā.

Ilustrēts vispārējās arhitektūras attēlojums dots I papildinājumā minētā dokumenta "TAF SITS – A5. pielikums. TAF SITS ziņojumu attēli un secības diagrammas" 1.5. nodaļā.

4.2.11.2. Tīkls un drošība

Tīkls šajā gadījumā nozīmē komunikācijas metodi un filozofiju, bet nenozīmē fizisko tīklu.

Tīklam jānodrošina nepieciešamais kiberdrošības līmenis.

Dzelzceļa savstarpēja izmantojamība balstās uz kopēju informācijas apmaiņas arhitektūru, ko pazīst un ir pieņēmuši visi dalībnieki, tādējādi veicinot jaunpienācēju, jo īpaši klientu, iesaistīšanos un samazinot šķēršļus, ar kuriem tie saskaras.

Drošības koncepciju var īstenot dažādos komunikācijas protokolu steka slāņos starp diviem vienādranga dalībniekiem.

Lai sasniegtu augstu drošības līmeni, visiem ziņojumiem jābūt autonomiem, kas nozīmē, ka informācija ziņojumā ir droša un saņēmējs var pārliecināties par ziņojuma autentiskumu. To var panākt, izmantojot šifrēšanas un parakstīšanas shēmu, kas līdzīga e-pasta šifrēšanai.

4.2.11.3. Šifrēšana

Datu pārraidīšanai un glabāšanai atkarībā no uzņēmējdarbības prasībām var izmantot vai nu asimetrisku, vai simetrisku šifrēšanu. Šajā nolūkā jānodrošina publiskās atslēgas infrastruktūra (PKI).

Šifrēšanas pamatā ir kopējās saskarnes tehniskie standarti, kas aprakstīti tehniskajā dokumentā ERA-TD-104 "D2. pielikums. E papildinājums – Kopēja saskarne", kas minēts I papildinājumā.

4.2.11.4. Centrālais repozitorijs

Centrālajam repozitorijam jāspēj veikt darbības, kas attiecas uz:

- metadatiem – strukturētiem datiem, kuri apraksta ziņojumu saturu,
- publiskās atslēgas infrastruktūru (PKI),
- sertifikācijas iestādi (SI).

Centrālā repozitorija pārvaldībai vajadzētu būt nekomerciālas Eiropas mēroga organizācijas atbildībā. Ja centrālo repozitoriju izmanto kopīgi ar TAP SITS, to izstrādā un izmaiņas ievieš pēc iespējas līdzīgāk jau īstenotajai TAP SITS, lai panāktu optimālu sinerģiju.

4.2.11.5. Kopēja saskarne

Atbilstība SITS attiecībā uz datu apmaiņu nozīmē apmaiņu ar obligātajiem TAF datu kataloga elementiem (XSD) saskaņā ar TAF SITS 4.2. nodaļas noteikumiem.

Šādā nolūkā kopējās saskarnes specifikācijas, tostarp XSD, var izmantot bez īpašas vienošanās starp iesaistītajām personām. Kopējās saskarnes specifikācijas būtu regulāri jāpielāgo, lai ņemtu vērā jaunās komunikācijas tehnoloģijas.

Ja starp iesaistītajām personām ir panākta īpaša vienošanās, ir iespējama komunikācijas tehnoloģiju kombinēšana, ciktāl tā ir saskaņota ar kopējās saskarnes specifikācijām.

Kopējai saskarnei jāspēj veikt darbības, kas attiecas uz:

- izejošo ziņojumu formatēšanu atbilstoši metadatiem,
- izejošo ziņojumu parakstīšanu un šifrēšanu,
- izejošo ziņojumu adresēšanu,
- ienākošo ziņojumu autentiskuma pārbaudi,
- ienākošo ziņojumu atšifrēšanu,
- ienākošo ziņojumu atbilstības pārbaudēm atbilstoši metadatiem,
- vienoto kopējo piekļuvi dažādām datubāzēm.

Katrai kopējās saskarnes instancei būs piekļuve visiem saskaņā ar SITS vajadzīgajiem datiem attiecībā uz katru vagonu turētāju, VDzPU, DzPU, IsP u. c., neatkarīgi no tā, vai attiecīgās datubāzes ir centrālas vai individuālas (sk. arī I papildinājumā minētā dokumenta “TAF SITS – A5. pielikums. TAF SITS ziņojumu attēli un secības diagrammas” 1.6. nodaļu).

Ja kopējo saskarni izmanto kopīgi ar TAP SITS, to izstrādā un izmaiņas ievieš pēc iespējas līdzīgāk jau īstenotajai TAP SITS, lai panāktu optimālu sinerģiju. Pamatojoties uz ienākošo ziņojumu autentiskuma pārbaudes rezultātiem, var ieviest minimālo atbilstošu ziņojumu apstiprināšanas līmeni:

- i) pozitīvs rezultāts – nosūtīt ACK;
- ii) negatīvs rezultāts – nosūtīt NACK.

Kopējā saskarne iepriekšminēto uzdevumu veikšanai izmanto centrālā repozitorija informāciju.

Ja dalībnieks ievieš centrālā repozitorija lokālu “spoguļi”, šim dalībniekam ar saviem līdzekļiem jānodrošina, ka lokālais “spoguļis” ir precīza un atjaunināta centrālā repozitorija kopija.

4.2.11.6. Protokoli

Izstrādē drīkst izmantot tikai protokolus, kas pieder interneta protokolu komplektam (plašāk zināmi kā TCP/IP, UDP/IP u. c.).

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Ņemot vērā 3. nodaļas pamatprasības, saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas.

4.3.1. *Saskarnes ar infrastruktūras SITS*

Infrastruktūras apakšsistēmā ietilpst satiksmes vadības, izsekošanas un navigācijas sistēmas: tādas tehniskas instalācijas datu apstrādei un telesakariem, kas paredzētas tālsatiksmes pasažieru pārvadājumu un kravu pārvadājumu pakalpojumiem tīklā, lai garantētu tīkla drošu un saskaņotu darbību un efektīvu satiksmes vadību.

Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma izmanto datus, kuri nepieciešami darbības nolūkā saskaņā ar ceļa līgumu un kurus, iespējams, papildina infrastruktūras ierobežojumu dati, ko nodrošina IsP. Tādējādi nepastāv tieša saskarne starp šo SITS un infrastruktūras SITS.

4.3.2. *Saskarnes ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS*

Vienīgā saikne ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtām ir:

- ceļa līgums, kur līnijas segmenta aprakstā dota attiecīga informācija par izmantojamām vilcienu vadības un signalizācijas iekārtām, un
- dažādas ritošā sastāva atsauces datubāzes, kurās jāuzglabā dati par ritošā sastāva vadības un signalizācijas iekārtām.

4.3.3. *Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu*

Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma nosaka tehniskos un darbības datus, kuriem jābūt pieejamiem par ritošo sastāvu.

Ritošā sastāva SITS ir noteikti vagona parametri. Ja vagona parametri mainās, tie jāatjaunina ritošā sastāva atsaucē datubāzēs normālā datubāzu uzturēšanas procesā. Tādējādi nepastāv tieša saskarne starp šo SITS un ritošā sastāva SITS.

4.3.4. *Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS*

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma nosaka procedūru un attiecīgo aprīkojumu, kas ļauj nodrošināt dažādu strukturālo apakšsistēmu saskaņotu darbību gan parastā, gan traucētā ekspluatācijas režīmā, tostarp jo īpaši vilcienu vadīšanu, satiksmes plānošanu un vadību.

Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma galvenokārt nosaka kravu pārvadājumu pakalpojumiem paredzētus lietojumus, tostarp kravu un vilcienu uzraudzību reāllaikā un pārvaldību, kuras mērķis ir nodrošināt savienojumus ar citiem transporta veidiem. Lai nodrošinātu konsekvensi starp abām SITS, piemēro šādu procedūru.

Ja tiks rakstītas un/vai grozītas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS specifikācijas, kas saistītas ar šīs SITS prasībām, jākonsultējas ar iestādi, kura atbild par šo SITS.

Gadījumā, ja būtu jāgroza šīs SITS specifikācijas, kas saistītas ar darbības prasībām, kuras noteiktas satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS, jākonsultējas ar iestādi, kura atbild par satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS.

4.3.5. *Saskarnes ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu*

Saskarne	Atsauce uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu SITS	Atsauce uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu SITS
Vilciens gatavs	4.2.3.3. Ziņojums "Vilciens gatavs"	4.2.14.1. Ziņojums "Vilciens gatavs" attiecībā uz visiem vilcieniem
Vilciena kustības prognoze	4.2.4.2. Vilciena kustības prognozes ziņojums	4.2.15.2. "Vilciena kustības prognozes ziņojums" attiecībā uz visiem vilcieniem
Vilciena kustības informācija	4.2.4.3. Vilciena kustības informācija	4.2.15.1. "Vilciena kustības informācijas ziņojums" attiecībā uz visiem vilcieniem
"Vilciena kustības pārtraukuma ziņojums", ko nosūta uz DzPU	4.2.5.2. Vilciena kustības pārtraukuma ziņojums	4.2.16.2. "Vilciena kustības pārtraukuma ziņojums" attiecībā uz visiem vilcieniem
Īstermiņa kustības sarakstu datu apstrāde	4.2.2. Ceļa pieprasīšana	4.2.17. Vilcienu īstermiņa kustības sarakstu datu apstrāde
Kopēja saskarne	4.2.11.6. Kopēja saskarne	4.2.21.7. DzPU/IsP komunikācijas kopējā saskarne
Centrālais repozitorijs	4.2.11.5. Centrālais repozitorijs	4.2.21.6. Centrālais repozitorijs
Atsauces datnes	4.2.10.1. Atsauces datnes	4.2.19.1. Atsauces datnes

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Ņemot vērā 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, ekspluatācijas noteikumi, kas īpaši attiecas uz šajā SITS aprakstīto apakšsistēmu, ir šādi.

4.4.1. *Datu kvalitāte*

Lai nodrošinātu datu kvalitāti, katra SITS ziņojuma autors atbild par ziņojuma datu satura pareizību ziņojuma nosūtīšanas laikā. Ja datu kvalitātes nodrošināšanai ir pieejami pirmdati no šajā SITS paredzētām datubāzēm, datu kvalitātes nodrošināšanai jāizmanto šajās datubāzēs iekļautie dati.

Ja šajā SITS paredzētajās datubāzēs nav pieejami datu kvalitātes nodrošināšanai vajadzīgie pirmdati, ziņojuma autoram jāveic datu kvalitātes nodrošināšanas pārbaude, izmantojot savus resursus.

Datu kvalitātes nodrošināšana ietver salīdzinājumu ar datiem no šajā SITS paredzētām datubāzēm, kā minēts iepriekš, un – attiecīgos gadījumos – loģiskas pārbaudes, lai nodrošinātu datu un ziņojumu laicīgumu un nepārtrauktību.

Dati ir kvalitatīvi, ja tie ir piemēroti to paredzētajam izmantojumam, un tas nozīmē, ka

- tie ir bez kļūdām: pieejami, precīzi, laicīgi, pilnīgi, saskanīgi ar citiem avotiem utt., un
- tiem ir vēlamās iezīmes: saistīti, visaptveroši, pienācīgi detalizēti, viegli lasāmi, viegli skaidrojami utt.

Datu kvalitāti galvenokārt raksturo:

- precizitāte,
- pilnīgums,
- konsekvence,
- laicīgums.

Precizitāte

Vajadzīgā informācija (dati) jāiegūst pēc iespējas ekonomiskāk. To var panākt vienīgi tad, ja pirmdatus – ja iespējams – ieraksta tikai vienu reizi visam transportam. Tāpēc pirmdati būtu jāievada sistēmā pēc iespējas tuvāk to avotam, lai tos varētu pilnīgi integrēt turpmākās apstrādes darbībās.

Pilnīgums

Pirms ziņojumu izsūtīšanas jāpārbauda to pilnīgums un sintakse, šādā nolūkā izmantojot metadatus. Tā var izvairīties arī no nevajadzīgas informācijas plūsmas tīklā.

Izmantojot metadatus, jāpārbauda arī visu ienākošo ziņojumu pilnīgums.

Konsekvence

Lai garantētu konsekvenci, jāievieš darbības noteikumi. Būtu jāizvairās no divkārša ieraksta un būtu skaidri jāidentificē datu īpašnieks.

Šo darbības noteikumu ieviešanas veids ir atkarīgs no noteikumu sarežģītības. Vienkāršiem noteikumiem datubāzes ierobežojumi un palāide ir pietiekami. Sarežģītāku noteikumu gadījumā, kad vajadzīgi dati no dažādām tabulām, jāveic validēšanas procedūras, ar kurām pārbauda datu versijas konsekvenci, pirms tiek ģenerēti saskarnes dati un sāk darboties jaunā datu versija. Jānodrošina pārraidīto datu apstiprināšana saskaņā ar izpildāmajiem darbības noteikumiem.

Laicīgums

Informācijas sniegšana tieši laikā ir svarīgs jautājums. Ciktāl datu glabāšanas vai ziņojuma nosūtīšanas palāide tiek vadīta tieši no IT sistēmas, pamatojoties uz notikumiem, laicīguma nodrošināšana nesagādā grūtības, ja sistēma ir pienācīgi projektēta un atbilst darbības procesu vajadzībām. Tomēr vairumā gadījumu ziņojuma sūtīšanu ierosina operators, vai arī sūtīšanas pamatā ir vismaz operatora veikta papildu ievade. Lai izpildītu laicīguma prasības, datu atjaunināšana jāveic pēc iespējas drīzāk, arī tāpēc, lai garantētu, ka ziņojumos ir ietverti faktiskie dati, kad sistēma tos izsūta automātiski.

Atbildes laiks uz vaicājumiem attiecībā uz dažādiem lietojumiem un lietotāju veidiem jāparedz sīki izstrādātajās IT specifikācijās. Visus datu atjauninājumus un apmaiņu veic pēc iespējas drīzāk.

Datu kvalitātes metrika

Sīki izstrādātajās IT specifikācijās nosaka atbilstošo procentuālo daļu:

- datu pilnīgumam (tādu datu lauku procentuālā daļa, kuros ir ievadītas vērtības) un datu konsekvencei (saskanīgu vērtību procentuālā daļa tabulās/datnēs/ierakstos),
- datu laicīgumam (tādu datu procentuālā daļa, kas pieejami noteiktā atskaites laikposmā),
- vajadzīgajai precizitātei (tādu uzglabāto vērtību procentuālā daļa, kas ir pareizas, salīdzinot ar faktisko vērtību).

4.4.2. Centrālā repozitorija pārvaldība

Centrālā repozitorija funkcijas ir noteiktas 4.2.11.5. nodaļā (Centrālais repozitorijs). Lai nodrošinātu datu kvalitāti, subjekts, kas pārvalda centrālo repozitoriju, atbild par metadatu atjaunināšanu un kvalitāti, kā arī par piekļuves kontroles administrēšanu. Metadatu kvalitātei, t. i., to pilnīgumam, konsekvencei, laicīgumam un precizitātei, jāļauj nodrošināt funkciju pienācīgu izpildi saskaņā ar šo SITS.

4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

Ņemot vērā 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, tehniskās apkopes noteikumi, kas īpaši attiecas uz šajā SITS aprakstīto apakšsistēmu, ir šādi.

Transporta pakalpojumu kvalitāte jāgarantē pat tad, ja datu apstrādes iekārta ir pilnīgi vai daļēji bojāta. Tāpēc ieteicams uzstādīt dubleksās sistēmas vai datorus ar īpaši augstu uzticamības pakāpi, kuru nepārtraukta darbība tiek nodrošināta arī tehniskās apkopes laikā.

Tehniskās apkopes aspekti attiecībā uz dažādām datubāzēm minēti 4.2.10.3. nodaļā (Papildu prasības datubāzēm).

4.6. Profesionālā kvalifikācija

Apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei un šīs SITS īstenošanai nepieciešamā personāla profesionālā kvalifikācija ir šāda.

Šīs SITS īstenošanai nav nepieciešama ne pilnīgi jauna sistēma, t. i., aparātūra un programmatūra, ne jauns personāls. Šīs SITS prasību īstenošanas rezultātā tiek tikai mainīta, uzlabota vai funkcionāli paplašināta ekspluatācija, ko jau nodrošina esošais personāls. Tāpēc nav citu prasību papildus spēkā esošajiem valstu un Eiropas noteikumiem par profesionālo kvalifikāciju.

Ja būtu nepieciešama personāla papildu apmācība, tai nebūtu jāaprobežojas tikai ar iekārtu ekspluatācijas apguvi. Personāla darbiniekam jāzina un jāizprot sava konkrētā loma kopējā transportēšanas procesā. Personālam jo īpaši jāapzinās prasība uzturēt augstu darba izpildes līmeni, jo tas ir izšķirošs faktors, kas nodrošina apstrādājamās informācijas uzticamību turpmākajos posmos.

Vilcienu sastāvu veidošanai un ekspluatācijai vajadzīgā profesionālā kvalifikācija ir noteikta satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS.

4.7. Veselības un drošības nosacījumi

Personāla veselības un drošības nosacījumi, kas nepieciešami attiecīgās apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei (vai tehniskajā darbības jomā, kas noteikta 1.1. punktā) un šīs SITS īstenošanai ir šādi.

Nav prasību papildus spēkā esošajiem valstu un Eiropas noteikumiem par veselību un drošību.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

5.1. Definīcija

Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktā ir noteikts:

“Savstarpējas izmantojamības komponenti” ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļa sistēmas savstarpēja izmantojamība.” Jēdziens “komponents” ietver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru.

5.2. Komponentu saraksts

Uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas Direktīvas (ES) 2016/797 attiecīgie noteikumi.

Attiecībā uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu nav noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti.

Šis SITS prasību izpildei ir nepieciešamas tikai standarta IT iekārtas bez dzelzceļa videi īpašiem savstarpējas izmantojamības aspektiem. Tas attiecas tiklab uz izmantojamo aparāturu, kā arī uz standarta programmatūru, piemēram, operētājsistēmu un datubāzēm. Lietojumu programmatūra ir individuāla katram lietotājam, un to var pielāgot un uzlabot atbilstoši indivīda faktiskajām funkcijām un vajadzībām. Piedāvātajā lietojumu integrācijas arhitektūrā tiek pieņemts, ka lietojumiem varētu nebūt viens un tas pats iekšējais informācijas modelis. Lietojumu integrāciju definē kā procesu, kas liek neatkarīgi projektētām lietojumu sistēmām darboties kopā.

5.3. Komponentu veiktopēja un specififikācijas

Neattiecas uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu SITS (sk. 5.2. nodaļu).

6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFIKĀCIJA

6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti

6.1.1. Novērtēšanas procedūras

Neattiecas uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu SITS.

6.1.2. Modulis

Neattiecas uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu SITS.

6.2. Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumu apakšsistēmas ir iedalītas strukturālās un funkcionālās jomās.

Atbilstības novērtējums ir obligāts strukturālajām SITS. Kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēma ir iekļauta funkcionālajā jomā, un šajā SITS nav noteikts neviens atbilstības novērtēšanas modulis.

6.2.1. IT rīku atbilstības novērtēšana

Attiecībā uz projektiem, kuru atbildības jomā ir Eiropas dzelzceļa nozarē ieviestie IT rīki, var lūgt Aģentūru novērtēt šo rīku atbilstību SITS prasībām.

Novērtējuma pieprasījumam pievieno:

- lietošanas piemēra dokumentu, kas ietver:
- TAF SITS funkciju, uz kuru tas attiecas,
- atsauci uz TAF SITS nodaļu,
- testējamo ziņojumu sarakstu un dokumentāciju (tostarp to secību),
- aprakstu par IT sistēmu, kurā izmanto TAF ziņojumus,

- IT sistēmas komunikācijas saskarnes aprakstu (kopējā saskarne, cita utt.),
- informāciju, ja pieprasījums attiecas uz ES finansēta projekta starpposma mērķrādītāju,
- to TAF SITS tehnisko dokumentu versiju, kuri attiecas uz atbilstības novērtēšanas tvērumu,
- IT sistēmas XML datni(-es) un atbilstošo(-ās) XSD datni(-es).

Aģentūra veic TAF SITS atbilstības testu un 3 mēnešu laikā pēc tam, kad apstiprināta testa pabeigšana, izdod pieteikuma iesniedzējam Aģentūras atbilstības novērtējuma ziņojumu. Atbilstības ziņojums aptver šādus jautājumus:

- vai ziņojumā(-os) ir visi obligātie TAF SITS paredzētie elementi,
- vai ziņojums(-i) atbilst TAF SITS tehniskajiem dokumentiem,
- vai ziņojumu secība atbilst TAF SITS.

Arī ziņojumus, kas nav XML ziņojumi, var iesniegt testēšanai, lai noteiktu, vai tajos ir obligātie TAF SITS paredzētie elementi. Šādā gadījumā IT sistēmas XSD datnes(-ņu) vietā iesniedz ziņojuma struktūras aprakstu ar datu elementu/lauku aprakstu, vajadzības gadījumā norādot piemēroto(-os) standartu(-us) un tā/to versiju.

7. ĪSTENOŠANA

7.1. Ievads

Ši SITS attiecas uz kravu pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumu šī ir funkcionāla apakšsistēma. Tāpēc šīs SITS piemērošana nav saistīta ar jaunas, atjaunotas vai modernizētas apakšsistēmas jēdzienu, kā tas parasti ir strukturālo apakšsistēmu SITS gadījumā, ja vien tas šajā SITS nav konkrēti norādīts.

a) Projekta pārvaldība

Izstrādi un ieviešanu pārvalda koordinācijas komiteja.

Lai efektīvi vadītu un koordinētu TAF SITS īstenošanu, koordinācijas komiteja nodrošina stratēģiskās vadības struktūru. Tas ietver politikas, stratēģiskās virzības un prioritāšu noteikšanu.

Koordinācijas komitejā, kuras līdzpriekšsēdētāji ir Komisijas pārstāvis un dzelzceļa nozares pārstāvības struktūru izvirzīta persona, ir šādi dalībnieki:

- dzelzceļa nozares pārstāvības struktūras, kas darbojas Eiropas mērogā, kā noteikts Regulas (ES) 2016/796 5. panta 3. punktā ("dzelzceļa nozares pārstāvības struktūras"),
- Aģentūra,
- Komisija un
- citas organizācijas, kuras koordinācijas komiteja ierosinājusi iekļaut novērotāju statusā, ja tam ir pamatoti tehniski un organizatoriski iemesli.

b) Sistēmas izstrāde

Visi attiecīgie dalībnieki ievieš sistēmu saskaņā ar savu individuālo ģenerālplānu. Dalībniekiem, kas nav iesnieguši individuālu ģenerālplānu, to paziņotais individuālais plāns ir saistošs.

c) Ieviešanas un darbības uzraudzības process

Eiropas mērogā saskaņotas ieviešanas un darbības uzraudzību vada TAF Īstenošanas sadarbības grupa.

Īstenošanas sadarbības grupā, ko izveido un vada Aģentūra, ir šādi dalībnieki:

- Aģentūra,
- valstu kontaktpunkti (sk. III papildinājumu),
- pārstāvības struktūras un
- citas Aģentūras norādītas organizācijas, kurām ir attiecīga tehniskā un organizatoriskā pieredze.

Īstenošanas sadarbības grupas atbildībā ir:

- novērtēt īstenošanas un darbības progresu, analizēt novirzes no ģenerālplāna un ierosināt uzlabošanas darbības,
- palīdzēt valstu kontaktpunktiem sekot līdzi TAF SITS īstenošanai un darbībai valstu līmenī,
- apstiprināt ziņojumus par TAF SITS īstenošanu un darbību,
- ar Aģentūras starpniecību sniegt ziņojumus Eiropas Komisijai.

7.2. Izmaiņu pārvaldība

7.2.1. Izmaiņu pārvaldības process

Lai nodrošinātu, ka tiek veikta pienācīga izmaiņu izmaksu un ieguvumu analīze un izmaiņas ieviestas kontrolēti, izstrādā izmaiņu pārvaldības procedūras. Šīs procedūras, ko nosaka, ievieš, atbalsta un pārvalda Aģentūra, ir šādas:

- to tehnisko ierobežojumu apzināšana, kas nosaka vajadzību pēc izmaiņām,
- paziņojums par to, kurš uzņemas atbildību par izmaiņu ieviešanas procedūrām,
- ieviešamo izmaiņu validācijas procedūra,
- izmaiņu pārvaldības, izziņošanas, migrācijas un izvēšanas politika,
- atbildības noteikšana par sīki izstrādāto specifikāciju pārvaldību, kā arī par to kvalitātes nodrošināšanu un konfigurācijas pārvaldību.

Izmaiņu kontroles padomē darbojas Aģentūra, dzelzceļa nozares pārstāvības struktūras un dalībvalstis. Šāda ieinteresēto personu iesaistīšanās nodrošina izpratni par veicamajām izmaiņām un to ietekmes pilnīgu novērtējumu. Gala rezultātā Izmaiņu kontroles padome nonāks Aģentūras aizgādībā.

7.2.2. Īpašs izmaiņu pārvaldības process, kas attiecas uz šīs regulas I papildinājumā norādītajiem dokumentiem

Izmaiņu kontroles pārvaldības procesu, kas attiecas uz šīs regulas I papildinājumā norādītajiem dokumentiem, nosaka Aģentūra saskaņā ar šādiem kritērijiem:

1. Izmaiņu pieprasījumus, kas ietekmē dokumentus, iesniedz ar dalībvalsti vai Regulas (ES) 2016/796 38. panta 4. punktā minēto dzelzceļa nozares pārstāvības struktūru, kas darbojas Eiropas mērogā, vai TAF SITS koordinācijas komitejas starpniecību.
2. Aģentūra pieņem un glabā izmaiņu pieprasījumus.
3. Aģentūra ar izmaiņu pieprasījumiem iepazīstina attiecīgo ERA darba grupu, kas tos izvērtē un sagatavo priekšlikumu, kuram vajadzības gadījumā pievieno ekonomisko izvērtējumu.
4. Tad Aģentūra ar katru izmaiņu pieprasījumu un saistīto priekšlikumu iepazīstina Izmaiņu kontroles padomi, kas izmaiņu pieprasījumu vai nu apstiprina, vai neapstiprina, vai atliek.
5. Ja izmaiņu pieprasījumu neapstiprina, Aģentūra paziņo pieprasījuma iesniedzējam noraidījuma iemeslu vai pieprasa papildinformāciju par izmaiņu pieprasījuma projektu.
6. Ja izmaiņu pieprasījumu apstiprina, veic grozījumus tehniskajā dokumentā.
7. Ja neizdodas panākt vienprātību par izmaiņu pieprasījuma apstiprināšanu, Aģentūra sniedz Komisijai ieteikumu atjaunināt I papildinājumā norādītos dokumentus un tam pievieno dokumenta jaunās versijas projektu, izmaiņu pieprasījumus un to ekonomisko izvērtējumu, un dara šos dokumentus pieejamus savā tīmekļvietnē.
8. Tehniskā dokumenta jauno versiju ar apstiprinātajiem izmaiņu pieprasījumiem dara pieejamu Aģentūras tīmekļvietnē. Aģentūra informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu.

9. Ja izmaiņu pieprasījuma dēļ vajadzīgi *TAF SITS* juridiskā teksta grozījumi, Aģentūra nosūta Eiropas Komisijai pieprasījumu, kurā lūdz prasīt *TAF SITS* pārskatīšanu un/vai Aģentūras tehnisko atzinumu.
 10. Ja izmaiņu kontroles pārvaldība ietekmē elementus, ko izmanto kopīgi ar *TAP SITS*, izmaiņas ievieš pēc iespējas līdzīgāk jau īstenotajai *TAP SITS*, lai panāktu optimālu sinerģiju.
-

*I papildinājums***Tehnisko dokumentu saraksts**

Šo tehnisko dokumentu spēkā esošā versija ir publicēta Aģentūras tīmekļvietnē.

Nr.	Atsauce	Nosaukums
1.	ERA-TD-100	TAF SITS – A5. PIELIKUMS. TAF SITS ZIŅOJUMU ATTĒLI UN SECĪBAS DIAGRAMMAS
2.	ERA-TD-101	TAF SITS – D2. pielikums. A papildinājums (Vagona/ILU brauciena plānošana)
3.	ERA-TD-102	TAF SITS – D2. pielikums. B papildinājums – Vagonu un intermodālo vienību darbības datubāze (WIMO)
4.	ERA-TD-103	TAF SITS – D2. pielikums. C papildinājums – Atsauces datnes
5.	ERA-TD-104	TAF SITS – D2. pielikums. E papildinājums – Kopēja saskarne
6.	ERA-TD-105	TAF SITS – D2. pielikums. F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs

II papildinājums

Glosārijs

Termins	Apraksts
IAS	Sk. "Par iedalīšanu atbildīgā struktūrā"
Par iedalīšanu atbildīgā struktūrā	Par ceļu iedalīšanu atbildīgā struktūrā, kas savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES ⁽¹⁾).
Pieteikuma iesniedzējs	ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai starptautisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējums, vai citas personas vai juridiskas struktūras, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ⁽²⁾ un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu (Direktīva 2012/34/ES). Pieteikuma iesniedzējs var uzņemties vadošā DzPU (vadošā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma) un/vai atbildīgā pieteikuma iesniedzēja un/vai atbildīgā DzPU funkcijas un tam uzticētos uzdevumus un pienākumus atkarībā no konkrētā tīkla pārskata.
Blokvilciens	Īpašs tiešā vilciena veids ar tieši tik vagoniem, cik ir nepieciešams, kurš brauc starp diviem pārkraušanas punktiem bez šķīrošanas starpposma.
Rezervēšana	Vietas rezervēšana transportlīdzekļos, kas paredzēti preču pārvadāšanai.
SI	Sertificēšanas iestāde
KN kods	8 ciparu kods, kas norādīts produktu sarakstā, ko izmanto klienti.
Kombinētie autotransporta un dzelzceļa pārvadājumi vai Kombinētie pārvadājumi	Intermodālie pārvadājumi, kuru Eiropas reisa lielākā daļa tiek veikta pa dzelzceļu un sākuma un/vai beigu posmi, ko veic ar autotransportu, ir pēc iespējas īsāki.
Saņēmējs	Persona, kas saņem preces. Sinonīms: preču saņēmējs
Kravas sūtījums	Krava, kas tiek sūtīta saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu. Kombinētajos pārvadājumos šo terminu var izmantot statistikas vajadzībām, lai mērītu kravas vienības vai autotransporta līdzekļus.
Kravas pavadzīme	Dokuments, kas apliecina līgumu par transportēšanu, ko veic viena kravas sūtījuma pārvadātājs no noteiktas saņemšanas vietas līdz noteiktai piegādes vietai. Tas satur informāciju par vedamo kravas sūtījumu.
Nosūtītājs	Persona, kura, slēdzot līgumu ar pakalpojuma integratoru, nosūta vai sūta preces, vai liek preces nogādāt, izmantojot pārvadātāja pakalpojumus. Sinonīmi: kravas nosūtītājs, preču nosūtītājs.
Sadarbības režīms	Vilciena ekspluatācijas režīms, kurā dažādi DzPU sadarbojas viena DzPU (VDzPU) vadībā. Katrs iesaistītais DzPU pats nolīgst transporta reisam nepieciešamo ceļu.
KP	Kombinētie pārvadājumi
Klients	ir juridiska vai fiziska persona, kas ir izdevusi kravas pavadzīmi vadošajam DzPU.
Faktiskais atiešanas datums/laiks	Transportlīdzekļa faktiskais atiešanas datums (un laiks)
Tiešais vilciens	Vilciens ar saistītiem vagoniem, kurš brauc starp diviem pārkraušanas punktiem (no sākotnējā avota uz galamērķi) bez šķīrošanas starpposma.

Termins	Apraksts
Atbildīgā persona	Jebkura fiziska vai juridiska persona, kas atbild par risku, ko tā ievieš tīklā, t. i., DzPU.
Šifrēšana	Ziņojumu šifrēšana Atšifrēšana: šifrētu datu konvertēšana sākotnējā formā
ETA	Paredzamais pienākšanas laiks (<i>Estimated Time of Arrival</i>) (galamērķī). Paredzamais pienākšanas laiks (<i>ETA</i>) ir laiks, kad gaidāms, ka vilciens pienāks noteiktā vietā. Aplēses var balstīt uz darbības plāniem (prognozēm) un/vai stohastiskiem aprēķiniem.
ETH	Paredzamais nodošanas laiks (<i>Estimated Time of Handover</i>), kad vilciens tiks nodots no viena infrastruktūras pārvaldītāja citam infrastruktūras pārvaldītājam.
ETI	Paredzamais apmaiņas laiks (<i>Estimated Time of Interchange</i>), kad notiks vagonu apmaiņa starp diviem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
ETP	Paredzamais uzņemšanas laiks (<i>Estimated Time of Pick-Up</i>) (pēc pienākšanas intermodālajā terminālī).
Prognozētais laiks	Vilciena pienākšanas, atiešanas vai caurbraukšanas laika labākās iespējamās aplēses.
Vārteja	Stacija, kur vilcienā ar intermodālām vienībām reisa laikā krava tiek pārvietota starp vagoniem.
Kravas bruto svars	Rezervētais/faktiskais kopējais kravas svars (masa), ieskaitot iepakojumu, bet neieskaitot pārvadātāja aprīkojumu.
Pārvietošanas punkts	Stacija, kur DzPU var mainīt vilciena sastāvu, bet joprojām atbild par vagoniem, proti, atbildība nemainās.
Nodošanas punkts	Atrašanās vieta vilciena reisā vai starp diviem ceļiem, kur atbildība par plānošanu un/vai iedalīšanu un/vai ekspluatāciju tiek nodota no viena IsP citam IsP. Iesaistītais IsP uzņemas plānojošā IsP funkcijas.
Autopārvadājumi	Pārvadājumi pa autoceļiem
Nomnieks	Jebkura fiziska vai juridiska persona, kuru kā tādu norīkojis vagona turētājs/īpašnieks.
HS kods	6 ciparu kods, kas norādīts produktu sarakstā, ko izmanto klienti, un parasti ir vienāds ar pirmajiem 6 KN koda cipariem.
IsP	Infrastruktūras pārvaldītājs ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un tehnisko apkopi, ietverot satiksmes vadību un vilcienu vadības iekārtas un signalizāciju; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem. Ja infrastruktūras pārvaldītājs savas juridiskās formas, uzbūves vai lēmumu pieņemšanas funkciju dēļ ir atkarīgs no kāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, IV nodaļas 2. un 3. iedaļā minētās funkcijas attiecīgi veic par maksas aprēķināšanu atbildīgā struktūra un par iedalīšanu atbildīgā struktūra, kuras savā juridiskajā formā, uzbūvē un lēmumu pieņemšanā nav atkarīgas ne no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma. (Direktīva 2012/34/ES). IsP var uzņemties atbildīgā IsP un/vai plānojošā IsP funkcijas.
Infrastruktūras pārvaldītājs (IsP)	Sk. "IsP"
IsP ieejas punkts	Posms, kurā kombinēto pārvadājumu vilciens iziet no intermodālā termināļa zonas un ienāk pirmajā publiskā IsP tīklā.
IsP izejas punkts	Posms, kurā kombinēto pārvadājumu vilciens iziet no pēdējā publiskā IsP tīkla un ienāk pienākšanas terminālī.

Termins	Apraksts
Apmaiņa	Kontroles nodošana no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma citam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam praktisku ekspluatācijas un drošuma apsvērumu dēļ. Piemēri: — jaukti pakalpojumi, — pakalpojumi ar kopīgu atbildību par autopārvadājumiem, — informācijas nodošana starp dažādām dzelzceļa administrācijām, — informācijas nodošana starp vagonu īpašniekiem/turētājiem un vilcienu ekspluatantiem.
Apmaiņas punkts	Atrašanās vieta vilciena reisā vai ceļā, kur atbildība par visu vilcienu tiek nodota no viena atbildīgā DzPU citam atbildīgajam DzPU.
Starppunkts	Atrašanās vieta, kas nosaka punktu vilciena reisā vai ceļā starp tā sākuma (izejas) punktu un beigu (galamērķa) punktu.
Intermodālo pakalpojumu integrators	Jebkura iestāde vai uzņēmums, kam ir līgums ar klientiem par intermodālo vienību transportēšanu. Tas sagatavo ceļazīmes, pārvalda blokvilcienu jaudu u. c.
Intermodālais terminālis	Vieta, kas nodrošina platību, iekārtas un darbības vidi, kurā notiek kravas vienību (kravas konteineru, maināmo virsbūvju, puspiekabju vai piekabju) nodošana.
Intermodālais transports	Preču pārvadāšana vienā un tajā pašā kravas vienībā vai transportlīdzeklī, secīgi izmantojot vairākus transporta veidus, bet nepārvietojot pašas preces tad, kad mainās transporta veids.
Intermodālā kravas vienība	Konteineri, maināmas virsbūves un puspiekabes, ko var izmantot kombinētajiem pārvadājumiem.
Reiss	“Reiss” apzīmē vilciena vai piekrauta vai tukša vagona telpisku pārvietošanu no nosūtīšanas stacijas līdz galastacijai.
Reisa posms	Ir reisa daļa, kas tiek veikta infrastruktūras pārvaldītāja infrastruktūras sektorā, vai reisa daļa no infrastruktūras pārvaldītāja infrastruktūras ieejas nodošanas punkta līdz izejas nodošanas punktam.
Turētājs	Persona, kas ir ritekļa īpašnieks vai kam ir tiesības ar to rīkoties, kas ekonomiski un pastāvīgi izmanto ritekli par transporta līdzekli un kas ir reģistrēta ritošā sastāva reģistrā.
Vadošais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums	Pieteikuma iesniedzējs/DzPU, kas atbild par transporta līnijas organizēšanu un pārvaldību saskaņā ar klienta saistībām. VDzPU ir vienīgā kontaktpersona saziņai ar klientu. Ja transporta ķēdē ir iesaistīti vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, VDzPU ir atbildīgs par dažādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbības, tostarp par dažādu ceļa pieprasījumu, koordināciju vilcienu kustības saskaņošanā.
VDzPU	Sk. “Vadošais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums”
VAR	Šis vārds vai īpašības vārds “FAKULTATĪVS” nozīmē, ka viens patiešām nav obligāts. Pārdevējs var izvēlēties iekļaut vienumu tāpēc, ka to pieprasa konkrētais tirgus, vai tāpēc, ka pārdevējs ir pārliecināts, ka tas uzlabo produktu, turpretim cits pārdevējs var šo vienumu neiekļaut.

Termins	Apraksts
	Īstenošanu, kas neietver konkrētu iespēju, NEPIECIEŠAMS sagatavot tā, lai nodrošinātu sadarbību ar citu īstenošanu, kas ietver fakultatīvo iespēju, tomēr, iespējams, ar samazinātu funkcionalitāti. Līdzīgā kārtā īstenošanu, kas ietver konkrētu iespēju, NEPIECIEŠAMS sagatavot tā, lai nodrošinātu sadarbību ar citu īstenošanu, kas neietver fakultatīvo iespēju, (izņemot, protams, raksturiezīmi, ko nodrošina attiecīgā fakultatīvā iespēja).
Metadati	Vienkāršotā izklāstā: tie ir dati par datiem. Šis termins raksturo datus, programmatūras pakalpojumus un citus uzņēmumu informācijas sistēmās iekļautos komponentus. Metadatu veidu piemēri ietver standarta datu definīcijas, atrašanās vietas un maršrutēšanas informāciju un sinhronizācijas vadību kopīgotu datu izplatīšanai.
Vajadzības izteiksme	Vajadzības izteiksme vai vārdi "VAJADZĪGS" vai "NEPIECIEŠAMS" nozīmē, ka definīcija ir absolūta specifikācijas prasība.
NEDRĪKST ("MUST NOT")	Šis vārds nozīmē, ka definīcija ir absolūts specifikācijas aizliegums.
Viena apstiprinājuma sistēma (OSS)	Starptautiska dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju partnerība, kas nodrošina vienotu kontaktpunktu dzelzceļa klientiem, lai: — pasūtītu noteiktus vilcienu ceļus starptautiskajā kravu pārvadājumu satiksmē, — uzraudzītu visu vilciena kustību, — parasti arī infrastruktūras pārvaldītāju vārdā piestādītu rēķinus par sliežu ceļu piekļuves maksu.
Atvērtās piekļuves režīms	Vilciena ekspluatācijas režīms, kurā ir iesaistīts tikai viens DzPU, kas vada vilciena kustību dažādās infrastruktūrās. Šis DzPU slēdz līgumus par nepieciešamajiem ceļiem ar visiem iesaistītajiem ISP.
OSS	Viena apstiprinājuma sistēma.
Ceļš	Ceļš ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga, lai nodrošinātu vilciena kustību starp divām vietām noteiktā laika periodā (maršruts, kas definēts laikā un telpā).
Ceļa izveidošana	Atsevišķu vilcienu ceļu savienošana, lai pagarinātu ceļu laika un telpas izteiksmē.
Vienādranga	Termins "vienādranga" attiecas uz sistēmu un lietojumu klasi, kas izmanto dalītus resursus, lai decentralizēti pildītu īpaši svarīgas funkcijas. Resursi ietver skaitļošanas spēju, datus (uzglabāšanu un saturu), tīkla diapazonu un klātbūtni (datori, cilvēkresursi un citi resursi). Svarīga funkcija var būt dalīta skaitļošana, datu/satura kopīgošana, komunikācija un sadarbība vai platformas pakalpojumi. Decentralizācija var attiekties uz algoritmiem, datiem un metadatiem vai uz visiem minētajiem. Tas neizslēdz centralizācijas saglabāšanu dažās sistēmu un lietojumu daļās, ja tas atbilst to prasībām.
PKI	Publiskās atslēgas infrastruktūra
Piegādes vieta	Vieta, kur tiek veikta piegāde (jānorāda atiešanas dzelzceļa stacija). Vieta, kur mainās atbildība par vagonu.
Atiešanas vieta	Vieta, no kuras transportlīdzeklim plānots atiet vai no kuras tas ir izbraucis

Termins	Apraksts
Galamērķa vieta	Vieta, kurā transportlīdzeklim jāpienāk vai kurā tas ir pienācis. Sinonīms: Pienākšanas vieta
Plānojošais IsP	Plānojošais IsP (PlIsP) ir infrastruktūras pārvaldītājs, kas atbild par ceļa sagatavošanu un iedalīšanu. PlIsP atbildības zonu nosaka nodošanas punkti, piemēram, punkti, ko izmanto kā pirmo/pēdējo atrašanās vietu reisā, norādot informāciju par ceļu "Ceļa pieprasījuma ziņojumā", vai piedāvātajā/rezervētajā ceļā. Vairumā gadījumu atbildīgais IsP un plānojošais IsP būs viens un tas pats subjekts. Tomēr attiecībā uz dažām atrašanās vietām un/vai dažiem vilcieniem ceļa sagatavošanu, kā arī satiksmes uzraudzību ekspluatācijā var arī deleģēt citam IsP.
PlIsP	Sk. "Plānojošais IsP"
Pirmsatiešanas periods	Ir laika starpība (delta) pirms plānotā atiešanas laika. Pirmsatiešanas periods sākas plānotajā atiešanas laikā, minus delta laiks, un beidzas plānotajā atiešanas laikā.
Pirmdati	Pamata dati kā atsaucis datu ievade ziņojumiem vai kā pamats iegūto datu funkcionalitātei un aprēķināšanai.
Nodošana ekspluatācijā	Procedūra, kura ir atkarīga no vagona tehniskā apstiprinājuma un līguma par izmantošanu, kas noslēgts ar DzPU un ļauj veikt vagona komercekspluatāciju.
Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (DzPU)	"Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" (Direktīvas (ES) 2016/798 nozīmē) ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 1. punktā, vai cits valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka šim uzņēmumam ir jānodrošina vilce; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci. DzPU var uzņemties vadošā DzPU un/vai atbildīgā pieteikuma iesniedzēja, un/vai atbildīgā DzPU funkcijas.
Atbildīgais pieteikuma iesniedzējs	Atbildīgais pieteikuma iesniedzējs ir pieteikuma iesniedzējs/klients un līgumslēdzējs, kā arī vienotais kontaktpunkts attiecīgajam IsP (infrastrukturā pārvaldītājam) visā plānošanas procesa posmā. Atbildīgā pieteikuma iesniedzēja galvenais uzdevums ir prasīt no IsP jaudas rezervēšanu. Atbildīgajam pieteikuma iesniedzējam nav jābūt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, tas var būt arī cits subjekts, kas var un drīkst rezervēt jaudu.
Atbildīgais IsP	Atbildīgais IsP ir infrastruktūras pārvaldītājs, kas ir attiecīgā tīkla īpašnieks un atbild par visu vilcienu un ceļu ekspluatāciju savā tīklā.
Atbildīgais DzPU (ADzPU)	ADzPU atbild par vilciena kustību ekspluatācijas posmā, par visu reisu vai reisa posmu. Ja vilciena ekspluatācijā ir iesaistīti vairāki ADzPU, atbildība no viena ADzPU pāriet nākamajam ADzPU apmaiņas punktā. ADzPU ir IsP kontaktsubjekts ekspluatācijas posmā attiecībā uz visu ziņojumu apmaiņu. Pamatojoties uz vienošanos ar atbildīgo pieteikuma iesniedzēju, ADzPU var arī uzdot apakšuzņēmējam vadīt vilciena kustību, tomēr ADzPU joprojām būs IsP kontaktpunkts ekspluatācijas posmā.
Atbrīvošanas datums/laiks	Datums/laiks, kad klients ir paredzējis atbrīvot vai ir atbrīvojis preces.

Termins	Apraksts
Vagonu atbrīvošanas laiks	Datums un laiks, kad vagoni ir gatavi vilkšanai no minētās vietas uz klienta pievedceļa.
Uzticamība, pieejamība, uzturamība un drošums (RAMS)	Uzticamība – spēja sākt un turpināt darbību noteiktos darbības apstākļos noteiktu laika periodu, kas izteikta matemātiski. Pieejamība – laiks ekspluatācijā salīdzinājumā ar laiku ārpus ekspluatācijas, kas izteikts matemātiski. Uzturamība – sistēmas spēja to nodot atpakaļ ekspluatācijā pēc atteices, kas izteikta matemātiski. Drošums – iespējamība, ka sistēma sāks bīstamu notikumu, kas izteikta matemātiski.
Ziņošanas punkts	Atrašanās vieta vilciena reisā, kur atbildīgajam IsP jāsniedz ceļu nolīgušajam DzPU “Vilciena kustības prognozes ziņojums” ar TETA.
Repozitorijs	Repozitorijs ir līdzīgs datubāzei un datu vārdnīcai; tomēr parasti tas ietver visaptverošu informācijas pārvaldības sistēmas vidi. Tam jāietver ne tikai datu struktūru (t. i., subjektu un elementu) apraksti, bet arī metadati, kas interesē uzņēmumu, datu ekrāni, ziņojumi, programmas un sistēmas. Parasti tas ietver iekšēju programmatūras rīku komplektu, DBVS, metamodeli, apdzīvotus metadatus, kā arī ielādes un izguves programmatūru, kas ļauj piekļūt repozitorija datiem.
RIV	Noteikumi, kas reglamentē vagonu savstarpēju izmantošanu starptautiskā satiksmē Noteikumi, kas reglamentē iekraušanas rīku, konteineru un paliktņu savstarpēju izmantošanu starptautiskajā satiksmē.
Maršruts	Ģeogrāfiskais ceļš, kas jāveic no sākumpunkta līdz galapunktam.
Maršruta posms	Maršruta daļa
DzPU	Sk. “Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums”
Plānotais atiešanas laiks	Atiešanas datums un laiks, kuram pieprasīts ceļš.
Plānotais kustības saraksts	Hronoloģiski noteikta dzelzceļa infrastruktūras izmantošana vilciena kustībai atklātā līnijā vai stacijās. Kustības sarakstu izmaiņas IsP piegādā vismaz divas dienas pirms tās dienas sākuma, kad vilciens atiet no tā sākumpunkta. Šis kustības saraksts attiecas uz konkrētu dienu. Dažās valstīs zināms kā ekspluatācijas grafiks.
Pakalpojuma pārtraukums.	Vilciena neplānota apstāšanās ekspluatācijas laikā, nesniedzot nekādu informāciju par reisa turpināšanu.
Pakalpojumu sniedzējs	Pārvadātājs, kas ir atbildīgs par konkrēto transportēšanas posmu. Persona, kas pieņem un apstrādā rezervāciju.
Sūtījums	Vagoni vai intermodālas kravas vienības, ko pārvadā saskaņā ar viena kravas sūtījuma noteikumiem, neatkarīgi no konteineru, paku vai vienību daudzuma vai skaita. Sauc arī par kravas sūtījumu.
Steidzams ceļa pieprasījums	Atsevišķs ceļa pieprasījums atbilstīgi Direktīvai 2012/34/ES sakarā ar papildu transporta pieprasījumiem vai darbības vajadzībām.

Termins	Apraksts
BŪTU / VAJADZĒTU BŪT	Šis vārds vai frāze, vai vārds "IETEICAMS" nozīmē, ka konkrētos apstākļos var būt pamatoti iemesli ignorēt konkrētu vienumu, tomēr pirms citas pieejas izvēlēšanās jāizprot un rūpīgi jāapsver visas sekas.
NEBŪTU / NEVAJADZĒTU BŪT	Šis vārds vai frāze, vai frāze "NAV IETEICAMS" nozīmē, ka konkrētos apstākļos var būt pamatoti iemesli, kuru dēļ konkrētā rīcība ir pieņemama vai pat noderīga, tomēr, pirms veikt kādu ar šo apzīmējumu raksturotu rīcību, jāizprot un rūpīgi jāapsver visas sekas.
Ieinteresētā persona	Jebkura persona vai organizācija ar pamatotu interesi par vilcienu pakalpojumu sniegšanu, piemēram: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (DzPU), sūtījumu uzraudzības veicējs, lokomotīvu nodrošinātājs, vagonu nodrošinātājs, vilcienu vadītāju/apkalpes nodrošinātājs, šķirotavas nodrošinātājs, pārmiju kustības nodrošinātājs, pakalpojumu integrators, laika nišas nodrošinātājs (IsP), vilcienu kontroles nodrošinātājs (IsP), satiksmes vadītājs, ritekļu parka pārvaldītājs, prāmju nodrošinātājs, vagonu, lokomotīvu inspektors, vagonu, lokomotīvu remontētājs, sūtījumu pārvaldītājs, pārmiju un šķirošanas uzkalnu nodrošinātājs, loģistikas nodrošinātājs, saņēmējs, nosūtītājs, intermodālajiem pakalpojumiem papildus: konteineru nodrošinātājs, intermodālā termināļa operators, vietējo bezsliežu pārvadājumu nodrošinātājs/autotransporta uzņēmums, tvaikonis, liellaivu līnijas.
Termināļa operators	Organizatorisks subjekts, kam uzticēta atbildība par šķirotavas, multimodālā vai intermodālā termināļa, ostas termināļa pārvaldību.
TETA	Sk. "Vilciena paredzamais pienākšanas laiks"
Trasēšana	Noteikta kravas sūtījuma, transportlīdzekļa, iekārtas, pakas vai kravas atrašanas un transportēšanas gaitas rekonstruēšanas darbība pēc pieprasījuma.

Termins	Apraksts
Izsekošana	Noteikta kravas sūtījuma, transportlīdzekļa, iekārtas, pakas vai kravas sistematiskas uzraudzības un pašreizējās atrašanās vietas un statusa reģistrācijas darbība.
Vilciens	Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS definīcija: Vilciens ir vilces vienība vai vienības ar vai bez piekabinātiem dzelzceļa ritekļiem, par kuru(-ām) ir pieejami vilciena dati un kura(-as) kursē starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem.
Vilciena paredzamais pienākšanas laiks	Paredzamais laiks, kad vilciens pienāks konkrētā punktā, piemēram, vilciena nodošanas punktā, apmaiņas punktā, galamērķī.
Vilcienu ceļš	Sk. "Ceļš"
Pārkraušana	Intermodālo kravas vienību pārvietošana no viena transporta veida uz citu.
Brauciena plāns	Vagonam vai intermodālajai vienībai rāda vagona/intermodālās vienības plānoto atsauces braucieni.
Izmantotā vienības tilpība	Kods, kas norāda, kādā apmērā aprīkojums ir piekrauts vai tukšs (piemēram, pilns, tukšs, LCL).
Kravas vienība	Atsevišķu paku skaits, kas sasietas, novietotas uz paliktņiem vai sasprādzētas kopā, veidojot vienu vienību, lai mehāniska iekārta to varētu efektīvāk pārvietot.
Vilciena vienība	Kravas vilciens, kurš nosūtīts ar tikai vienu kravas pavadzīmi un tikai viena veida precēm, sastāv no vienveidīgiem vagoniem un brauc no nosūtītāja pie saņēmēja bez starpposma šķirošanas.
Vagona krava	Kravas vienība, ja vienība ir vagoni.
Kravas pasūtījums	Kravas pavadzīmes apakškopa, kas satur attiecīgo informāciju, kura DzPU vajadzīga, lai veiktu transportēšanu tā atbildības laikā līdz nodošanai nākamajam DzPU. Norādījums vagona kravas transportēšanai.
Ceļazīme	Dokuments, kuru izraksta pārvadātājs vai pārvadātāja vārdā un kurš apliecina līgumu par kravas transportēšanu.

(¹) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

(²) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

*III papildinājums***Uzdevumi, kas jāveic TAF/TAP nacionālajam kontaktpunktam (NKP)**

1. Darboties kā kontaktpunktam starp Aģentūru un dzelzceļa nozares dalībniekiem (infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, vagonu turētājiem, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevējiem, intermodālā transporta uzņēmumiem, dzelzceļa kravu pārvadājumu klientiem un attiecīgajām apvienībām) dalībvalstī, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa nozares dalībnieki iesaistās TAF un TAP un ir informēti par vispārējo attīstību un koordinācijas komitejas lēmumiem;
2. pēc Īstenošanas sadarbības grupas veiktās analīzes paziņot TAF/TAP koordinācijas komitejai par TAF SITS īstenošanas un darbības problēmām un dalībvalsts dzelzceļa nozares dalībnieku viedokļiem;
3. sadarboties ar dalībnieku, kas dalībvalstī pārstāv Dzelzceļa savstarpējas izmantojamības un drošuma komitejā (RISC), nodrošinot, ka RISC dalībnieks pirms katras RISC sanāksmes tiek informēts par nacionālajiem jautājumiem, kas saistīti ar TAF/TAP, un nodrošinot, ka RISC lēmumi saistībā ar TAF/TAP ir pienācīgi paziņoti attiecīgajiem dzelzceļa nozares dalībniekiem;
4. dalībvalsts nodrošina, ka visi licencētie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un citi dzelzceļa nozares dalībnieki (infrastruktūras pārvaldītāji, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, vagonu turētāji, staciju apsaimniekotāji, intermodālā transporta uzņēmumi, dzelzceļa kravu pārvadājumu klienti un attiecīgās apvienības) ir uzrunāti un tiem ir sniegta NKP kontaktinformācija un ieteikts sazināties ar NKP, ja kontakts vēl nav iedibināts;
5. tādā mērā, kādā dzelzceļa nozares dalībnieki dalībvalstī ir zināmi, informēt tos par pienākumiem saskaņā ar TAF un TAP noteikumiem un to, ka šie pienākumi jāizpilda (attiecībā uz TAF SITS īstenošanu un darbību);
6. sadarboties ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu, ka tiek norīkota struktūra, kas atbild par centrālās atsaucēs datņu datubāzes aizpildīšanu ar primāro atrašanās vietu kodiem. Norīkotās struktūras identitāti paziņo MOVE ĢD attiecīgas izplatīšanas vajadzībām;
7. veicināt informācijas apmaiņu starp dalībvalstu dzelzceļa nozares dalībniekiem (infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, vagonu turētājiem, staciju apsaimniekotājiem, biļešu pārdevējiem, intermodālā transporta uzņēmumiem, dzelzceļa kravu pārvadājumu klientiem un attiecīgajām apvienībām).