



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/253

z dnia 6 lutego 2026 r.

w sprawie specyfikacji technicznej podsystemu „Telematyka” systemu kolei w Unii Europejskiej w zakresie zapewnienia interoperacyjności udostępniania danych w transporcie kolejowym („TEL TSI”) oraz uchylecia rozporządzeń (UE) nr 454/2011 („TAP TSI”) i (UE) nr 1305/2014 („TAF TSI”)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 5 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W pkt 1 lit. b) tiret trzecie załącznika II do dyrektywy (UE) 2016/797 wymieniono „aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych” jako podsystem systemu kolei opisany w pkt 2.6 tego załącznika. W pkt 1.6.2 i 2.7 załącznika III do tej dyrektywy określono zasadnicze wymagania dla tego podsystemu.
- (2) Specyfikacje techniczne mające zastosowanie do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych” są obecnie określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 ⁽²⁾, które odnosi się do aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich („TAP TSI”), oraz w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1305/2014 ⁽³⁾, które odnosi się do aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych („TAF TSI”). Zgodnie z decyzją delegowaną Komisji (UE) 2017/1474 ⁽⁴⁾ oba te rozporządzenia mają zostać zmienione w oparciu o spójny zestaw celów, które Komisja ma połączyć w jedną techniczną specyfikację interoperacyjności („TSI”), aby uwzględnić wymagania dotyczące architektury otwartego oprogramowania i otwartych danych, ułatwić wprowadzenie swobodnej sprzedaży biletów przez agentów, zintegrowanej sprzedaży biletów oraz systemów informacji i rezerwacji dotyczących podróży multimodalnych, poprawić bilans kolejowych przewozów towarowych, ułatwić logistykę i obsługę transportu kombinowanego i multimodalnego, uwzględnić dane, które mają być wymieniane z aplikacjami związanymi z bezpieczeństwem, oraz umożliwić Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („Agencja”) ocenę zgodności aplikacji telematycznych z wymaganiami TSI.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj>).

⁽⁴⁾ Decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/1474 z dnia 8 czerwca 2017 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (Dz.U. L 210 z 15.8.2017, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

- (3) Biorąc pod uwagę odpowiednie zalecenia Agencji ⁽⁵⁾, konieczne jest określenie wspólnych wymagań technicznych i funkcjonalnych dotyczących cyfrowej wymiany informacji za pośrednictwem interoperacyjnych danych na potrzeby kolejowych przewozów pasażerskich i kolejowych przewozów towarowych. Wymagania te powinny zaspokajać zmieniające się potrzeby sektora kolejowego i wspierać wdrażanie przepisów Unii w jednolitym europejskim obszarze kolejowym ⁽⁶⁾ i transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ⁽⁷⁾, takich jak: bezpieczeństwo kolei ⁽⁸⁾, zarządzanie zdolnością przepustową sieci i informacje o sieci ⁽⁹⁾, intermodalne i multimodalne informacje cyfrowe ⁽¹⁰⁾, transport towarowy bez użycia dokumentów papierowych ⁽¹¹⁾, prawa pasażerów w ruchu kolejowym ⁽¹²⁾ lub systemy rezerwacji na potrzeby zintegrowanej sprzedaży biletów.
- (4) Niniejsze rozporządzenie powinno obejmować systemy informacyjne i protokoły wymiany danych między posiadaczami danych, z jednej strony, a odbiorcami danych lub użytkownikami danych, z drugiej strony, które są regulowane horyzontalnymi przepisami unijnymi określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 ⁽¹³⁾, w szczególności w jego rozdziałach III, IV, V i IX, oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/868 ⁽¹⁴⁾, z dostosowaniami niezbędnymi w odniesieniu do koncepcji i procesów związanych z podsystemem „Telematyka”.
- (5) Procesy związane z koleją, które wchodzą w zakres niniejszego rozporządzenia, powinny obejmować zarządzanie zdolnością przepustową i ruchem, zarządzanie połączeniami między pociągami i połączeniami z innymi rodzajami transportu, przygotowanie pociągów, zarządzanie wagonami towarowymi i ich ładunkiem, a także sporządzanie elektronicznych dokumentów przewozowych i sprzedaż biletów kolejowych, w tym wystawianie biletów przez wszystkich przewoźników i dystrybutorów i we wszystkich rodzajach transportu, a także informacje o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym. W związku z tym definicja zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki powinna obejmować nie tylko zarządców infrastruktury kolejowej i przedsiębiorstwa kolejowe, ale także inne zainteresowane strony wykonujące zadania stanowiące część tych procesów związanych z koleją.

⁽⁵⁾ Zalecenie Agencji z dnia 25 stycznia 2022 r. w sprawie TAP TSI oraz zalecenie Agencji z dnia 27 stycznia 2022 r. w sprawie TAF TSI.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.U. L 307 z 23.11.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (akt w sprawie danych) (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/868 z dnia 30 maja 2022 r. w sprawie europejskiego zarządzania danymi (akt w sprawie zarządzania danymi) (Dz.U. L 152 z 3.6.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/868/oj>).

- (6) Aby zapewnić jasny podział obowiązków w procesach sprzedaży biletów, należy doprecyzować, że przedsiębiorstwo kolejowe lub dystrybutor biletu, zgodnie z definicją w art. 3 pkt 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782⁽¹⁵⁾, może pełnić co najmniej jedną z następujących ról: „dystrybutora” lub „sprzedawcy detalicznego” produktów kolejowych lub „wystawcy” biletów kolejowych. Stosunki między tymi podmiotami powinny być przedmiotem umów, które mogą podlegać przepisom unijnym lub krajowym, w tym prawu konkurencji i przepisom horyzontalnym dotyczącym udostępniania danych. Umowy te powinny zawierać postanowienia dotyczące rozwiązania interoperacyjnego uzgodnionego między przedsiębiorstwem kolejowym a dystrybutorem zajmującym się kontrolą dostępności i rezerwacją produktów kolejowych. W odniesieniu do dystrybucji produktów kolejowych w niniejszym rozporządzeniu należy określić rozwiązania interoperacyjne, które mają zastosowanie na podstawie postanowień umownych. W dokumencie technicznym ERA B.5⁽¹⁶⁾ wydanym przez Agencję należy wymienić najczęściej stosowane obecnie rozwiązania, a mianowicie 2 dotychczasowe rozwiązania TAP TSI: OSDM i OMSA.
- (7) Zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 i w ramach procesu określonego w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797 każdy dokument techniczny wydany lub zmieniony przez Agencję staje się obowiązkowy, jeżeli jego odpowiedni poziom bazowy jest wymieniony w dodatku C do niniejszego rozporządzenia. Podobnie w przypadku, gdy norma europejska, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012⁽¹⁷⁾, zastępuje dokument techniczny, w ramach tej samej procedury do dodatku C do niniejszego rozporządzenia należy włączyć nowy poziom bazowy.
- (8) Agencja powinna ustanowić, opublikować i stosować przejrzystą i kompleksową procedurę zarządzania kontrolą zmian zgodnie z art. 23 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 w celu prowadzenia dokumentacji technicznej i wdrażania korekt błędów, drobnych wersji i wersji obsługi technicznej określających stosowne aktualizacje.
- (9) Aby rozwijać konkurencyjność transportu kolejowego i usuwać bariery techniczne, w szczególności za pośrednictwem cyfryzacji procesów związanych z koleją, w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić propozycje zawarte w deklaracji ministerialnej pt. „Rail freight corridors to boost international rail freight”⁽¹⁸⁾ [Kolejowe korytarze towarowe jako czynnik pobudzający rozwój międzynarodowego kolejowego transportu towarowego], zatwierdzonej przez państwa członkowskie, Szwajcarię i Norwegię w dniu 21 czerwca 2016 r. w Rotterdamie. Zgodnie z tymi propozycjami należy zatem ustanowić przepisy dotyczące udostępniania danych w ramach łańcucha logistycznego, w szczególności obejmujące terminale i operatorów transportu intermodalnego, dotyczące wymiany aktualnych i prognozowanych informacji na temat ruchu pociągów oraz statusu wagonów towarowych i ich ładunku, aby zwiększyć atrakcyjność kolejowych przewozów towarowych i lepiej dostosować intermodalne procesy logistyczne, a także zharmonizować zasady bezpieczeństwa i zasady eksploatacji. W dziedzinie telematyki przepisy te powinny być stosowane do zainteresowanych stron, które mają zobowiązania umowne do przeprowadzania procesów związanych z koleją objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, lub do zainteresowanych stron, na których spoczywa odpowiedzialność operacyjna za te procesy. Zainteresowana strona w dziedzinie telematyki może ponosić odpowiedzialność operacyjną, która nie wynika bezpośrednio z zobowiązania umownego. Przykładowo ma to miejsce w przypadku, gdy informacje o ruchu pociągów mają wpływ na różne przedsiębiorstwa kolejowe eksploatujące pociągi w tej samej sieci i ich usługodawców lub różne kolejowe usługi przewozowe w tej sieci i powiązanych usługodawców.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁽¹⁶⁾ Rozwiązania określone w dokumencie technicznym ERA B.5:

- A1: Interfejs API oparty na komunikatach binarnych TAP TSI;
- A2: Interfejs API oparty na protokole XML/SOAP pochodzącym od TAP TSI;
- B1: Interfejs API oparty na otwartym modelu sprzedaży i dystrybucji (OSDM), JSON/REST;
- B2: Interfejs API oparty na transmodelu (EN12896) JSON/REST Open Mobility Sales (OMSA).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

⁽¹⁸⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10306-2016-INIT/en/pdf>.

- (10) Aby zapewnić proporcjonalność przepisów dotyczących udostępniania danych operatorom obiektów infrastruktury usługowej, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie zarządców stacji i multimodalne terminale towarowe transeuropejskiej sieci transportowej (terminal kolejowo-drogowy, porty morskie, porty śródlądowe). Aby zapewnić spójność między europejskimi ramami mającymi zastosowanie do transeuropejskiej sieci transportowej i jednolitego europejskiego obszaru kolejowego do celów niniejszego rozporządzenia, operatorów multimodalnych terminali towarowych należy uznać za operatorów obiektów infrastruktury usługowej, którzy oferują usługi niezbędne do świadczenia usług kolejowego transportu towarowego i których obiekty infrastruktury usługowej wymieniono w pkt 2 lit. b), c), d) i g) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE.
- (11) Aby ułatwić organom unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym dostęp do danych udostępnianych za pośrednictwem aplikacji telematycznych, w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć odpowiednie obowiązki w zakresie bezpłatnego i bezpośredniego dostępu do danych pierwotnych. Na podstawie przejrzystych i proporcjonalnych wniosków dotyczących ich zakresu i poziomu szczegółowości należy jednak zapewnić dodatkowe usługi związane z danymi w celu opracowywania i tworzenia europejskiej statystyki publicznej w sposób zrównoważony i zgodnie z sprawiedliwymi, jasnymi, przewidywalnymi i proporcjonalnymi zasadami, unijnymi ramami praw podstawowych oraz zasadą opłacalności, tak aby nie pociągały za sobą nadmiernych obciążeń dla podmiotów gospodarczych, jak określono w art. 338 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oraz art. 17a–17g i art. 23 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009⁽¹⁹⁾.
- (12) Prowadzenie ruchu pociągów w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym wymaga płynnego dostępu do systemów informacyjnych i komunikacyjnych wykorzystywanych przez zainteresowane strony oraz wzajemnego połączenia z tymi systemami zgodnie z najnowszymi osiągnięciami technicznymi, a także powinna uwzględniać testowanie innowacji.
- (13) W opracowanych przez Komisję wytycznych w sprawie zalecanych licencji standardowych, zbiorów danych i opłat za ponowne wykorzystanie dokumentów⁽²⁰⁾ jako zalecany standard dla licencji otwartych wskazano licencje Creative Commons („CC”). Licencje CC są opracowywane przez organizację nienastawioną na zysk i stały się wiodącym rozwiązaniem w zakresie licencjonowania informacji publicznych na całym świecie. Właściwe jest zatem odesłanie do najnowszej wersji pakietu licencji CC, a mianowicie CC 4.0. Aby umożliwić dodatkowe rozwiązania ze względu na doraźny charakter danych dostępnych do wykorzystania, możliwe powinno być również korzystanie ze standardowej licencji otwartej ustanowionej przez posiadacza danych równoważnej z pakietem licencji CC, o ile powiązane rozwiązania nie ograniczają możliwości ponownego wykorzystywania danych. Możliwe powinno być również korzystanie ze standardowej otwartej licencji równoważnej z pakietem licencji na CC na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminacyjnych warunkach licencjonowania, z zastrzeżeniem odpowiednich horyzontalnych przepisów unijnych określonych w rozdziałach III, IV, V i IX rozporządzenia (UE) 2023/2854.
- (14) Aby ułatwić ponowne wykorzystywanie danych referencyjnych zarządzanych przez Agencję, Agencja powinna korzystać z wersji 1.2 licencji publicznej Unii Europejskiej („EUPL”) określonej w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2017/863⁽²¹⁾.
- (15) Swobodny dostęp do informacji rozpowszechnianych do użytku publicznego jest prawem podstawowym. Ograniczona dostępność informacji cyfrowych o istniejących usługach i trasach kolejowych usług przewozowych, m.in. o ruchu pociągów i rozkładach jazdy, w tym o warunkach przewozu i czasie na przesiadkę między węzłami dostępu, utrudnia potencjalnym klientom podejmowanie świadomych decyzji dotyczących ich preferowanych opcji transportowych, a także rozwój innowacyjnych aplikacji lub metod uczenia maszynowego, które mogą być zintegrowane ze sztuczną inteligencją. W związku z tym takie informacje cyfrowe (dane pierwotne) powinny być dostępne online do ponownego wykorzystania zgodnie z odpowiednimi warunkami dostępu określonymi

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE, Euratom) nr 1101/2008 w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych statystycznych objętych zasadą poufności, rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyk Wspólnoty oraz decyzję Rady 89/382/EWG, Euratom w sprawie ustanowienia Komitetu ds. Programów Statystycznych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).

⁽²⁰⁾ Dz.U. C 240 z 24.7.2014, s. 1.

⁽²¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/863 z dnia 18 maja 2017 r. aktualizująca licencję otwartego oprogramowania EUPL w celu dalszego ułatwienia wymiany i ponownego wykorzystywania oprogramowania opracowanego przez administracje publiczne (Dz.U. L 128 z 19.5.2017, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2017/863/oj).

w standardowych licencjach otwartych w TSI ustanowionych niniejszym rozporządzeniem. Informacje dotyczące przejazdów pociągów objętych ograniczeniami w celu zapewnienia ich bezpieczeństwa, takich jak transport towarów niebezpiecznych lub transport na potrzeby sił zbrojnych, oraz dane handlowe dotyczące identyfikacji przewożonych towarów powinny jednak być chronione, a zatem nie powinny być podawane do wiadomości publicznej. Dane osobowe dotyczące identyfikacji przedsiębiorstwa i powiązanego właściciela mogą być uznane przez przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe za szczególnie chronione informacje handlowe lub informacje kluczowe dla widoczności rynku i na żądanie powinny być chronione. Aby zapewnić maksymalny wpływ informacji na kolejowe usługi przewozowe i ułatwić korzystanie z nich, informacje cyfrowe powinny być dostępne do ponownego wykorzystania nieodpłatnie i przy minimalnych ograniczeniach prawnych. Powinny również nadawać się do odczytu maszynowego, być udostępniane za pośrednictwem interfejsów programowania aplikacji („API”) oraz, gdzie jest to technicznie możliwe, w formie masowego pobierania. W celu ochrony posiadacza danych ważne jest zapewnienie identyfikowalności użytkowników publicznie dostępnych danych dotyczących transportu kolejowego towarów. Umożliwiłoby to podjęcie odpowiednich działań w przypadku domniemanego niewłaściwego wykorzystania wykraczającego poza standardowe warunki dostępu określone w niniejszej TSI na podstawie standardowych licencji otwartych. W przypadku gdy oferowane są produkty komercyjne pochodzące z dodatkowych usług przetwarzania danych stosowanych w odniesieniu do danych publicznie dostępnych – albo przez posiadacza danych bez wpływu na publiczną dostępność tych danych, albo przez użytkowników podlegających warunkom licencyjnym posiadacza danych – za takie usługi może być wymagane niedyskryminacyjne i rozsądne wynagrodzenie zgodnie z horyzontalnymi przepisami Unii określonymi w art. 9 rozporządzenia (UE) 2023/2854.

- (16) Informacje dotyczące kolejowych usług pasażerskich są w większości jawne na podstawie prawa Unii lub prawa krajowego. W związku z tym należy określić warunki techniczne dla zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki posiadających takie informacje w celu udzielania dostępu do odpowiednich zbiorów danych.
- (17) Węzły miejskie w rozumieniu art. 3 pkt 6 rozporządzenia (UE) 2024/1679 odgrywają ważną rolę w sieci TEN-T jako punkty początkowe lub docelowe podróży („pierwsza i ostatnia mila”) i są punktami transferu w ramach różnych rodzajów transportu pasażerskiego lub między nimi. Dostęp do informacji dotyczących transportu i podróży powinien ograniczyć szkodliwy wpływ wąskich gardeł w zakresie zdolności przepustowej i niewystarczających połączeń sieciowych. Aby zachęcić do łączenia usług transportowych, węzły dostępu w co najmniej jednym węźle miejskim można zgrupować w co najmniej jedną metastację, a informacje cyfrowe służące do planowania podróży, a mianowicie rozkład jazdy kolejowych usług pasażerskich i powiązane warunki przewozu oraz minimalny czas na przesiadkę między różnymi węzłami dostępu, powinny być publicznie dostępne online do wykorzystania na podstawie standardowych licencji otwartych.
- (18) Aby umożliwić zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki przekazywanie pasażerom informacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/782 oraz umożliwić przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów łatwe porównywanie produktów kolejowych proponowanych im przez przedsiębiorstwa kolejowe, konieczne jest, aby krajowe punkty dostępu służyły jako wiarygodne źródła informacji w przypadku skarg i zaufane punkty dostępu do dokładnych, kompletnych i aktualnych danych na temat podróży i ruchu kolejowego w oparciu o określone wymagania dotyczące jakości danych określone zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 i stosowane przez posiadacza danych.
- (19) Horyzontalne przepisy unijne dotyczące warunków wymiany danych między przedsiębiorstwami określono w rozdziałach III, IV i IX rozporządzenia (UE) 2023/2854. W związku z tym wszelkie opłaty i należności za wymianę danych i dostęp do danych w celu ich wykorzystania lub za korzystanie z aplikacji telematycznych, takich jak API i internetowe interfejsy użytkownika, lub za dostęp do danych referencyjnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny być rozsądne i proporcjonalne do uzasadnionych kosztów poniesionych w związku z utworzeniem, utrzymywaniem i wykorzystywaniem takich API, internetowych interfejsów użytkownika lub danych referencyjnych.
- (20) Zasadnicze wymagania horyzontalne dotyczące interoperacyjności danych, mechanizmów i usług udostępniania danych, wspólnych europejskich przestrzeni danych, usług przetwarzania danych oraz inteligentnych umów na potrzeby wykonywania umów o udostępnianiu danych określono w rozdziale VIII rozporządzenia (UE) 2023/2854. Aby pomóc sektorowi kolejowemu spełnić te wymagania horyzontalne i stworzyć wspólną europejską przestrzeń danych dotyczących mobilności, która będzie interoperacyjna z innymi europejskimi przestrzeniami danych, należy utworzyć wspólne centralne repozytorium stanowiące jedno źródło danych referencyjnych i wspólną ontologię dla systemu kolei Unii oraz opublikować je za pośrednictwem Portalu Otwartych Danych UE w celu uwzględnienia

danych niezbędnych do wdrożenia niniejszego rozporządzenia. Repozytorium to powinno opierać się na otwartej architekturze danych i zapewniać znaczne korzyści w zakresie wyszukiwalności, dostępności, łatwości współpracy, spójności i elastyczności w zarządzaniu danymi dotyczącymi kolei. Jako organ systemowy ds. aplikacji telematycznych systemu kolei Unii Agencja powinna być odpowiedzialna zgodnie z art. 23 ust. 1 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796⁽²²⁾ za zarządzanie tym repozytorium oraz za dane referencyjne niezbędne do wymiany danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Należy zapewnić odpowiedni okres przejściowy w celu połączenia danych z baz danych zarządzanych wspólnie przez zarządców infrastruktury lub grupę przedsiębiorstw kolejowych.

- (21) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽²³⁾ i (UE) 2018/1725⁽²⁴⁾ mają zastosowanie w kontekście przetwarzania danych osobowych w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia. W związku z tym zainteresowane strony w dziedzinie telematyki powinny stosować pojedynczy identyfikator referencyjny przy określaniu swojej organizacji i roli w procesach związanych z koleją. Identyfikator ten może stanowić dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679 i art. 3 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 lub być z nimi powiązany.
- (22) Wymagania dotyczące danych specyficznych dla sieci (takie jak parametry lub identyfikatory stanowiące część komunikatów lub komunikatów specyficznych dla sieci) wykorzystywane lub przeznaczone do wykorzystania do udostępniania danych w ramach wdrażania podsystemu „Telematyka” lub wszelkie krajowe przepisy wymagające ich istnienia powinny być uzasadnione właściwościami technicznymi sieci i nie powinny utrudniać przejrzystego i niedyskryminacyjnego stosowania procesów zarządzania zdolnością przepustową i ruchem.
- (23) Aby zaktualizować specyfikacje, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, Agencja powinna ustanowić, opublikować i stosować procedurę zarządzania kontrolą zmian zgodnie z art. 5 ust. 9 i art. 23 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. W celu zapewnienia skoordynowanego rozwoju aplikacji telematycznych i monitorowania ich wdrażania w Unii zgodnie z art. 23 ust. 1 i 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, Agencja powinna ustalić aktualizacje tych specyfikacji oraz, w stosownych przypadkach, zaproponować daty ich wdrożenia.
- (24) Należy ustanowić ramy dla przedsiębiorstw kolejowych dzielących role i obowiązki w zakresie realizacji przejazdu pociągu, niezależnie od tego, czy podróżuje w obrębie jednej, czy wielu sieci transportowych, tak by zapewnić spójną wymianę danych w ramach całej usługi.
- (25) Aby cyfryzacja procesów obejmujących wiele sieci była odpowiednia do potrzeb utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, aplikacje telematyczne służące do interoperacyjnej wymiany danych powinny opierać się na standardowych API i internetowych interfejsach użytkownika. Interfejsy między tymi narzędziami a użytkownikami muszą być zgodne z minimalnymi zasadami ergonomii i ochrony zdrowia.

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

⁽²³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (26) Aby ułatwić cyfrowy dostęp do systemów udostępniania danych na potrzeby zarządzania zdolnością przepustową, przygotowywania pociągów i zarządzania ruchem kolejowym, jeden zarządca infrastruktury w każdym państwie członkowskim mógłby działać jako pojedynczy punkt kontaktowy, w szczególności w odniesieniu do procesów obejmujących wiele sieci.
- (27) Aby zapewnić uczciwą konkurencję między przedsiębiorstwami kolejowymi oraz zagwarantować pełną przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do ich obiektów infrastruktury usługowej zgodnie z art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁽²⁵⁾, zarządcy stacji powinni ustanowić domyślny minimalny czas potrzebny pasażerom na przesiadkę między węzłami dostępu w ramach różnych usług transportu pasażerskiego.
- (28) W celu określenia strategii stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. h) dyrektywy (UE) 2016/797, w tym przepisów mających zastosowanie do istniejącego podsystemu i etapów, które należy zakończyć w celu stopniowego przejścia na podsystem docelowy zgodnie z lit. f) tego artykułu, należy określić ramy czasowe i kamienie milowe zgodnie z art. 4 ust. 4 tej dyrektywy.
- (29) Aby pomóc Komisji zgodnie z art. 23 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796 w monitorowaniu wdrażania aplikacji telematycznych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, Agencja powinna zautomatyzować cyfrowe gromadzenie informacji od zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki na temat ich planów wdrażania i stanu wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz publikować dane zagregowane na szczeblu krajowym i unijnym. Obowiązki sprawozdawcze powinny ograniczać się do kluczowych zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki oraz do monitorowania wdrażania do czasu osiągnięcia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia.
- (30) Aby ułatwić monitorowanie wdrażania aplikacji telematycznych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i umożliwić podjęcie działań następczych w oparciu o wyniki oceny przeprowadzonej przez Agencję, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić Agencji, jako organowi systemowemu ds. telematyki, ocenę zgodności aplikacji telematycznych z niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do danych udostępnianych za ich pośrednictwem w przypadku wątpliwości lub skarg oraz na podstawie oświadczenia własnego zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki. W tym celu Agencja powinna opracować aplikacje internetowe umożliwiające zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki automatyzację własnych deklaracji zgodności w oparciu o procedury testowania określone w niniejszym rozporządzeniu oraz powiadamianie Agencji o odpowiednich wynikach.
- (31) Aby wspierać egzekwowanie innych aktów Unii, w odniesieniu do których w ramach niniejszej TSI określono zharmonizowane specyfikacje dotyczące korzystania ze środków cyfrowych, może być niezbędna ocena przeprowadzona przez Agencję na podstawie żądania organów krajowych, takich jak krajowe organy ds. bezpieczeństwa zdefiniowane w art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798⁽²⁶⁾ w odniesieniu do łączności eksploatacyjnej, organy regulacyjne, o których mowa w sekcji 4 dyrektywy 2012/34/UE, w odniesieniu do przejrzystego i niedyskryminacyjnego stosowania procesów zarządzania zdolnością przepustową i ruchem oraz minimalnego pakietu dostępu określonego w pkt 1 załącznika II do tej dyrektywy, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w rozdziale VII rozporządzenia (UE) 2021/782, w odniesieniu informacji o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym, oraz właściwe organy, o których mowa w art. 9 rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926, w odniesieniu do danych na temat podróży i ruchu udostępnianych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu. Ocena jest realizowana w odniesieniu do technologii komunikacji cyfrowej oraz dostępnych formatów, niezbędnych do zapewnienia zgodności z tymi aktami.
- (32) Aby wesprzeć rozwój TSI ustanowionej niniejszym rozporządzeniem, Komisja powinna powierzyć Agencji zgodnie z art. 40 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 zadanie promowania innowacji mających na celu poprawę wykorzystania nowych technologii informatycznych, informacji dotyczących rozkładu jazdy oraz z systemów śledzenia i kontroli.

⁽²⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

- (33) W celu ułatwienia skoordynowanego i spójnego wdrażania niniejszego rozporządzenia na szczeblu krajowym i unijnym, Agencja powinna wspierać krajowe punkty kontaktowe ustanowione na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1305/2014 i art. 6 rozporządzenia (UE) nr 454/2011. Aby umożliwić spójne wdrażanie w zakresie przewozów towarowych i pasażerskich, zadania krajowych punktów kontaktowych powinien wykonywać jeden podmiot. Zarządcy infrastruktury można powierzyć zadanie działania w charakterze krajowego punktu kontaktowego, w razie potrzeby we współpracy z innymi podmiotami zapewniającymi szczególną wiedzę fachową.
- (34) Informacje na temat kolejowych usług pasażerskich związanych z węzłami dostępu do celów multimodalnych mają być dostępne zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2017/1926. Aby zapewnić spójność tych informacji z jednym źródłem danych referencyjnych na szczeblu unijnym, posiadacze danych powinni w spójny sposób wykorzystywać dane referencyjne, takie jak kody lokalizacji przypisane przez Agencję, udzielając dostępu do danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu. W tym celu krajowy punkt kontaktowy powinien ułatwiać interakcję między krajowymi zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki a państwami członkowskimi, które są odpowiedzialne za tworzenie krajowych punktów dostępu. Art. 4 ust. 1 lit. b) i art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 odnoszą się do specyfikacji technicznych, które mają być stosowane w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich. Aby zapewnić spójne wdrażanie tych specyfikacji w oparciu o interoperacyjne formaty i protokoły w kontekście multimodalnym przez posiadaczy danych zaangażowanych w procesy związane z koleją, w ramach niniejszej TSI należy określić zharmonizowane specyfikacje, które mają być stosowane przez posiadaczy danych w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich. Dodatkowe warunki bezpośredniego dostępu do danych i ich komercyjnego wykorzystywania przez dystrybutorów i sprzedawców detalicznych mogą jednak zostać uzgodnione z przedsiębiorstwami kolejowymi na podstawie umowy, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawnych.
- (35) Aby zapewnić cyfryzację informacji o podróżach dla pasażerów i biletów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/782, w przedmiotowej TSI należy określić zharmonizowane specyfikacje dotyczące korzystania z odpowiednich środków cyfrowych, technologii komunikacji cyfrowej i dostępnych formatów.
- (36) Agencja, działając jako organ systemowy ds. aplikacji telematycznych zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/796, ma koordynować opracowywanie aplikacji telematycznych, zarządzać wnioskami o zmianę i wersjami systemu oraz monitorować wdrażanie aplikacji telematycznych za pośrednictwem odpowiednich grup roboczych ustanowionych na podstawie rozdziału 2 tego rozporządzenia.
- (37) Ponieważ niektóre pojęcia odzwierciedlające strukturę udostępnianych danych są powszechnie akceptowane i stosowane w jednym języku technicznym, pojęcia te w załączniku powinny pozostać w tym powszechnie akceptowanym języku technicznym stosowanym do kodowania w aplikacjach telematycznych.
- (38) Aby spełnić szczególne zasadnicze wymaganie dotyczące bezpieczeństwa podsystemu „Telematyka” określone w pkt 2.7.4 załącznika III do dyrektywy (UE) 2016/797, w niniejszym rozporządzeniu należy określić funkcje istotne dla bezpieczeństwa operacji. W niniejszym rozporządzeniu określono podstawowy poziom integralności i niezawodności. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do podsystemu „Sterowanie”, do systemów cyfrowych podlegających niniejszemu rozporządzeniu, w przypadku których dane mają być wykorzystywane do celów bezpieczeństwa operacji, powinny mieć zastosowanie dodatkowe poziomy. W przypadku gdy poziomy te nie zostały jeszcze zharmonizowane na poziomie Unii, należy je określić jako punkt otwarty zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797. Do czasu osiągnięcia harmonizacji wszelkie dodatkowe poziomy, które mają być stosowane przez zainteresowane strony, powinny być oceniane i ustalane oraz mogą być wdrażane za obopólną zgodą, bez tworzenia przeszkód w dostępie do jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

- (39) Niniejsze rozporządzenie należy ujednoczyć z innymi TSI opracowanymi na podstawie dyrektywy (UE) 2016/797, w szczególności z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/773⁽²⁷⁾ w odniesieniu do ruchu kolejowego („OPE TSI”), rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1695⁽²⁸⁾ w odniesieniu do sterowania („CCS TSI”), rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014⁽²⁹⁾ w odniesieniu do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się („PRM TSI”), rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1304/2014⁽³⁰⁾ w odniesieniu do hałasu wytwarzanego przez tabor kolejowy („NOI TSI”), rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1301/2014⁽³¹⁾ w odniesieniu do podsystemu „Energia” („ENE TSI”) oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1302/2014⁽³²⁾ („Loc&Pas TSI”) w odniesieniu do lokomotyw i taboru pasażerskiego.
- (40) Pkt 4.2.3.3.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 („OPE TSI”) zawiera wymóg, aby przedsiębiorstwo kolejowe informowało zarządcę infrastruktury, gdy pociąg jest gotowy do uzyskania dostępu do sieci. Obecnie wymóg ten jest wdrażany na różne sposoby w zależności od charakterystyki infrastruktury (np. kolejowe systemy ruchomej łączności radiowej (RMR), ETCS L2, specjalne urządzenie zależnościowe w punkcie odjazdu, specjalny komunikat telematyczny). W pkt 4.2.4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 („CCS TSI”) określono wymagania dotyczące funkcji łączności ruchomej dla kolei (RMR), które w przypadku aplikacji GSM-R realizującej łączność głosową oraz komunikację operacyjną nakazują stosowanie specyfikacji wymagań systemowych wymienionej w poz. [33] dodatku A do tego załącznika. W wymaganiach tych wskazano kod zgłoszenia, który ma być stosowany odpowiednio w przypadku komunikatów „pociąg gotowy” i „pociąg niegotowy”. W pkt 4.2.2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 („CCS TSI”) określono wymagania dotyczące pokładowych funkcji ETCS, które dla procedury „Początek jazdy” w ETCS L2 zdefiniowano w specyfikacji wymagań systemowych wymienionej jako poz. [4], o której mowa w dodatku A do tego załącznika. Do celów niniejszego rozporządzenia te opcje informowania o gotowości pociągu powinny zostać ograniczone i zharmonizowane.
- (41) W art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/777 wymaga się, aby zarządcy infrastruktury publikowali w rejestrze infrastruktury („RINF”), o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797, wartości parametrów swojej sieci kolejowej, gdy tylko takie dane staną się dostępne. W pkt 4.2.1.2.2 i 4.8.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 („OPE TSI”) wymaga się, aby zarządcy infrastruktury publikowali w RINF wszelkie zmiany nominalnej charakterystyki infrastruktury, gdy tylko takie informacje staną się dostępne i będą miały wpływ na eksploatację pociągu w sieci, w tym stałe lub tymczasowe ograniczenia i modyfikacje. Jak określono w pkt 8 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE, takie informacje obejmują ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni budowli objęte ograniczeniami zdolności przepustowej. Wszelkie tymczasowe zmiany wartości nominalnej parametru sieci wynikające z takich ograniczeń lub modyfikacji publikuje się w RINF jako wartość tymczasową wraz z datami ważności związanymi z danym ograniczeniem lub modyfikacją.

⁽²⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 1391 z 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

⁽²⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

⁽²⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

⁽³⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/oj>).

⁽³¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 179, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/oj>).

⁽³²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

- (42) Aby umożliwić wystarczający zwrot z inwestycji w projekty, których celem jest wdrożenie podsystemu „Telematyka” zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1305/2014 i które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia znajdują się na zaawansowanym etapie realizacji w rozumieniu art. 2 pkt 23 dyrektywy (UE) 2016/797, konieczne jest ustanowienie odpowiedniego okresu przejściowego dla odpowiednich zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki, aby zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem, bez uszczerbku dla art. 7 ust. 1 lit. a) tej dyrektywy.
- (43) Aby wspierać cyfryzację procesów związanych z kolejną w obiektach infrastruktury kolejowych przewozów towarowych oraz ułatwić stopniowe i terminowe wdrażanie interoperacyjnej wymiany danych przez ich operatorów, konieczne jest ustanowienie odpowiedniego okresu przejściowego, aby umożliwić operatorom obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych zapewnienie zgodności z niniejszym rozporządzeniem, chyba że są one wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy (UE) 2016/797 zgodnie z art. 1 ust. 4 tej dyrektywy.
- (44) Aby ułatwić stopniowe i terminowe wdrażanie narzędzi technicznych, które Agencja ma zapewnić na potrzeby skoordynowanego rozwoju aplikacji telematycznych w Unii i zarządzania ich specyfikacjami, datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia należy odroczyć w odniesieniu do dostarczenia tych narzędzi przez Agencję.
- (45) W związku z tym należy uchylić rozporządzenia (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1305/2014.
- (46) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię dnia 28 kwietnia 2025 r. ⁽³⁾.
- (47) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wspólne i szczegółowe wymagania dotyczące interfejsów odnoszące się do interoperacyjności wymiany danych w transporcie kolejowym poprzez ustanowienie technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych” wchodzącego w skład systemu kolei w Unii, jak określono w załączniku.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do „aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych”, o których mowa w pkt 1 lit. b) tiret trzecie załącznika II do dyrektywy (UE) 2016/797 i opisanych w pkt 2.6 tego załącznika, w odniesieniu do następujących procesów:

- a) w odniesieniu do kolejowych przewozów towarowych i kolejowych usług pasażerskich:
- (i) zarządzanie zdolnością przepustową;
 - (ii) przygotowanie pociągu,
 - (iii) zarządzanie ruchem;

⁽³⁾ Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych C2025-0228.

- b) wyłącznie w odniesieniu do transportu kolejowego towarów: zarządzanie wagonami towarowymi i ich załadunkiem;
- c) wyłącznie w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich:
 - (i) sprzedaż biletów kolejowych;
 - (ii) informacje o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do systemu kolei Unii zdefiniowanego w art. 2 pkt 1 dyrektywy (UE) 2016/797.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do usług transportu kolejowego z lub do Unii do lub państwa trzeciego, które nie podlegają podobnym zasadom na mocy umowy międzynarodowej. zainteresowane strony w dziedzinie telematyki mogą jednak stosować środki alternatywne między granicą a stacją graniczną wyznaczoną do operacji transgranicznych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „dane” oznaczają nadające się do odczytu maszynowego przedstawienie działań, faktów lub informacji oraz wszelkie kompilacje takich działań, faktów lub informacji, które mają być udostępniane w zharmonizowanym i ustrukturyzowanym formacie;
- 2) „udostępnianie danych” oznacza przekazywanie danych odbiorcy danych przez posiadacza danych do celów wspólnego lub indywidualnego wykorzystania takich danych, bezpośrednio lub przez pośrednika, na przykład na podstawie licencji otwartych lub komercyjnych, za opłatą lub nieodpłatnie;
- 3) „sprzedaż biletów kolejowych” oznacza proces obejmujący co najmniej jeden z następujących elementów w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich:
 - a) cyfrową prezentację kolejowych usług pasażerskich na potrzeby planowania podróży;
 - b) cyfrowe sprawdzanie dostępności lub cyfrowej rezerwacji odpowiednich produktów kolejowych na sprzedaż;
 - c) cyfrowe wystawianie i kontrola biletów;
 - d) cyfrową obsługę procesów posprzedażnych;
- 4) „produkt kolejowy” oznacza usługę dostosowaną do kolejowej usługi pasażerskiej związanej z taryfą;
- 5) „bilet” oznacza bilet w rozumieniu w art. 3 pkt 7 rozporządzenia (UE) 2021/782;
- 6) „rezerwacja” oznacza rezerwację w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) 2021/782;
- 7) „kolejowa usługa przewozowa” oznacza zaplanowaną usługę przewozu kolejowego między punktem odjazdu a punktem przyjazdu i obejmuje usługi przewozu towarów, pasażerów, bagażu, rowerów lub samochodów oraz dostosowane do potrzeb rozwiązania transportowe, a także pomoc dla pasażerów, w tym usługi w zakresie zmiany trasy i kontynuacji podróży;
- 8) „operator obiektu kolejowych przewozów towarowych” oznacza operatorów obiektów infrastruktury usługowej zdefiniowanych w art. 3 pkt 12 dyrektywy 2012/34/UE, którzy świadczą usługi niezbędne do świadczenia usług kolejowego transportu towarowego i których obiekty infrastruktury usługowej są wymienione w pkt 2 lit. b), c), d) i g) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE oraz są połączone z transeuropejską siecią transportową określoną w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2024/1679, ograniczone do multimodalnych terminali towarowych zidentyfikowanych zgodnie z art. 36 tego rozporządzenia;
- 9) „zainteresowana strona w dziedzinie telematyki” oznacza któregokolwiek z następujących posiadaczy danych lub odbiorców danych, którego działalność wiąże się z wykorzystaniem aplikacji telematycznych dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych:
 - a) przedsiębiorstwa kolejowe;
 - b) zarządców infrastruktury;
 - c) zarządców stacji;
 - d) operatorów obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych;
 - e) operatorów transportu intermodalnego;

- f) wnioskodawców ubiegających się o zdolność przepustową infrastruktury kolejowej lub zdolność przepustową obiektów infrastruktury usługowej;
 - g) podmioty odpowiedzialne za alokację zdolności przepustowej infrastruktury lub zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej;
 - h) przedsiębiorstwa kolejowe lub przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2021/782, w przypadku gdy w procesach, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), te przedsiębiorstwa kolejowe lub te przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów działają jako sprzedawcy detaliczni, dystrybutorzy, wydawcy lub łączą co najmniej dwie z tych ról;
 - i) podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w rozumieniu art. 3 pkt 20 dyrektywy (UE) 2016/798;
 - j) usługodawców będących osobami trzecimi, na których spoczywa odpowiedzialność operacyjna za funkcjonowanie systemu kolei lub za wspieranie świadczenia kolejowych usług pasażerskich lub transportu kolejowego towarów, lub którzy są zatrudnieni w celu monitorowania ruchu pociągów lub przepływu pasażerów lub towarów;
 - k) klientów przewozów towarowych.
 - l) strony umowy przewozu towarów dotyczącej konkretnego pociągu lub określonego rodzaju kolejowych usług przewozowych;
 - m) niekomercyjne agregatory informacji stron trzecich, które zapewniają niezależne, niedyskryminacyjne i publicznie dostępne dane dotyczące kolejowych usług przewozowych;
 - n) wszelkie inne podmioty zaangażowane w obsługę aplikacji telematycznych, o których mowa w pkt 2.6 załącznika II do dyrektywy (UE) 2016/797, w kontekście elementów podsystemu;
- 10) „organy Unii” oznaczają organy Unii w rozumieniu art. 2 pkt 27 rozporządzenia (UE) 2023/2854;
 - 11) „organ sektora publicznego” oznacza organ sektora publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 28 rozporządzenia (UE) 2023/2854;
 - 12) „posiadacz danych” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która ma prawo do wykorzystywania danych lub obowiązek ich tworzenia i udostępniania;
 - 13) „odbiorca danych” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która ma prawo dostępu do danych wytworzonych i udostępnionych przez posiadacza danych na określonych warunkach dostępu w celu ich wykorzystania;
 - 14) „dostęp do danych” oznacza prawo wglądu do danych z możliwością ich kontroli lub bez takiej kontroli, w odróżnieniu od innych praw i obowiązków związanych z wykorzystywaniem tych danych do celów niekomercyjnych lub komercyjnych;
 - 15) „krajowy punkt dostępu” oznacza krajowy punkt dostępu w rozumieniu art. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926;
 - 16) „ontologia ERA” oznacza dokument techniczny wydany przez Agencję zgodnie z art. 4 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797, w którym określono definicje i prezentacje danych przeznaczonych do odczytu przez człowieka i danych przeznaczonych do odczytu maszynowego oraz powiązane wymagania dotyczące jakości i dokładności dla elementów danych systemu kolei Unii;
 - 17) „element danych” oznacza pole, wartość lub atrybut udostępnianych danych, które są ustrukturyzowane w sposób spójny z ogólnym protokołem wykorzystywanym do udostępniania danych i zawierają istotne informacje, które mają wpływ na znaczenie i cel udostępnianych danych, umożliwiając wymianę danych między systemami, aplikacjami lub organizacjami;
 - 18) „dane referencyjne” oznaczają zestaw danych obejmujący znormalizowane i interoperacyjne pojedyncze identyfikatory, które mają być wykorzystywane jako podstawa udostępniania danych w określonej dziedzinie;
 - 19) „metadane” oznaczają metadane w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia (UE) 2023/2854;
 - 20) „proces obejmujący wiele sieci” oznacza proces, na który ma wpływ świadczenie kolejowych usług przewozowych w ramach co najmniej dwóch sieci zarządzanych przez różnych zarządców infrastruktury lub operatorów obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych;
 - 21) „bezpośrednia kolejowa usługa przewozowa” oznacza kolejową usługę przewozową, która może obejmować pośrednie postoje w celach handlowych między punktem początkowym a punktem docelowym, ale nie obejmuje żadnej wymiany pasażerów ani towarów między pociągami;

- 22) „interfejs programowania aplikacji” lub „API” oznacza zbiór funkcji, procedur, definicji i protokołów interoperacyjnej wymiany danych między aplikacjami telematycznymi;
- 23) „zarządca stacji” oznacza zarządcę stacji w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2021/782;
- 24) „minimalny czas na przesiadkę” oznacza minimalny czas wystarczający, aby pasażer mógł przemieścić się między węzłami dostępu do dwóch następujących po sobie kolejowych usług pasażerskich składających się na daną podróż;
- 25) „osoba niepełnosprawna” i „osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza osobę niepełnosprawną i osobę o ograniczonej możliwości poruszania w rozumieniu pkt 2.2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 („PRM TSI”);
- 26) „podróż” oznacza podróż pasażera lub ładunku, która może obejmować wiele przesiadek;
- 27) „publiczna godzina odjazdu” oznacza czas zakończenia wsiadania pasażerów na pokład, tj. moment, w którym dostęp do pociągu, peronu lub stacji zostaje zamknięty w ramach przygotowań do odjazdu i po upływie którego pasażerowie nie mogą już wejść na pokład i który uwzględnia czas, jaki może być potrzebny na odprawę pasażerów, rowerów lub bagażu;
- 28) „publiczna godzina przyjazdu” oznacza czas rozpoczęcia wysiadania pasażerów, tj. moment, w którym drzwi pociągu zostają otwarte na peronie docelowym lub w terminalu i pasażerowie mogą wysiąść z pociągu;
- 29) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza obowiązujący rozkład jazdy w rozumieniu art. 3 pkt 28 dyrektywy 2012/34/UE, który jest wykorzystywany do zarządzania zdolnością przepustową i ruchem, o którym mowa w sekcji 2 załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- 30) „metastacja” oznacza grupę stacji w obrębie funkcjonalnego obszaru miejskiego, obejmującą co najmniej jeden węzeł miejski wymieniony w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2024/1679, który może rozciągać się na terytorium wielu państw członkowskich i na którym można dotrzeć do poszczególnych stacji, korzystając z połączonych rodzajów transportu miejskiego i usług transportu miejskiego, zarówno zaplanowanych, jak i na zamówienie;
- 31) „węzeł dostępu” oznacza węzeł dostępu w rozumieniu art. 2 pkt 25 rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926;
- 32) „wnioskodawca” oznacza wnioskodawcę w rozumieniu art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34/UE;
- 33) „rozkład jazdy dla pasażerów” oznacza daty i godziny świadczenia kolejowej usługi pasażerskiej jako usługi komercyjnej przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym przedziale czasowym, które są wykorzystywane w kontekście sprzedaży biletów kolejowych i informacji o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym, o których mowa w sekcji 4 załącznika;
- 34) „praca manewrowa” oznacza pracę manewrową zgodnie z definicją zawartą w tabeli 1 w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 („OPE TSI”);
- 35) „klient przewozów towarowych” oznacza podmiot, który wystawił list przewozowy dla odpowiedniego przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego kolejowe przewozy towarowe i który może być dostawcą usług logistycznych, operatorem transportu intermodalnego, spedytorem, zarządzającym flotą pustych wagonów lub, w stosownych przypadkach, posiadaczem danych, który zawarł umowę przewozu obejmującą przewóz towarów;
- 36) „operator transportu intermodalnego” oznacza podmiot, który organizuje usługi transportu towarowego łączące co najmniej dwa terminale towarowe z wykorzystaniem więcej niż jednego rodzaju transportu;
- 37) „list przewozowy” oznacza dokument przewozowy, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia Rady nr 11⁽³⁴⁾;
- 38) „dystrybutor” oznacza podmiot, który na podstawie postanowień umownych posiada:
 - a) zdolność techniczną, wynikającą z postanowień umownych, do łączenia co najmniej jednego produktu kolejowego pochodzącego od co najmniej jednego przedsiębiorstwa kolejowego w celu dostarczenia go wystawcy lub sprzedawcy detalicznemu;

⁽³⁴⁾ Rozporządzenie Rady nr 11 dotyczące zniesienia dyskryminacji w stawkach i warunkach transportu, w związku z wykonaniem art. 79 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Dz.U. 52 z 16.8.1960, s. 1121, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1960/11/oj>).

- b) prawa do prowadzenia działalności bez wstępnego zapytania w systemach ofertowania tych przedsiębiorstw w odniesieniu do produktów kolejowych, o których mowa w lit. a);
 - c) uprawnienia do sprawdzania dostępności ceny w odniesieniu do każdej usługi wchodzącej w skład połączonych produktów kolejowych, o których mowa w lit. a);
- 39) „wyszukiwarka połączeń” oznacza wyszukiwarkę wykorzystywaną do znalezienia optymalnego połączenia w oparciu o określone kryteria określone przez jej użytkownika;
- 40) „wystawca” oznacza podmiot posiadający, wynikającą z postanowień umownych, zdolność prawną i techniczną do wystawienia sprzedawcy detaliczemu biletu, na którym wskazane są strony umowy przewozu;
- 41) „system przypisujący” oznacza system cyfrowy przedsiębiorstwa kolejowego, który obejmuje internetowy katalog poszczególnych kolejowych usług przewozowych i który umożliwia dystrybutorom sprawdzenie dostępności tych usług i dokonanie rezerwacji;
- 42) „sprzedawca detaliczny” oznacza podmiot, który:
- a) posiada zdolność prawną i techniczną, wynikającą z postanowień umownych, do łączenia lub łączenia i sprzedaży co najmniej jednego produktu kolejowego udostępnionego mu przez co najmniej jednego dystrybutora;
 - b) uzyskuje dostęp do produktów kolejowych, o których mowa w lit. a), po złożeniu wstępnego wniosku do zaangażowanych dystrybutorów;
 - c) sprzedaje produkty kolejowe, o których mowa w lit. a), w zależności od przypadku, ale bez autonomicznych praw do zmiany treści tych produktów kolejowych lub warunków ofert określonych przez dystrybutorów;
 - d) jest uprawniony do stosowania opłat lub obniżek w odniesieniu do ofert przedstawianych przez dystrybutorów;
- 43) „taryfa” oznacza zagregowane dane ustalone przez przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, przez posiadacza danych, które zawierają wszystkie istotne szczegóły dotyczące taryfy, w tym cenę kolejowej usługi przewozowej należną od dystrybutora na rzecz przedsiębiorstwa kolejowego oraz powiązane atrybuty i warunki;
- 44) „oferta” oznacza zagregowane dane ustalone przez dystrybutora, łączące obowiązujące taryfy, które obejmują cenę produktu kolejowego należną od sprzedawcy detalicznego na rzecz dystrybutora i które mogą różnić się od ceny określonej przez przedsiębiorstwo kolejowe ze względu na stosowanie zautomatyzowanych zasad ustalania cen, zniżek lub innych warunków handlowych;
- 45) „uzyskana cena” oznacza cenę związaną z taryfą wynikającą z zastosowania algorytmu opartego na zmiennych, określanych jako kalkulacja ceny;
- 46) „organ kontroli biletów” oznacza organ upoważniony do kontroli biletów pasażerskich, w tym przy drzwiach wejściowych na peron;
- 47) „jakość danych” oznacza stopień przydatności do wykorzystania, przy którym cechy danych odpowiadają deklarowanemu i domniemanemu poziomowi ścisłości, kompletności, spójności, terminowości i niepoważności zbiorów danych, a także umożliwiają tworzenie użytecznych informacji dla innych użytkowników na określonych warunkach.

ROZDZIAŁ 2

PRZEPISY I ZASADY OGÓLNE

Artykuł 4

Wymiana danych między zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki i prawa dostępu do danych

1. W przypadku gdy zainteresowane strony w dziedzinie telematyki zaangażowane w te same kolejowe usługi przewozowe i powiązane procesy, o których mowa w art. 2 ust. 1, mają prawa lub obowiązki wynikające z przepisów prawnych lub postanowień umownych dotyczących tych procesów, udzielają sobie nawzajem dostępu do wykorzystania lub wymiany danych określonych w załączniku, które są niezbędne do przeprowadzenia tych procesów.

Z wyjątkiem procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c) pkt (i), prawa i obowiązki, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą również wynikać z odpowiedzialności operacyjnej w tych procesach któregośkolwiek z zaangażowanych podmiotów.

2. Na uzasadniony wniosek Komisji, organu Unii lub organu sektora publicznego zainteresowane strony w dziedzinie telematyki, które posiadają dane określone w załączniku, udzielają bezpłatnego bezpośredniego dostępu do konkretnych danych pierwotnych w jednym z następujących celów:

- a) monitorowania tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego lub transeuropejskiej sieci transportowej;
- b) rozwoju interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei w Unii;
- c) monitorowania lub kontroli przepływu pasażerów lub towarów w Unii.

Artykuł 5

Dostęp do danych dotyczących ruchu pociągów i danych dotyczących składu pociągu

1. Oprócz obowiązków określonych w art. 4 niniejszego rozporządzenia każdy zarządca infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych udziela stronom w dziedzinie telematyki, zgodnie z art. 4 ust. 1, dostępu za pośrednictwem wspólnego unijnego internetowego interfejsu użytkownika w obszarze zarządzania ruchem, o którym mowa w art. 14 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, oraz w ramach minimalnego pakietu dostępu określonego w pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, do następujących danych pierwotnych zgodnie ze specyfikacjami i warunkami dostępu określonymi w załączniku:

- a) danych dotyczących obowiązującego rozkładu jazdy, o których mowa w pkt 2.3.10 załącznika do tego rozporządzenia, wygenerowanych przez zarządców infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, posiadacza danych;
- b) danych dotyczących ruchu pociągów jazdy, o których mowa w pkt 2.6 załącznika do niniejszego rozporządzenia, wygenerowanych przez zarządców infrastruktury jako posiadaczy tych danych;
- c) danych dotyczących składu pociągu, o których mowa w pkt 2.5.1 załącznika do niniejszego rozporządzenia, otrzymanych od przedsiębiorstw kolejowych jako posiadaczy tych danych;
- d) historycznego zapisu danych o pociągu, o którym mowa w pkt 2.7 załącznika do niniejszego rozporządzenia.

2. Dostęp do danych, o których mowa w ust. 1, jest publiczny i bezpłatny za pośrednictwem publicznie dostępnego wspólnego unijnego interfejsu internetowego.

3. Ust. 2 nie ma zastosowania do transportu towarów niebezpiecznych podlegających przepisom dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁵⁾.

4. W przypadku transportu kolejowego towarów ust. 2 ma zastosowanie wyłącznie w przypadku, gdy towarowe przedsiębiorstwo kolejowe zdecyduje się na dobrowolne ujawnienie danych, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do niektórych lub wszystkich swoich usług transportowych.

5. Wspólny unijny internetowy interfejs użytkownika, o którym mowa w ust. 1, zapewnia automatyczne wdrożenie ograniczeń dostępu, o których mowa w niniejszym artykule, w oparciu o informacje określone przez posiadacza danych.

6. Przepisy niniejszego artykułu nie mają zastosowania do kolejowych usług przewozowych dla sił zbrojnych ani do innych kolejowych usług przewozowych podlegających środkom bezpieczeństwa przyjętym przez państwo członkowskie, w którym wykonywane są takie usługi.

⁽³⁵⁾ Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

Artykuł 6

Dostęp do danych do celów planowania podróży w ramach kolejowych usług pasażerskich oraz do danych dotyczących taryf

1. Każde przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe usługi pasażerskie lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ zdefiniowany w art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁶⁾ lub posiadacz danych udziela publicznego i bezpłatnego dostępu do danych określonych w pkt 4.2.1 i 4.4 załącznika w odniesieniu do – odpowiednio – rozkładu jazdy dla pasażerów dotyczącego kolejowych usług pasażerskich, które świadczy, oraz odpowiednich warunków przewozu.

Dostępu udziela się co najmniej za pośrednictwem krajowych punktów dostępu zgodnie ze specyfikacjami i warunkami dostępu określonymi w załączniku.

2. Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub inny podmiot wyznaczony przez jedno z nich lub przez państwo członkowskie jako posiadacz danych udziela publicznego i bezpłatnego dostępu do danych określonych w pkt 4.2.2 załącznika dotyczących czasu na przesiadkę między węzłami dostępu.

Dostępu udziela się co najmniej za pośrednictwem krajowych punktów dostępu zgodnie ze specyfikacjami i warunkami dostępu określonymi w załączniku.

3. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe usługi pasażerskie lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych ma prawa lub obowiązki wynikające z postanowień umownych dotyczące udzielenia dostępu do swoich danych taryfowych, udziela dostępu do wszystkich swoich taryf przynajmniej za pośrednictwem krajowych punktów dostępu zgodnie ze specyfikacjami i warunkami dostępu określonymi w pkt 4.3 załącznika.

Dodatkowe warunki bezpośredniego dostępu do tych danych i ich komercyjnego wykorzystania mogą być uzgadniane na podstawie umowy.

4. Jeżeli dystrybutor ma prawa lub obowiązki wynikające z postanowień umownych dotyczące dostępu do danych dotyczących dostępności i rezerwacji produktów kolejowych przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego kolejowe usługi pasażerskie, w tym dotyczące uzyskanych cen, to przedsiębiorstwo kolejowe udziela dostępu przynajmniej za pośrednictwem bezpośredniego połączenia z jego systemem przypisującym zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.5 załącznika.

Dodatkowe warunki bezpośredniego dostępu do tych danych i ich wykorzystywania są uzgadniane na podstawie umowy.

5. Niniejszy artykuł stosuje się w uzupełnieniu obowiązków określonych w art. 4.

Artykuł 7

Cyberbezpieczeństwo i format danych

1. Zainteresowane strony w dziedzinie telematyki, organy Unii i organy sektora publicznego zaangażowane we wdrażanie niniejszego rozporządzenia identyfikuje się za pomocą pojedynczego identyfikatora ich organizacji, który został przydzielony i zatwierdzony zgodnie z art. 9.

2. W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki wymienia i udostępnia dane podstawie niniejszego rozporządzenia, zapewnia, aby wykorzystywane przez nią sieci i protokoły komunikacyjne, systemy, interfejsy lub bazy danych były zgodne ze środkami w zakresie cyberbezpieczeństwa określonymi w pkt 1.3 załącznika.

3. W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki dzieli się danymi i udziela do nich dostępu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, musi przestrzegać semantyki określonej w elementach katalogu danych jako podzbiory ontologii ERA i sekwencji danych, o której mowa w pkt 1.4 załącznika.

4. Agencja zapewnia, aby antologia ERA i związane z nią szczegółowe elementy katalogu danych odzwierciedlały zmiany regulacyjne i techniczne mające wpływ na system kolei Unii.

⁽³⁶⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

Artykuł 8

Wspólne centralne repozytorium i dane referencyjne

1. Agencja utrzymuje wspólne centralne repozytorium jako jedno źródło wspólnych unijnych danych dotyczących kolei do celów aplikacji telematycznych. Repozytorium jest publicznie dostępne i przechowuje się w nim wszystkie następujące informacje:
 - a) metadane i powiązane szczególne elementy katalogu danych, o których mowa w pkt 1.4 załącznika jako podzbiór ontologii EPB, z określeniem treści i struktury danych;
 - b) wykaz organów certyfikujących dla infrastruktury klucza publicznego („PKI”) ustanowionych zgodnie z wymogami określonymi w pkt 1.3 załącznika;
 - c) wspólne dane referencyjne, o których mowa w art. 9, zarządzane przez Agencję;
 - d) link umożliwiający dostęp do źródła danych referencyjnych dotyczących przewozów towarowych, o którym mowa w pkt 3.3 załącznika, zarządzanych przez sektor kolejowy.
2. Agencja umożliwia każdej zainteresowanej stronie w dziedzinie telematyki subskrypcję automatycznych powiadomień dotyczących wszelkich aktualizacji informacji związanych ze wspólnym centralnym repozytorium.
3. Zainteresowana strona w dziedzinie telematyki może powielać do własnego użytku operacyjnego dane dostępne we wspólnym centralnym repozytorium.
4. Agencja i każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki odpowiedzialna za wspólne dane referencyjne zgodnie z pkt 1.2 i 4.8 załącznika podejmują następujące kroki:
 - a) udostępniają publicznie i nieodpłatnie swoje dane referencyjne do ponownego wykorzystania zgodnie ze specyfikacjami i warunkami dostępu określonymi w załączniku, a także warunkami dotyczącymi poziomu usług mającymi zastosowanie do dostępności odpowiedniego repozytorium;
 - b) zarządzają przydziałem, utrzymaniem i przechowywaniem swoich danych referencyjnych oraz dostępem do nich w sposób przejrzysty, sprawiedliwy, rozsądny i niedyskryminacyjny.

Artykuł 9

Zarządzanie wspólnymi danymi referencyjnymi

1. Agencja udostępnia zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki aplikacje internetowe umożliwiające składanie wniosków o przypisanie kodów i aktualizację powiązanych elementów danych.

Agencja określa i publikuje podręcznik użytkownika, w którym opisane są poszczególne funkcje aplikacji internetowych.

2. Agencja określa, publikuje i stosuje procedury zarządzania wnioskami o przypisanie kodów i aktualizację powiązanych elementów danych, w tym powiązane ustalenia językowe zgodnie z art. 74 rozporządzenia (UE) 2016/796 oraz terminy. Podręcznik ten zawiera wskazówki dla zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki dotyczące składania wniosków.
3. Agencja zarządza wspólnymi danymi referencyjnymi w formie pojedynczych identyfikatorów referencyjnych („kody”), które są wykorzystywane lub przeznaczone do wykorzystania przez zainteresowane strony w dziedzinie telematyki w odniesieniu do procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1, i przydziela je w celu identyfikacji następujących elementów danych:
 - a) podmiotów („kody organizacji”) zaangażowanych w udostępnianie danych zgodnie z aktami przyjętymi na podstawie dyrektywy (UE) 2016/797 lub dyrektywy (UE) 2016/798 lub dyrektywy 2012/34/UE, o których mowa w pkt 1.2.1 załącznika;
 - b) punktów geograficznych („kody lokalizacji”), o których mowa w pkt 1.2.2 załącznika;
 - c) aspektów dotyczących sprzedaży biletów („listy kodów do celów sprzedaży biletów”), o których mowa w pkt 4.8 załącznika.
4. Zainteresowana strona w dziedzinie telematyki składa do Agencji wnioski o przypisanie kodów. Wniosek musi być zgodny ze specyfikacjami dotyczącymi wspólnych danych referencyjnych określonymi w pkt 1.2 załącznika.

5. W przypadku gdy zainteresowana w dziedzinie telematyki składa wniosek o przydzielenie kodu dla lokalizacji w Unii, która nie wchodzi w zakres unijnej sieci kolejowej, o której mowa w pkt 1 załącznika I do dyrektywy (UE) 2016/797, Agencja przypisuje kod lokalizacji jako wirtualne rozszerzenie sieci kolejowej („wirtualny kod lokalizacji”) w następujących przypadkach:

- a) w przypadku gdy lokalizacja jest wykorzystywana w ramach usług transportowych, które tymczasowo zastępują kolejowe usługi przewozowe;
- b) w przypadku gdy lokalizacja jest wykorzystywana w ramach usług transportowych sprzedawanych jako kolejowe usługi przewozowe, których nie świadczą przedsiębiorstwa kolejowe;
- c) w przypadku gdy lokalizację uznaje się za metastację.

6. Agencja zapewnia, aby pozycja przypisanych kodów lokalizacji została określona w odniesieniu do odpowiednich danych dotyczących infrastruktury dostępnych w rejestrze infrastruktury kolejowej („RINF”), o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797, oraz je przechowuje.

7. Do dnia 2 września 2026 r. każdy zarządca infrastruktury i każdy operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych lub inny właściwy podmiot mający siedzibę w Unii wyznaczony przez jedną z tych instytucji określa pozycję kodów lokalizacji, które zostały im przypisane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do odpowiednich danych dotyczących infrastruktury dostępnych w RINF.

8. Jeżeli w przypadku kolejowych usług pasażerskich zainteresowana strona w dziedzinie telematyki przywołuje węzeł dostępu lub posiadacza danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu, stosuje ona wspólne dane referencyjne zarządzane i przydzielane przez Agencję zgodnie z niniejszym artykułem jako identyfikatory europejskie („EU-Id”).

Artykuł 10

Jakość danych

1. Agencja i każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki zapewniają zgodność ich danych referencyjnych z kryteriami jakości danych i wartościami nominalnymi określonymi w pkt 1.5 załącznika oraz odpowiedni poziom integralności i wiarygodności.

2. W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki udostępnia dane na podstawie niniejszego rozporządzenia lub udziela do nich dostępu, zapewnia, aby udostępniane dane miały odpowiedni poziom integralności i wiarygodności oraz zawierały dane referencyjne, o których mowa w ust. 1. Dąży ponadto do przestrzegania wartości nominalnych określonych w pkt 1.5 załącznika z marginesem tolerancji wynoszącym 5 % dla każdego z kryteriów jakości danych określonych w tym punkcie.

3. Każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki zapewnia, aby dane powielone ze wspólnego centralnego repozytorium zachowały ten sam poziom jakości.

4. W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki wymienia dane lub udziela do nich dostępu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, przeprowadza kontrole służące zapewnianiu jakości. Wszelkie stwierdzone uchybienia w jakości danych należy jak najszybciej skorygować.

5. Każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki ustanawia procedury regularnych kontroli służących zapewnianiu jakości w odniesieniu do każdego z kryteriów jakości danych co najmniej dla wybranych tras i lokalizacji referencyjnych.

Artykuł 11

Wymagania dotyczące danych specyficznych dla sieci

1. W ramach procedury zarządzania kontrolą zmian, o której mowa w art. 12 ust. 1, Agencja ustanawia i publikuje wzór gromadzenia wymagań dotyczących niezharmonizowanych danych, które są lub mają być stosowane przez strony w dziedzinie telematyki.

2. Do dnia 2 grudnia 2026 r. każdy zarządca infrastruktury udostępnia Agencji, w ramach procedury zarządzania kontrolą zmian, o której mowa w art. 12 ust. 1, wymagania dotyczące danych specyficznych dla danej sieci, które stosuje lub zamierza stosować, wraz z uzasadnieniem, korzystając ze wzoru, o którym mowa w ust. 1.

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby zarządcy infrastruktury, za których ponosi odpowiedzialność, przestrzegali przepisów określonych w akapicie pierwszym.

3. W ramach procedury zarządzania kontrolą zmian, o której mowa w art. 12 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, i na podstawie zebranych informacji Agencja, w uzasadnionych przypadkach, aktualizuje odpowiednie zharmonizowane specyfikacje, o których mowa w dodatku C do załącznika do niniejszego rozporządzenia, lub zaleca Komisji, zgodnie z art. 4 lit. a) rozporządzenia (UE) 2016/796, włączenie szczególnych przypadków do sekcji 5 załącznika do niniejszego rozporządzenia.
4. Zainteresowane strony w dziedzinie telematyki stosują wyłącznie wymogi dotyczące danych, które są zharmonizowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub wymienione jako przypadek szczególny.

Artykuł 12

Aktualizacje przywołanych specyfikacji

1. Agencja ustanawia, publikuje i stosuje procedurę zarządzania kontrolą zmian w celu aktualizacji i utrzymywania zharmonizowanych specyfikacji, o których mowa w dodatku C do załącznika.
2. W przypadku gdy Agencja wydaje opinie na podstawie art. 10 ust. 2 i 3 lub art. 19 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2016/796 określające zmiany stanowiące akceptowalne sposoby zapewniania zgodności, w stosownych przypadkach proponuje daty ich wdrożenia.
3. Agencja na bieżąco informuje państwa członkowskie o swoich działaniach zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797.

Artykuł 13

Wiodące przedsiębiorstwo kolejowe

1. W przypadku gdy bezpośrednia kolejowa usługa przewozowa jest lub ma być świadczona przez kilka przedsiębiorstw kolejowych, przedsiębiorstwa te wyznaczają jedno z nich lub inny właściwy podmiot mający siedzibę w Unii jako wiodące przedsiębiorstwo kolejowe w odniesieniu do całej usługi do następujących zadań, które są częścią procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1:
 - a) spójne powiązanie numeru identyfikacyjnego pociągu („referencyjny identyfikator pociągu”) z innymi identyfikatorami obiektów zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 2.1 załącznika;
 - b) koordynowanie przedsiębiorstw kolejowych i innych wnioskodawców zaangażowanych w zarządzanie zdolnością przepustową zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 2.3 załącznika;
 - c) agregowanie danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów w odniesieniu do tej usługi, zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.2 załącznika, w przypadku gdy dane te różnią się od obowiązującego rozkładu jazdy;
 - d) monitorowanie ruchu wagonów towarowych i ich ładunku zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 3.2 załącznika;
 - e) integrowanie i udostępnianie danych zawartych w liście przewozowym w przypadku przewozów towarowych oraz działania jako pojedynczy punkt kontaktowy dla tej usługi zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 3.1.1 załącznika.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe, o których mowa w ust. 1, mogą rozdzielić zadania, o których mowa w ust. 1, lub ich część między więcej niż jedno przedsiębiorstwo lub właściwy podmiot, z których każde działa jako wiodące przedsiębiorstwo kolejowe w odniesieniu do co najmniej jednego zadania, za które jest odpowiedzialne.
3. W przypadku gdy bezpośrednia kolejowa usługa przewozowa, z przystankami pośrednimi lub bez przystanków, jest obsługiwana lub ma być obsługiwana przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo to jest wiodącym przedsiębiorstwem kolejowym.
4. Wiodące przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za zadania, o których mowa w ust. 1, działa jako pojedynczy punkt kontaktowy w celu zapewnienia spójności i łączenia danych wymienionych lub udostępnianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez odpowiednich posiadaczy danych.

*Artykuł 14***Aplikacje telematyczne do udostępniania danych**

1. W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki wymienia dane lub udziela do nich dostępu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, korzysta z aplikacji telematycznej. Aplikacja ta opiera się na interfejsie programowania aplikacji („API”) do udostępniania danych typu maszyna-maszyna lub internetowym interfejsie użytkownika („internetowy interfejs użytkownika”) do udostępniania danych typu człowiek-maszyna, które udostępnia się innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki, aby mogły wykorzystać jedną z alternatywnych metod dostępu do danych.

2. Każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki zapewnia, aby aplikacje telematyczne, z których korzysta lub do których zapewnia dostęp w celu ich wykorzystania, były zgodne ze specyfikacjami określonymi w pkt 1.7 załącznika i zapewniały niedyskryminacyjne udostępnianie danych.

3. Co najmniej dwie zainteresowane strony w dziedzinie telematyki mogą wspólnie korzystać z jednej aplikacji telematycznej lub wspólnie zapewniać do niej dostęp.

4. W obszarach zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem każdy zarządca infrastruktury zarówno korzysta z API, jak i zapewnia dostęp do internetowych interfejsów użytkownika w swojej sieci w ramach minimalnego pakietu dostępu określonego w pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE.

W przypadku gdy w państwie członkowskim istnieje więcej niż jeden zarządca infrastruktury, to państwo członkowskie może wymagać, aby ci zarządcy infrastruktury wspólnie korzystali z takiego API i wspólnie zapewniali dostęp do internetowych interfejsów użytkownika w swoich sieciach. W takim przypadku dane państwo członkowskie wyznacza jednego zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za wspólne wdrożenie tych aplikacji telematycznych.

API oraz internetowymi interfejsami użytkownika, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, mogą być również wspólne aplikacje unijne wymagane w procesach obejmujących wiele sieci zgodnie z ust. 5.

5. W przypadku procesów obejmujących wiele sieci w obszarach zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem:

- a) zarządcy infrastruktury wspólnie korzystają ze wspólnego unijnego API i wspólnie zapewniają dostęp do wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika;
- b) operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych mogą wspólnie korzystać ze wspólnego unijnego API i wspólnie zapewniać dostęp do wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika.

6. W obszarze zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem przedsiębiorstwa kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe mogą wspólnie korzystać ze wspólnego unijnego API i zapewniać dostęp do wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika.

*Artykuł 15***Czas na przesiadkę i informacje dla pasażerów na stacjach**

1. Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub inny podmiot wyznaczony przez jednego z tych zarządców lub przez państwo członkowskie jako posiadacz danych ustala w odniesieniu do stacji, za które jest odpowiedzialny, w sposób neutralny i niedyskryminacyjny następujący minimalny czas na przesiadkę zgodnie z wymogami określonymi w pkt 4.2.2.1 załącznika oraz, w stosownych przypadkach, we współpracy z innymi zarządcami stacji lub infrastruktury:

- a) minimalny czas na przesiadkę między węzłami dostępu dla:
 - (i) różnych kolejowych usług pasażerskich w obrębie stacji;
 - (ii) różnych kolejowych usług pasażerskich na różnych stacjach, które stanowią część tej samej metastacji;
 - (iii) różnych kolejowych usług pasażerskich i innych istotnych regularnych przewozów pasażerskich, które mogą być połączone;
- b) minimalne czasy przesiadki, o których mowa w lit. a), dostosowane do:
 - (i) osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się
 - (ii) pasażerów przewożących rower.

2. Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych w odniesieniu do stacji, za które jest odpowiedzialny, określa stosowne środki łączenia usług transportowych i gromadzi informacje na temat dodatkowego czasu, który może być wymagany w ramach warunków przewozu przez przedsiębiorstwo kolejowe lub organy publiczne na odprawę pasażerów, rowerów lub bagażu oraz uwzględnia tę informację w minimalnym czasie na przesiadkę.

3. Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych ustanawia, w odniesieniu do stacji, za które jest odpowiedzialny, w sposób neutralny i niedyskryminacyjny, najwłaściwszy system informacyjny, który ma zostać zainstalowany na stacji, w celu zapewnienia zintegrowanych informacji o ruchu pociągów i składzie pociągu dla pasażerów w ruchu kolejowym na obszarze stacji, zgodnie z wymogami określonymi w pkt 4.7.1 załącznika.

4. Do celów ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu pasażerskie przedsiębiorstwa kolejowe świadczące kolejowe usługi pasażerskie, organizacje pasażerskie, zarządcy stacji, zarządcy infrastruktury oraz, w stosownych przypadkach, właściwy organ zdefiniowany w art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych współpracują z zarządcą stacji lub, w stosownych przypadkach, z zarządcą infrastruktury lub posiadaczem danych, na wniosek dowolnego z tych trzech ostatnich podmiotów.

ROZDZIAŁ 3

WDROŻENIE

Artykuł 16

Terminy wdrożenia

1. Każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki zapewnia, aby wszelkie nowe aplikacje telematyczne, które wdraża po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, były zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

2. W przypadku istniejących aplikacji telematycznych każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki postępuje zgodnie z kamieniami milowymi określonymi w dodatku G do załącznika w celu zapewnienia, aby te aplikacje oraz dane wymieniane lub udostępniane za ich pośrednictwem były zgodne z niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1, realizowanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy na rok 2030, które mają zastosowanie od dnia 9 grudnia 2029 r.

3. Do celów ust. 2 operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych korzystają z dodatkowego okresu przejściowego wynoszącego 12 miesięcy.

4. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej wymienionych w pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, o których nie ma mowy w innych ustępach niniejszego artykułu, mogą zdecydować o dobrowolnym stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

5. W przypadku gdy planowanie lub wdrożenie podsystemu „Telematyka” zgodnie z rozporządzeniami (UE) nr 454/2011 lub (UE) nr 1305/2014 osiągnęło punkt, w którym jego zgodność z niniejszym rozporządzeniem może zagrozić możliwości oddania tego podsystemu do eksploatacji, terminy określone w ust. 2 i 3 mogą zostać przedłużone o 12 miesięcy.

Artykuł 17

Monitorowanie wdrażania

1. Agencja zapewnia aplikację internetową wspierającą sprawozdawczość zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki. Ta aplikacja internetowa umożliwia zautomatyzowany import danych z aplikacji telematycznych stosowanych przez zainteresowane strony w dziedzinie telematyki w celu wsparcia sprawozdawczości dotyczącej wdrażania.

2. Do czasu przedstawienia dowodu zgodności swoich aplikacji telematycznych, jak przewiduje art. 18 zainteresowane strony w dziedzinie telematiki przekazują Agencji za pomocą automatycznej aplikacji internetowej, o której mowa w ust. 1, sprawozdanie zawierające dokładne i przejrzyste informacje na temat stanu ich wdrożenia oraz plany wdrożenia służące osiągnięciu kamieni milowych określonych w dodatku G do załącznika, zgodnie z następującymi warunkami:

- a) nie później niż dnia 2 września 2027 r. każdy zarządca infrastruktury składa sprawozdanie w następujących obszarach:
 - (i) zarządzanie zdolnością przepustową;
 - (ii) przygotowanie pociągu,
 - (iii) zarządzanie ruchem;
- b) nie później niż dnia 2 marca 2028 r.:
 - (i) każde przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe składa sprawozdania w zakresie przygotowania pociągu oraz zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem;
 - (ii) każdy operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych składa sprawozdania w zakresie zarządzania ruchem;
 - (iii) każdy zarządca stacji składa sprawozdania w zakresie sprzedaży biletów kolejowych i informacji o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym;
 - (iv) każde przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe usługi pasażerskie składa sprawozdania w zakresie przygotowania pociągu, sprzedaży biletów kolejowych i informacji o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym.

3. Zainteresowane strony w dziedzinie telematiki koordynują swoje wysiłki przy opracowywaniu planów wdrażania. Każde państwo członkowskie wspiera koordynację na szczeblu krajowym lub przekazuje to zadanie krajowemu punktowi kontaktowemu.

4. Agencja publikuje zagregowane dane liczbowe dotyczące stanu wdrożenia i planów wdrażania w podziale na państwa członkowskie i na szczeblu unijnym, powiązane z wielkością sieci dla zarządców infrastruktury oraz z udziałem w rynku przedsiębiorstw kolejowych, wyrażonym odpowiednio w tonach/km i pasażerokilometrach.

Artykuł 18

Ocena zgodności

1. Agencja zapewnia aplikację internetową umożliwiającą zainteresowanym stronom w dziedzinie telematiki automatyczną samoocenę poszczególnych komunikatów.

Agencja publikuje podręcznik użytkownika, w którym opisane są poszczególne funkcje aplikacji internetowych.

2. Każda zainteresowana strona w dziedzinie telematiki podlegająca obowiązkowi sprawozdawczym zgodnie z art. 17 dokonuje samooceny zgodności swoich aplikacji telematycznych jedynie w odniesieniu do udostępnianych danych przy pomocy aplikacji internetowej, o której mowa w ust. 1, przed upływem terminów wdrożenia określonych w art. 16. Poddane samoocenie indywidualne komunikaty muszą być zgodne z procedurą testowania określoną w pkt 1.6 załącznika i dodatku D.1 do tego załącznika.

3. Jeżeli wyniki samooceny są pozytywne, aplikacja internetowa, o której mowa w ust. 1, automatycznie wykonuje wszystkie następujące funkcje:

- a) wydaje oparte na dowodach oświadczenie zapewniające stronie w dziedzinie telematiki dokonującej samooceny oraz Agencji domniemanie zgodności poddanych samoocenie komunikatów i powiązanych aplikacji telematycznych z przepisami niniejszego rozporządzenia;
- b) zestawia odpowiednie informacje związane z tą samooceną, jak określono w pkt 1 dodatku D.1 do załącznika;
- c) tworzy i publikuje wykaz aplikacji telematycznych, które uznaje się za zgodne z wymogami.

4. W przypadku gdy aplikacja telematyczna otrzymała pozytywną ocenę zgodności wydaną i opublikowaną przez Agencję przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, taka ocena pozostaje ważna, chyba że zostaną do niej wprowadzone zmiany.

5. Zmiany w aplikacji telematycznej podlegają samoocenie, jeżeli zmiany te mają wpływ na którąkolwiek z następujących kwestii:

- a) elementy danych, strukturę lub sekwencję danych, które mają być udostępniane zgodnie z art. 7 ust. 3;
- b) wdrożenie nowego lub zaktualizowanego interfejsu API lub internetowego interfejsu użytkownika;
- c) środki cyberbezpieczeństwa na podstawie art. 7 ust. 2.

6. W przypadku uzasadnionej domniemanej niezgodności aplikacji telematycznej wykorzystywanej przez zainteresowaną stronę w dziedzinie telematyki lub w przypadku uzasadnionych wątpliwości Agencja, z własnej inicjatywy lub na wniosek Komisji, organu Unii, organu sektora publicznego lub zainteresowanej strony w dziedzinie telematyki, ocenia prawidłowość samooceny na podstawie stosownych informacji zebranych zgodnie z ust. 3 lit. b) i z procedurą testowania określoną w dodatku D.2.

7. Agencja informuje podmiot wnoszący i zainteresowaną stronę w dziedzinie telematyki o swojej ocenie, która może zostać wykorzystana do działań następczych, w tym egzekwowania przepisów przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zdefiniowany w art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798 lub inne organy krajowe odpowiedzialne za wdrożenie niniejszego rozporządzenia.

8. Agencja ocenia również prawidłowość samooceny na podstawie informacji zebranych zgodnie z ust. 3 lit. b) w odniesieniu do projektów aplikacji telematycznych, w przypadku których złożono wnioski o unijne wsparcie finansowe.

Na wniosek Agencja może również przeprowadzić taką ocenę w odniesieniu do projektów nieobjętych unijnym wsparciem finansowym jako usługi zgodnie z art. 64 ust. 2 lit. d) i art. 80 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) 2016/796.

9. Agencja określa, publikuje i stosuje procedury i terminy oceny poprawności samooceny do celów ust. 6, 7 i 8.

Artykuł 19

Innowacyjne rozwiązania

1. Jeżeli zainteresowana strona w dziedzinie telematyki zamierza skorzystać z innowacyjnego rozwiązania dla aplikacji telematycznej nieprzewidzianego w niniejszym rozporządzeniu, to przedkłada Komisji do analizy dokumentację techniczną związaną z proponowanym innowacyjnym rozwiązaniem oraz deklaruje sposób zapewnienia interoperacyjności interfejsów z innymi zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki. Zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 Komisja zwraca się do Agencji o opinię w sprawie proponowanego innowacyjnego rozwiązania.

2. Jeżeli opinia Agencji jest negatywna, nie można stosować przedmiotowego nowatorskiego rozwiązania.

3. W przypadku pozytywnej opinii Agencji opracowuje się odpowiednią specyfikację funkcjonalną i specyfikację interfejsu oraz procedurę testowania umożliwiającą stosowanie takiego innowacyjnego rozwiązania, które następnie można uwzględnić w ramach procesu przeglądu określonego w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.

4. W uzupełnieniu do ust. 3 Agencja może w swojej pozytywnej opinii uznać, że innowacyjne rozwiązanie stanowi akceptowalny sposób zapewnienia zgodności zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797. W takim przypadku taka pozytywna opinia może zostać wykorzystana do oceny zgodności innowacyjnego rozwiązania z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 20

Krajowy punkt kontaktowy

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy niezależny od przedsiębiorstw kolejowych lub innych wnioskodawców spośród przedstawicieli organu sektora publicznego albo zarządcy infrastruktury oraz zapewniają odpowiednie zasoby.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie postanowi wyznaczyć różne podmioty w związku z procesami, o których mowa w art. 2 ust. 1, oraz zadaniami, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, wyznaczony krajowy punkt kontaktowy zapewnia koordynację między tymi podmiotami na szczeblu krajowym i pozostaje pojedynczym punktem kontaktowym dla Agencji, Komisji i innych odpowiednich organizacji.
3. Zadania instrumentu krajowego punktu kontaktowego są następujące:
 - a) działa jako przedstawiciel państwa członkowskiego w grupie roboczej, o której mowa w art. 22, współpracuje z Agencją i innymi krajowymi punktami kontaktowymi oraz dzieli się z grupą roboczą odpowiednimi opiniami dotyczącymi działania i kwestiami zgłaszanymi przez zainteresowane strony w dziedzinie telematyki w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny;
 - b) gromadzi odpowiednie udziały w rynku i dane kontaktowe zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki objętych art. 17 oraz udostępnia je Agencji;
 - c) ułatwia kontakty między państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki na szczeblu krajowym, Agencją, Komisją i innymi właściwymi organizacjami;
 - d) wspiera skoordynowane wdrażanie przepisów niniejszego rozporządzenia, ułatwiając:
 - (i) wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk między zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki na szczeblu krajowym, a także na szczeblu unijnym w ramach grupy roboczej, o której mowa w art. 22;
 - (ii) koordynację planów wdrażania zarządców infrastruktury oraz konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki za pośrednictwem organów przedstawicielskich sektora kolejowego wymienionych przez Komisję zgodnie art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796;
 - (iii) integrację potencjalnych zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki informujących je o mających zastosowanie ramach.
4. Do dnia 2 grudnia 2026 r. każde państwo członkowskie przekazuje Agencji szczegółowe informacje dotyczące wyznaczonego krajowego punktu kontaktowego. Agencja publikuje te informacje.

Artykuł 21

Współpraca i koordynacja

1. Zarządcy infrastruktury współpracują w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury, o której mowa w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE, oraz w porozumieniu z operatorami obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki w celu koordynowania następujących działań:
 - a) opracowanie wspólnych specyfikacji sektorowych dotyczących wspólnego unijnego API i wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika, o których mowa w art. 14 ust. 5 lit. a) niniejszego rozporządzenia;
 - b) plany wdrażania na szczeblu unijnym oraz konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami w dziedzinie telematyki działającymi na szczeblu krajowym przy wsparciu krajowych punktów kontaktowych.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe współpracują w zakresie opracowania wspólnych specyfikacji sektorowych dotyczących wspólnego unijnego API i wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika, o których mowa w art. 14 ust. 6.
3. Operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych współpracują w zakresie opracowania wspólnych specyfikacji sektorowych dotyczących wspólnego unijnego API i wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika, o których mowa w art. 14 ust. 5 lit. b).
4. Do dnia 30 września 2027 r. zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe i operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych dostarczają w ramach procesu zarządzanego przez Agencję, o którym mowa w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797, swoje odpowiednie wspólne specyfikacje sektorowe wynikające z ich zadań na podstawie ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia Rady (UE) 2021/2085⁽³⁷⁾.

⁽³⁷⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014 (Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

*Artykuł 22***Grupa robocza ERA ds. telematyki**

Grupa robocza lub grupy robocze ustanowione przez Agencję na podstawie rozdziału 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 wspierają Agencję w stosowaniu i dalszym rozwijaniu specyfikacji funkcjonalnych i technicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności w następujących zadaniach Agencji:

- a) zapewnianie odpowiedniej koordynacji i współpracy zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki w celu zagwarantowania wdrożenia i stosowania niniejszego rozporządzenia;
- b) zapewnianie współpracy krajowych punktów kontaktowych na szczeblu unijnym oraz zharmonizowaną i skoordynowaną realizację ich zadań w całej Unii;
- c) monitorowanie jakości wspólnych danych referencyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 3;
- d) opracowanie i aktualizowanie podręcznika użytkownika, o którym mowa w art. 9 ust. 1 akapit drugi, oraz procedury, o której mowa w art. 9 ust. 2, w odniesieniu do składania wniosków o przydzielenie kodów referencyjnych;
- e) harmonizowanie, w stosownych przypadkach, wymogów dotyczących danych specyficznych dla sieci, o których mowa w art. 11 ust. 3;
- f) opracowywanie i utrzymywanie procedury, o której mowa w art. 12 ust. 1, oraz utrzymywanie zharmonizowanych specyfikacji wydanych przez Agencję zgodnie z art. 12;
- g) zapewnianie wytycznych dotyczących opracowywania specyfikacji sektorowych wspierających aktualizację zharmonizowanych specyfikacji, o których mowa w art. 12 i 21;
- h) projektowanie, wdrażanie, utrzymywanie i zapewnianie automatyzacji importu danych w celu wsparcia wypełniania obowiązków sprawozdawczych, o których mowa w art. 17;
- i) utrzymywanie procedur testowania, o których mowa w pkt 1.6 załącznika i dodatku D.1 do tego załącznika;
- j) wdrażanie przyszłych zmian niniejszego rozporządzenia, o których mowa w art. 23;
- k) ułatwianie wymiany i gromadzenia najlepszych praktyk od zainteresowanych stron w dziedzinie telematyki na szczeblu unijnym;
- l) rozważanie potrzeby podjęcia w stosownych przypadkach działań następczych przez Agencję, Komisję lub państwa członkowskie;
- m) kształtowanie realizacji działań następczych w związku z informacjami zwrotnymi przekazanymi przez grupy robocze oraz przyczynianie się do ich realizacji;
- n) określanie i przygotowanie strategicznych tematów związanych z cyfryzacją systemu kolei mających wpływ na podsystem aplikacji telematycznych do dyskusji w szerszym kontekście politycznym;
- o) przedstawianie Komisji sprawozdań zgodnie z art. 24.

*Artykuł 23***Przyszłe zmiany**

Do dnia 31 grudnia 2028 r. Agencja, uwzględniając prace Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) 2021/2085 oraz wspólne specyfikacje, o których mowa w art. 21 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, wydaje zalecenie dla Komisji na podstawie art. 19 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2016/796 dotyczące aktualizacji specyfikacji funkcjonalnych i technicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu, mając na uwadze następujące cele, oraz przeprowadza ocenę skutków tego zalecenia na podstawie art. 8 rozporządzenia (UE) 2016/796:

- a) uwzględnienie zmian regulacyjnych i technicznych mających wpływ na system kolei;
- b) przekształcenie wykazu szczegółowych wymogów dotyczących danych w oparciu o pozytywnie ocenione przepisy krajowe, o których mowa w art. 11 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, w zharmonizowane specyfikacje, przypadki szczególne lub punkty otwarte, stosownie do przypadku;
- c) zamknięcie wykazu punktów otwartych w dodatku B do załącznika do niniejszego rozporządzenia;
- d) aktualizacja odesłań do specyfikacji, o których mowa w art. 12 niniejszego rozporządzenia;

- e) w ramach specyfikacji technicznych, o których mowa w dodatku C do załącznika do niniejszego rozporządzenia, zapewnienie odpowiedniego i zgodnego wstecznego przejścia od dokumentów technicznych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, i innych specyfikacji zgodnych i interoperacyjnych z tymi dokumentami do odpowiednich norm europejskich, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1025/2012.

ROZDZIAŁ 4

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 24

Sprawozdanie

1. Sprawozdanie przedłożone przez Agencję na podstawie art. 35 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796 zawiera analizę skuteczności niniejszego rozporządzenia oraz postępów w osiągnięciu interoperacyjności podsystemu „Telematyka” wchodzącego w skład systemu kolei Unii.
2. Sprawozdania z wdrażania opierają się na informacjach zgromadzonych przez Agencję zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia.
3. Do celów art. 40 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 Agencja publikuje przegląd projektów finansowanych przez Unię oraz analizę innowacyjnych produktów związanych z przepisami niniejszego rozporządzenia, a także propozycje działań następczych niezbędnych do zapewnienia skoordynowanego opracowywania odpowiednich aplikacji w Unii oraz zharmonizowanego i skoordynowanego wdrożenia.

Artykuł 25

Uchylenie

1. Rozporządzenia (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1305/2014 tracą moc.
2. Odesłania do uchylonych rozporządzeń traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 26

Środki przejściowe

Do czasu udostępnienia przez Agencję aplikacji internetowych, o których mowa w art. 9 ust. 1, przypisuje ona kody za pośrednictwem istniejących baz danych zarządzanych wspólnie przez zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych lub grupę przedsiębiorstw kolejowych. W tym celu zainteresowane strony zarządzające tymi bazami danych udzielają Agencji dostępu do tych baz danych w celu ich wykorzystania.

Artykuł 27

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Następujące artykuły stosuje się od dnia 2 września 2026 r.:
 - a) art. 8 ust. 1 lit. a), c) i d) i art. 8 ust. 2
 - b) art. 9 ust. 2;
 - c) art. 11 ust. 1;
 - d) art. 12 ust. 1.

3. Art. 9 ust. 3–6 stosuje się od dnia 15 marca 2026 r.
4. Następujące artykuły stosuje się od dnia 2 marca 2027 r.:
 - a) art. 8 ust. 1 lit. b);
 - b) art. 9 ust. 1;
 - c) art. 17 ust. 1;
 - d) art. 18.

5. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 lutego 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

SPIS TREŚCI

1.	Wspólne wymagania	33
1.1.	Zasadnicze wymagania	33
1.2.	Wspólne dane referencyjne	33
1.2.1.	Dane referencyjne organizacji	33
1.2.2.	Dane referencyjne lokalizacji	33
1.3.	Cyberbezpieczeństwo	34
1.4.	Prezentacja danych	34
1.5.	Kryteria dotyczące jakości danych	34
1.5.1.	Ścisłość	34
1.5.2.	Kompletność	35
1.5.3.	Spójność	35
1.5.4.	Terminowość	35
1.5.5.	Niepowtarzalność	35
1.6.	Ocena zgodności	35
1.7.	Aplikacje telematyczne	36
1.7.1.	Internetowe interfejsy użytkownika do zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem	36
1.7.2.	Internetowe interfejsy użytkownika do zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem	36
2.	Zarządzanie zdolnością przepustową, przygotowanie pociągów i zarządzanie ruchem	36
2.1.	Identyfikatory obiektów	36
2.1.1.	Przepisy ogólne	36
2.1.2.	Referencyjny identyfikator pociągu	36
2.1.3.	Obiekt pociągu	37
2.1.4.	Obiekt wniosku o przydzielenie trasy	37
2.1.5.	Obiekt trasy	37
2.1.6.	Obiekt drogi	37
2.1.7.	Obiekt identyfikatora sprawy	38
2.2.	Strategiczne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury	38
2.3.	Alokacja zdolności przepustowej	38
2.3.1.	Przepisy ogólne	38
2.3.2.	Wniosek o przydzielenie trasy	39
2.3.3.	Szczegółowe dane o trasie	39
2.3.4.	Trasa potwierdzona	40
2.3.5.	Odmowa szczegółowych danych o trasie	40

2.3.6.	Trasa odwołana	40
2.3.7.	Trasa niedostępna	40
2.3.8.	Potwierdzenie otrzymania	40
2.3.9.	Proces koordynacji alokacji zdolności przepustowej	41
2.3.10.	Obowiązujący rozkład jazdy	41
2.4.	Planowane ograniczenia zdolności przepustowej	41
2.4.1.	Koordynacja planowanych ograniczeń zdolności przepustowej	41
2.4.2.	Konsultacje z zainteresowanymi stronami, których dotyczą planowane ograniczenia zdolności przepustowej	41
2.4.3.	Podawanie do wiadomości publicznej planowanych ograniczeń zdolności przepustowej	41
2.4.4.	Tymczasowe zmiany nominalnej charakterystyki infrastruktury wynikające z planowanego ograniczenia zdolności przepustowej	41
2.5.	Przygotowanie pociągu	41
2.5.1.	Skład pociągu	41
2.5.2.	Pociąg gotowy	43
2.5.3.	Prognoza gotowości pociągu	44
2.6.	Raportowanie danych o ruchu pociągów	44
2.6.1.	Przepisy ogólne	44
2.6.2.	Punkty meldunkowe	45
2.6.3.	Informacje o jeździe pociągu	45
2.6.4.	Prognoza dotycząca pociągu	45
2.6.5.	Przyczyna opóźnienia pociągu	46
2.6.6.	Informacje o zakłóceniu usługi	46
2.6.7.	Modyfikacja trasy w trakcie eksploatacji	46
2.7.	Historyczny rejestr danych dotyczących pociągu	47
2.8.	Wymiana danych z innymi zainteresowanymi stronami	47
3.	Zarządzanie wagonami towarowymi i ich ładunkiem	47
3.1.	Elektroniczne informacje dotyczące kolejowych przewozów towarowych	47
3.1.1.	Elektroniczny list przewozowy („eCN”)	47
3.1.2.	Systemy rezerwacji, płatności i fakturowania transportu kolejowego towarów	48
3.2.	Ruch wagonów towarowych i ich ładunku	48
3.2.1.	Informacje o jeździe wagonów	49
3.2.1.1.	Geolokalizacja wagonów towarowych	49
3.2.1.2.	Status wagonu	49
3.2.1.3.	Wagon gotowy do ruchu	49
3.2.1.4.	Wagon holowany	50
3.2.1.5.	Odjazd wagonu z punktu początkowego	50

3.2.1.6.	Przyjazd wagonu do punktu pośredniego	50
3.2.1.7.	Odjazd wagonu z punktu pośredniego	50
3.2.1.8.	Wagon przekazany	50
3.2.1.9.	Wagon przejęty	51
3.2.1.10.	Nieprawidłowość dotycząca wagonu	51
3.2.1.11.	Skorygowana nieprawidłowość dotycząca wagonu	51
3.2.1.12.	Przyjazd wagonu do punktu docelowego	51
3.2.1.13.	Wagon dostarczony	51
3.2.2.	Ruch intermodalnej jednostki ładunkowej	51
3.2.3.	Prognozy dotyczące wagonów	51
3.3.	Dane referencyjne dotyczące ładunku	52
3.3.1.	Przepisy ogólne	52
3.3.2.	Referencyjne bazy danych taboru kolejowego	53
3.3.3.	Referencyjne bazy danych intermodalnych jednostek ładunkowych	53
3.3.4.	Operacyjne bazy danych wagonów i intermodalnych jednostek ładunkowych	54
3.3.4.1.	Przepisy ogólne	54
3.3.4.2.	Załadunek wagonu towarowego	55
3.3.4.3.	Załadowany wagon towarowy na trasie	55
3.3.4.4.	Pusty wagon towarowy na trasie	55
3.3.4.5.	Rozładunek wagonu towarowego	55
3.3.4.6.	Pusty wagon towarowy pod kontrolą zarządcy floty pojazdów	55
3.4.	Wymiana danych z innymi zainteresowanymi stronami	55
4.	Sprzedaż biletów kolejowych w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich i informacji o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym	56
4.1.	Przepisy ogólne	56
4.2.	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów	56
4.2.1.	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów	56
4.2.2.	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę	57
4.2.2.1.	Minimalny czas na przesiadkę	58
4.2.2.2.	Czas na przesiadkę w obrębie jednej stacji	59
4.2.2.3.	Czas na przesiadkę między dwoma stacjami	60
4.2.2.4.	Obliczanie czasu na przesiadkę	60
4.3.	Dane taryfowe	60
4.3.1.	Dane taryfowe za kolejowe usługi pasażerskie	60
4.3.2.	Zarządzanie zasadami dotyczącymi wystawiania biletów i kontroli biletów	62
4.3.3.	Informacje na temat internetowych kanałów sprzedaży przedsiębiorstw kolejowych	62

4.4.	Warunki przewozu	62
4.4.1.	Przepisy ogólne	62
4.4.2.	Warunki przewozu osób	63
4.4.3.	Warunki przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz pomocy dla nich;	63
4.4.3.1.	Dostępność taboru kolejowego	63
4.4.3.2.	Dostępność na stacjach	64
4.4.4.	Warunki przewozu bagażu	64
4.4.5.	Warunki przewozu rowerów	64
4.4.6.	Warunki przewozu samochodów osobowych, motocykli i łodzi („samochody”)	64
4.5.	Dostępność i rezerwacje	65
4.5.1.	Przepisy ogólne	65
4.5.2.	Zapytanie o dostępność i wniosek o rezerwację	66
4.5.3.	Odpowiedź na zapytanie o dostępność i wniosek o rezerwację	66
4.5.4.	Dostępność i zastrzeżenia dotyczące pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	66
4.5.5.	Dostępność i rezerwacja miejsc do przewozu rowerów	66
4.5.6.	Dostępność i rezerwacje w zakresie przewozu samochodów	67
4.6.	Wydawanie biletów na dystrybucję produktów	67
4.6.1.	Elementy bezpieczeństwa w przypadku dostawy drogą elektroniczną	67
4.6.2.	Numer referencyjny dokumentacji	67
4.6.3.	Rodzaje i formaty biletów	67
4.6.4.	Kontrola biletu i zmiana stanu biletu	67
4.6.4.1.	Adnotacja dotycząca biletu	68
4.6.4.2.	Wniosek o zwrot kosztów lub odszkodowanie	68
4.7.	Informacje o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym przekazywane w trakcie podróży	68
4.7.1.	Informacje na stacji	68
4.7.1.1.	Przepisy ogólne	68
4.7.1.2.	Odjazdy pociągów	69
4.7.1.3.	Przyjazdy pociągów	69
4.7.1.4.	Odstępstwa od planowanych informacji	69
4.7.2.	Informacje w pojeździe	70
4.8.	Wspólne dane referencyjne do celów sprzedaży biletów kolejowych	70
4.9.	Wymiana danych z innymi zainteresowanymi stronami	71

5.	Wykaz przypadków szczególnych	71
5.1.	Przepisy ogólne	71
5.2.	Wykaz przypadków szczególnych	71
DODATEK A INTERFEJSY W ODNIESIENIU DO INNYCH PODSYSTEMÓW		72
A.1	Wymagania w zakresie interoperacyjności związane z dostępnością	72
A.2	Wymagania w zakresie interoperacyjności związane z zarządzaniem zdolnością przepustową, przygotowaniem pociągów i zarządzaniem ruchem	72
A.3	Wymagania w zakresie interoperacyjności związane z hałasem	73
A.4	Wymagania w zakresie interoperacyjności odnoszące się do podsystemu „Sterowanie”	74
A.5	Wymagania w zakresie interoperacyjności związane z energią	74
A.6	Wymagania w zakresie interoperacyjności związane z lokomotywami i taborem pasażerskim	74
DODATEK B WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH		75
DODATEK C WYKAZ NORM ODNIESIENIA I DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH		76
C.0	Semantyczna wersja dokumentów technicznych	76
C.1	Wykaz cytowanych wspólnych dokumentów technicznych	76
C.2	Wykaz referencyjnych dokumentów technicznych dotyczących udostępniania danych w odniesieniu do zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i przygotowania pociągów	77
C.3	Wykaz przywołanych dokumentów technicznych odnoszących się do udostępniania danych dotyczących zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem	77
C.4	Wykaz cytowanych specyfikacji dotyczących sprzedaży biletów kolejowych w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich oraz informacji o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym	77
C.4.A	Wykaz norm odniesienia	77
C.4.B	Wykaz przywołanych dokumentów technicznych	79
DODATEK D PROCEDURY TESTOWANIA DO CELÓW OCENY ZGODNOŚCI		80
D.1	Samooceń i poparta dowodami deklaracja w odniesieniu do poszczególnych komunikatów informatycznych	80
D.2	Ocena poprawności samooceń	80
D.3	Szczegółowe procedury testowania dotyczące sprzedaży biletów kolejowych	81
D.3.A	Rozkład jazdy dla pasażerów	81
D.3.B	Taryfy	81
D.3.C	Sprawdzanie dostępności i rezerwacje	81
DODATEK E DOKŁADNOŚĆ PROGNOZ DOTYCZĄCYCH RUCHU POCIĄGÓW I WAGONÓW TOWAROWYCH		82
DODATEK F ZASADNICZE WYMAGANIA		83
DODATEK G KAMIENIE MIŁOWE WDRAŻANIA		85

1. WSPÓLNE WYMAGANIA

1.1. Zasadnicze wymagania

- 1) Zasadnicze wymagania podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych”, o których mowa w pkt 1 lit. b) tiret trzecie załącznika II do dyrektywy (UE) 2016/797 i które zostały opisane w pkt 2.6 tego załącznika, określono w dodatku F do niniejszego załącznika zgodnie z pkt 2.7 załącznika III do tej dyrektywy.
- 2) W odniesieniu do przechowywania lub udostępniania danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jak określono w kolumnie dotyczącej bezpieczeństwa w dodatku F, oprócz poziomów integralności i niezawodności, do których odniesiono się w dodatku C, poz. [104], [1] i [106], posiadacze danych i odbiorcy danych mogą stosować dodatkowe poziomy, jeżeli dane te mają być wykorzystywane do zapewnienia bezpieczeństwa operacji nieobjętych podsystemami „Sterowanie”.
- 3) Dodatkowe poziomy integralności i niezawodności danych przechowywanych lub udostępnianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, które mają być wykorzystywane do zapewnienia bezpieczeństwa operacji, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika. W przypadku gdy dane przechowywane lub udostępniane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają być wykorzystywane przez zainteresowane strony w dziedzinie telematiki do zapewnienia bezpieczeństwa operacji, w ich systemie zarządzania bezpieczeństwem określa się odpowiednie dodatkowe poziomy integralności i niezawodności oparte na wspólnych metodach oceny ryzyka oraz określa się je w drodze umowy. Taka umowa nie stanowi przeszkody w dostępie do sieci.
- 4) Dodatkowe poziomy uzgodnione przez zainteresowane strony w dziedzinie telematiki osiąga się w ramach procesu zarządzanego przez Agencję, o którym mowa w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.

1.2. Wspólne dane referencyjne ⁽¹⁾

- 1) Procedurę przypisywania kodów, o której mowa w art. 9, określono w specyfikacjach wymienionych w dodatku C poz. [103].
- 2) Agencja zarządza wspólnymi danymi referencyjnymi zgodnie z art. 8 i 9 oraz specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [103] i udziela dostępu do tych danych do wykorzystania na warunkach licencji EUPL 1.2.

1.2.1. Dane referencyjne organizacji

- 1) Prezentacja danych kodu organizacji musi być zgodna ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Do dnia 31 grudnia 2025 r. szczególnie zakres kodów organizacji jest zarezerwowany dla organizacji objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

1.2.2. Dane referencyjne lokalizacji

- 1) Wszelkie odniesienia do punktu geograficznego niezbędne do udostępniania danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem identyfikuje się za pomocą jednego kodu lokalizacji.
- 2) Prezentacja danych kodu lokalizacji musi być zgodna ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

⁽¹⁾ Wspólne dane referencyjne odnoszące się do aspektów sprzedaży biletów określono w pkt 4.8.

1.3. Cyberbezpieczeństwo

Do celów art. 7 ust. 2 każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki:

- a) wdraża środki zarządzania ryzykiem w cyberprzestrzeni zgodnie z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 ⁽²⁾ i (UE) 2022/2557 ⁽³⁾;
- b) wykorzystuje infrastrukturę klucza publicznego zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [106];
- c) korzysta z protokołów komunikacyjnych należących do pakietu „Protokół sterowania transmisją/protokół internetowy” (protokół TCP/IP).

1.4. Prezentacja danych

- 1) Agencja zapewnia wersjonowanie semantyczne ontologii ERA, o której mowa w art. 7, ze specyfikacjami podanymi w dodatku C poz. [1]. Agencja zapewnia dostęp do wszystkich mających zastosowanie wersji na warunkach licencji EUPL 1.2.
- 2) Agencja zapewnia za pośrednictwem procedury zarządzania kontrolą zmian, o której mowa w art. 12, aby ontologia ERA była zgodna z następującymi elementami katalogu danych oraz zawierała te elementy jako podzbiory:
 - a) specyfikacje techniczne, o których mowa w dodatku C poz. [105], do celów procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a) i b);
 - b) specyfikacje techniczne, o których mowa w dodatku C, poz. [P.7], [B.5], [B.10] i [B.14], do celów procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c).
- 3) Dane, przedmioty i komunikaty udostępniane na podstawie niniejszego rozporządzenia są serializowane w formacie uzgodnionym wspólnie przez zaangażowane zainteresowane strony, które są zgodne z podzbiórami wymienionymi w pkt 1.4 ppkt 2, zawartymi w Ontologii ERA.
- 4) Kolejność komunikatów wymienianych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem musi być zgodna ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [100].

1.5. Kryteria dotyczące jakości danych

Do celów stwierdzenia niedociągnięć w jakości danych w ramach kontroli służącej zapewnianiu jakości, o której mowa w art. 10 ust. 4 i 5, zainteresowana strona w dziedzinie telematyki mierzy odchylenie jakości od wartości nominalnej (%) określonej dla każdego z kryteriów oraz, w stosownych przypadkach, podejmuje działania naprawcze w celu osiągnięcia tej wartości.

1.5.1. Ścisłość

- 1) Dane udostępniane na podstawie niniejszego rozporządzenia zapisuje się raz jako dane pierwotne bez pośredniego przetwarzania, przekształcania lub agregacji przez posiadacza danych, tj. przez zainteresowaną stronę w dziedzinie telematyki, która wygenerowała dane. Zainteresowane strony w dziedzinie telematyki uzyskują dostęp do danych pierwotnych zgodnie z art. 4.
- 2) Dokładność danych mierzy się jako odsetek wartości przechowywanych jako część danych referencyjnych, o których mowa w pkt 1.2, 3.3 i 4.8, które są prawidłowe w porównaniu z wartością rzeczywistą danych pierwotnych.
- 3) Dokładność nominalna wynosi 100 %.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 w z dnia 14 grudnia 2022 r. sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2) (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych i uchylająca dyrektywę Rady 2008/114/WE (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

1.5.2. *Kompletność*

- 1) Przed udostępnieniem danych posiadacz danych zapewnia, aby w ramach jego aplikacji telematycznych sprawdzana była kompletność i zgodność udostępnianych danych z metadanymi, o których mowa w art. 8.
- 2) Odbiorca danych, tj. zainteresowana strona w dziedzinie telematyki wykorzystująca dane, zapewnia, aby w ramach jego aplikacji telematycznych sprawdzana była kompletność i zgodność wykorzystanych danych z metadanymi.
- 3) Kompletność danych mierzy się jako odsetek obowiązkowych pól danych zawierających wartości.
- 4) Kompletność nominalna wynosi 100 %.

1.5.3. *Spójność*

- 1) Posiadacz danych zapewnia, aby jego aplikacje telematyczne działały zgodnie z regułami biznesowymi ustanowionymi przez posiadacza danych w celu zagwarantowania spójności danych.
- 2) W przypadku gdy spójność danych należy sprawdzić na podstawie różnych źródeł i wersji danych referencyjnych, o których mowa w pkt 1.2, 3.3 i 4.8, posiadacz danych wdraża procedury sprawdzania poprawności przed wygenerowaniem danych dotyczących interfejsów lub udostępnieniem nowej wersji danych. Dane powielone z danych referencyjnych zatwierdza się zgodnie z regułami biznesowymi.
- 3) Posiadacza danych identyfikuje się za pomocą jego kodu organizacji stanowiącego część udostępnianych przez niego danych.
- 4) Spójność danych mierzy się jako odsetek odpowiadających sobie wartości w tabelach, zapisach i procesach.
- 5) Spójność nominalna wynosi 100 %.

1.5.4. *Terminowość*

- 1) Zainteresowane strony w dziedzinie telematyki udostępniają aktualne dane.
- 2) Posiadacz danych zapewnia, aby jego aplikacje telematyczne umożliwiały aktualizację danych niezwłocznie po ich udostępnieniu. Posiadacz danych określa czas odpowiedzi na zapytania i rodzaje użytkowników w szczegółowych specyfikacjach swoich aplikacji telematycznych.
- 3) Aktualność danych mierzy się jako odsetek danych udostępnianych w określonych ramach czasowych od prognozy.
- 4) Aktualność danych musi być zgodna z wymaganiami progowymi określonymi dla każdej funkcji przez posiadacza danych, bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów, w szczególności przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych.

1.5.5. *Niepowtarzalność*

- 1) Posiadacz danych dopilnowuje, by udostępniane dane nie zawierały zduplikowanych zapisów. Identyfikuje i eliminuje wszelkie zbędne zapisy w danych udostępnianych za pomocą narzędzi do usuwania duplikatów, w miarę możliwości zautomatyzowanych.
- 2) Niepowtarzalność danych mierzy się jako dopełnienie odsetka duplikatów w tabelach i zapisach do 100 %.
- 3) Niepowtarzalność nominalna wynosi 100 %.

1.6. **Ocena zgodności**

Zgodnie z art. 18 zainteresowane strony w dziedzinie telematyki dokonują samooceny w odniesieniu do udostępnianych danych mającej na celu sprawdzenie zgodności aplikacji telematycznych, które wykorzystują w celu wykonania niniejszego rozporządzenia, z procedurami testowania i popartą dowodami deklaracją określoną w dodatku D.

1.7. Aplikacje telematyczne

- 1) Z wyjątkiem procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), do których mają zastosowanie specyfikacje określone w sekcji 4, interfejsy programowania aplikacji („API”) i internetowe interfejsy użytkownika, o których mowa w art. 14, wdrażane przez zainteresowane strony w dziedzinie telematyki, muszą być zgodne ze specyfikacjami dotyczącymi wspólnego interfejsu, o których mowa w dodatku C poz.[104].
- 2) Specyfikacje, o których mowa w dodatku C poz. [1], stosuje się w celu zapewnienia ważności formatu, autentyczności i integralności otrzymanych lub przekazanych danych w odniesieniu do informacji dostępnych we wspólnym centralnym repozytorium, o którym mowa w art. 8. W tym celu elementy katalogu danych, o których mowa w art. 7 ust. 3 i określone w pkt 1.4 ppkt 2 niniejszego załącznika, są powiązane z API i internetowymi interfejsami użytkownika, o których mowa w ppkt 1.

1.7.1. *Internetowe interfejsy użytkownika do zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem*

Aspekty dotyczące interoperacyjności internetowych interfejsów użytkownika w obszarach zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem zgodnie z art. 14 niniejszego rozporządzenia określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

1.7.2. *Internetowe interfejsy użytkownika do zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem*

Aspekty dotyczące interoperacyjności internetowych interfejsów użytkownika w obszarze zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem zgodnie z art. 14 niniejszego rozporządzenia określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2. ZARZĄDZANIE ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ, PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW I ZARZĄDZANIE RUCHEM

- 1) W sekcji 2 określono wymagania dotyczące interoperacyjnej wymiany danych niezbędnej do przeprowadzenia procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a).
- 2) Dane w obszarach zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem są udostępniane za pośrednictwem interfejsu API lub internetowego interfejsu użytkownika zgodnie z art. 14 i pkt 1.7.
- 3) W obszarach zarządzania zdolnością przepustową, przygotowania pociągów i zarządzania ruchem w ramach kolejowej usługi przewozowej zainteresowane strony w dziedzinie telematyki podlegające art. 4 wymieniają się danymi dotyczącymi pociągów będących częścią tej kolejowej usługi przewozowej, mają do tych danych wzajemny dostęp i wykorzystują je nieodpłatnie do celów operacyjnych i niekomercyjnych.

2.1. Identyfikatory obiektów

2.1.1. *Przepisy ogólne*

- 1) Główne identyfikatory obiektów określone w pkt 2.1.2–2.1.7 udostępnia się różnym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki zaangażowanym w świadczenie kolejowych usług przewozowych, które je stosują w sposób spójny. Obiekty te są oznaczane niepowtarzalnymi identyfikatorami na etapie planowania tej kolejowej usługi przewozowej i spójnie stosowane w obszarach przygotowania pociągu i zarządzania ruchem w odniesieniu do tej kolejowej usługi przewozowej.
- 2) Identyfikatory obiektów muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

2.1.2. *Referencyjny identyfikator pociągu*

- 1) Obiekty, o których mowa w pkt 2.1.3–2.1.7, muszą być osadzone w komunikatach wymienianych zgodnie z pkt 2.2–2.8 przy użyciu niepowtarzalnego i stabilnego identyfikatora pociągu, czyli referencyjnego identyfikatora pociągu (typ obiektu „TR” jako część „PlannedTransportIdentifier”) dla całego cyklu życia pociągu i powiązanych obiektów w ramach sieci.
- 2) Wiodące przedsiębiorstwo kolejowe określa referencyjny identyfikator pociągu.
- 3) Referencyjny identyfikator pociągu musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

- 4) W przypadku gdy kolejowa usługa przewozowa jest wykonywana lub ma być wykonywana przez kilka przedsiębiorstw kolejowych na jej trasie, wiodące przedsiębiorstwo kolejowe koordynuje przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące tę usługę poprzez integrację obiektów, o których mowa w pkt 2.1.3–2.1.7.

2.1.3. *Obiekt pociągu*

- 1) Obiekt pociągu („TrainID”) powiązany z referencyjnym identyfikatorem pociągu, o którym mowa w pkt 2.1.2, jest określany przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe.
- 2) Po przeprowadzeniu integracji służącej zapewnieniu spójności przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za koordynację wnioskodawców w odniesieniu do tej samej kolejowej usługi przewozowej każdy wnioskodawca wysyła odpowiedni obiekt „TrainID” do zarządców infrastruktury zaangażowanych na trasie tej usługi za pomocą następujących elementów:
 - a) referencyjnego identyfikatora pociągu zgodnie z pkt 2.1.2;
 - b) obiektu trasy zgodnie z pkt 2.1.6 oraz obiektu „zapytanie o trasę” zgodnie z pkt 2.1.4;
 - c) elementów komunikatów dotyczących:
 - (i) alokacji zdolności przepustowej, o której mowa w pkt 2.3;
 - (ii) przygotowania pociągu, o którym mowa w pkt 2.5.
- 3) Obiekt „TrainID” opisuje pociąg planowany w odniesieniu do kolejowej usługi przewozowej i całej jej trasy.

2.1.4. *Obiekt wniosku o przydzielenie trasy*

- 1) Obiekt wniosku o przydzielenie trasy („PathRequestID”), powiązany z referencyjnym identyfikatorem pociągu, o którym mowa w pkt 2.1.2, jest określany przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe.
- 2) Po przeprowadzeniu integracji służącej zapewnieniu spójności przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za koordynację wnioskodawców w odniesieniu do tej samej kolejowej usługi przewozowej każdy wnioskodawca przesyła odpowiedni obiekt wniosku o przydzielenie trasy do zarządców infrastruktury zaangażowanych na trasie tej usługi.
- 3) Obiekt wniosku o przydzielenie trasy opisuje szczegóły trasy, o której przydzielenie wystąpiono w odniesieniu do planowanego pociągu w sieci. Zawiera jako atrybut identyfikator wiodącego przedsiębiorstwa kolejowego. Może zawierać jako atrybut przewidywany operacyjny numer pociągu („OperationalTrainNumberIdentifier”). Może również zawierać jako atrybut numer handlowy pociągu („RetailServiceId”).

2.1.5. *Obiekt trasy*

- 1) Obiekt trasy (typ obiektu „PA” jako część „PlannedTransportIdentifier”) jest określany przez zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za określenie odpowiedniej trasy w jego sieci.
- 2) Obiekt trasy jest przesyłany wnioskodawcy przez zarządcę infrastruktury.
- 3) Obiekt trasy opisuje szczegóły trasy przydzielonej dla pociągu. Zarządcy infrastruktury zaangażowani na trasie tego pociągu koordynują między sobą obiekty trasy.
- 4) Jeżeli konkretny numer pociągu jest określony przez wnioskodawcę jako część obiektu wniosku o przydzielenie trasy, o którym mowa w pkt 2.1.4 ppkt 3, obiekt trasy przesłany wnioskodawcy przez zarządcę infrastruktury musi zawierać, jako atrybut, przydzielony numer pociągu, który może się zmienić w całym cyklu życia trasy lub powiązanego pociągu.

2.1.6. *Obiekt drogi*

- 1) Obiekt drogi (typ obiektu „RO” jako część „PlannedTransportIdentifier”) jest określany przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe. Odnosi się do geograficznej linii operacji od punktu początkowego do punktu docelowego.
- 2) Po przeprowadzeniu integracji służącej zapewnieniu spójności przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za koordynację wnioskodawców w odniesieniu do pojedynczej kolejowej usługi przewozowej wnioskodawca przesyła obiekt drogi wszystkim zarządcom infrastruktury zaangażowanym na drodze tej usługi.

- 3) Obiekt drogi opisuje minimalne informacje na temat całej drogi, w odniesieniu do której zarządca infrastruktury musi wykonywać swoje obowiązki, w tym analizę „path request”.
- 4) Obiekt drogi zawiera co najmniej następujące informacje:
 - a) punkt początkowy;
 - b) punkty przekazania, o których mowa w pkt 2.6.2 lit. b);
 - c) punkt docelowy;
 - d) odpowiednie planowane daty zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy.

2.1.7. *Obiekt identyfikatora sprawy*

- 1) Obiekt identyfikatora sprawy (typ obiektu „CR” jako część („PlannedTransportIdentifier”) jest określany przez posiadacza tych danych.
- 2) W przypadku gdy konkretny obiekt lub dane są wykorzystywane lub przeznaczone do wykorzystania przez zainteresowaną stronę w dziedzinie telematyki, są one częścią specjalnego „obiektu identyfikatora sprawy” podlegającego procesowi, o którym mowa w art. 11.
- 3) Z wyjątkiem pociągów odcinkowych bezpośrednich, o których mowa w pkt 2.6.1 ppkt 6, aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych do celów identyfikacji prac manewrowych, w tym w obiektach infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2.2. **Strategiczne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury**

Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych na potrzeby strategicznego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2.3. **Alokacja zdolności przepustowej**

2.3.1. *Przepisy ogólne*

- 1) Dane wymagane i przydzielone zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 („TSI »Ruch kolejowy«”), o których mowa w dodatku A do niniejszego załącznika, w odniesieniu do uprawnień do zdolności przepustowej i charakterystyki pociągu dla każdego odcinka tych uprawnień, w tym odcinków obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, określa się dalej jako „ścieżkę”.

Akapit pierwszy niniejszego punktu pozostaje bez uszczerbku dla definicji „trasy pociągu” zawartej w art. 3 pkt 27 dyrektywy 2012/34/UE w odniesieniu do kolejowej usługi przewozowej oraz dla definicji „zdolności przepustowej obiektu infrastruktury usługowej” zawartej w art. 3 pkt 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177, wyłącznie w odniesieniu do odcinków tej kolejowej usługi przewozowej wykonywanych w obiekcie kolejowej usługi przewozowej.
- 2) W przypadku alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, o której mowa w rozdziale IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE, komunikaty, o których mowa w pkt 2.3.2–2.3.9 niniejszego załącznika, wymieniane są między wnioskodawcą a zarządcą infrastruktury lub organem alokującym wyznaczonym zgodnie z art. 7a ust. 3 tej dyrektywy z wykorzystaniem API lub internetowego interfejsu użytkownika, o których mowa w art. 14 i pkt 1.7 załącznika do niniejszego rozporządzenia.
- 3) W przypadku alokacji zdolności przepustowej w obiektach infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, o których mowa w art. 13 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 7, 8 i 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177, wyłącznie w odniesieniu do odcinków kolejowych przewozów towarowych podlegających przydziałowi trasy, komunikaty, o których mowa w pkt 2.3.2–2.3.9 niniejszego załącznika, wymieniane są między wnioskodawcą a zarządcą infrastruktury lub organem alokującym wyznaczonym dla sieci połączonej z tymi obiektami infrastruktury kolejowych przewozów towarowych z wykorzystaniem API lub internetowego interfejsu użytkownika, o których mowa w art. 14 i pkt 1.7 załącznika do niniejszego rozporządzenia.
- 4) Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych na potrzeby planowania pracy manewrowej i postojów określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

- 5) W przypadku procesów obejmujących wiele sieci w obszarze alokacji zdolności przepustowej, które obejmują więcej niż jednego zarządcę infrastruktury lub operatora obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych na trasie pociągu, zaangażowani zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych koordynują, zgodnie z art. 40 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, swoje procesy alokacji w celu zapewnienia spójności odpowiednich wyników.
Wnioskodawcy ubiegający się o przyznanie zdolności przepustowej w wielu sieciach mogą korzystać ze wspólnego unijnego API lub wspólnego unijnego internetowego interfejsu użytkownika, o których mowa w art. 14 ust. 5 niniejszego rozporządzenia.
Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych na potrzeby koordynacji procesów obejmujących wiele sieci w obszarze zarządzania zdolnością przepustową określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.
- 6) W przypadku gdy więcej niż jedno przedsiębiorstwo kolejowe świadczy kolejową usługę przewozową, zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe mogą wyznaczyć wiodące przedsiębiorstwo kolejowe jako wnioskodawcę w odniesieniu do całej drogi tej usługi. Wiodące przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia co najmniej koordynację wnioskodawców i ich procesów alokacji zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. b), łącząc identyfikatory obiektów, o których mowa w pkt 2.1, dla całej drogi tej usługi.
- 7) W przypadku usługi transportu intermodalnego zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe mogą przekazać rolę wiodącego przedsiębiorstwa kolejowego lub wnioskodawcy operatorowi transportu intermodalnego w odniesieniu do całej drogi odpowiedniej usługi kolejowych przewozów towarowych.
- 8) W przypadku wniosku ad hoc o alokację zdolności przepustowej infrastruktury, na krótko przed wyjazdem lub podczas działania w czasie rzeczywistym, informacje dotyczące odpowiedniej trasy przekazuje się w ramach zmiany odcinka trasy zgodnie z pkt 2.6.7.
Próg czasowy dotyczący czasu pozostałego do odjazdu pociągu w chwili złożenia wniosku o alokację zdolności przepustowej, w odniesieniu do którego wniosek ten należy uznać za doraźny, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.
- 9) W przypadku kolejowych przewozów towarowych, w których rzeczywiste cechy przesyłki wymagają dostosowania przydzielonej trasy, informacje zawarte w komunikacie „ConsignmentNoteMessage”, o którym mowa w pkt 3.1.1, wykorzystuje się jako część modyfikacji odcinka trasy zgodnie z pkt 2.6.7.
- 10) Komunikaty przesyłane w celu przydziału trasy odnoszącej się do kolejowych przewozów towarowych zawierają informacje identyfikujące cichsze trasy przeznaczone do eksploatacji, jeżeli takie istnieją, zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 (TSI „Hałas”), o którym mowa w dodatku A do niniejszego załącznika.
- 11) W przypadku usługi transportu intermodalnego komunikaty wymieniane zgodnie z ppkt 2 i 3 na potrzeby przydziału tras w odniesieniu do odpowiednich kolejowych przewozów towarowych zawierają informacje dotyczące maksymalnego profilu intermodalnych jednostek ładunkowych, które mają być wykorzystywane na potrzeby tej usługi.
- 12) Opracowywany rozkład jazdy odzwierciedla odcinki tras, które zostały potwierdzone jako przydzielone.

2.3.2. Wniosek o przydzielenie trasy

- 1) Komunikat „PathRequestMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Aby złożyć wniosek o przydzielenie trasy, wnioskodawca przesyła „PathRequestMessage” do zainteresowanych zarządców infrastruktury.

2.3.3. Szczegółowe dane o trasie

- 1) Komunikat „PathDetailsMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W odpowiedzi na komunikat „PathRequestMessage” otrzymany od wnioskodawcy zgodnie z pkt 2.3.2 każdy zarządca infrastruktury przesyła komunikat „PathDetailsMessage” w celu określenia szczegółów trasy zaproponowanej wnioskodawcy.

2.3.4. Trasa potwierdzona

- 1) Komunikat „PathConfirmedMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W celu potwierdzenia alokacji trasy zaproponowanej przez zarządcę infrastruktury w komunikacie „PathDetailsMessage”, o której mowa w pkt 2.3.3, wnioskodawca przesyła z powrotem komunikat „PathConfirmedMessage”.
- 3) Po otrzymaniu komunikatu „PathConfirmedMessage” przyjmujący zarządca infrastruktury potwierdza jego odbiór, wysyłając wnioskodawcy inicjującemu komunikat „PathDetailsMessage” potwierdzający rezerwację i włącza odpowiednią trasę do opracowywanego rozkładu jazdy.
- 4) Po otrzymaniu komunikatu „PathDetailsMessage” potwierdzającego rezerwację wnioskodawca przesyła ten komunikat również przedsiębiorstwom kolejowym zaangażowanym na danej trasie oraz wiodącemu przedsiębiorstwu kolejowemu. W przypadku kolejowych przewozów towarowych wiodące przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje potwierdzenie klientom przewozów towarowych.
- 5) Trasę pociągu potwierdzoną przez wnioskodawcę zgodnie z ppkt 1, której potwierdzenie odbioru zostało przyjęte przez otrzymującego zarządcę infrastruktury zgodnie z ppkt 3, uznaje się za przydzieloną, a obie strony uznają odpowiednie uprawnienia do zdolności przepustowej za przyznane.

2.3.5. Odmowa szczegółowych danych o trasie

- 1) Komunikat „PathDetailsRefusedMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku odmowy przyjęcia trasy zaproponowanej przez zarządcę infrastruktury zgodnie z pkt 2.3.3 wnioskodawca przesyła komunikat „PathDetailsRefusedMessage”.

2.3.6. Trasa odwołana

- 1) Komunikat „PathCanceledMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Aby odwołać całość lub część trasy, która została potwierdzona zgodnie z pkt 2.3.4, wnioskodawca przesyła komunikat „PathCanceledMessage” do zarządcy infrastruktury, który jest odpowiedzialny za przyznane uprawnienia do zdolności przepustowej.

2.3.7. Trasa niedostępna

- 1) Komunikat „PathNotAvailableMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy przyznana trasa nie jest już dostępna lub została zmieniona, zarządca infrastruktury odpowiedzialny za przyznaną trasę przesyła wnioskodawcy komunikat „PathNotAvailableMessage”, gdy tylko dowie się o takiej zmianie.
- 3) W przypadku gdy dostępna jest alternatywa dla trasy, która nie jest już dostępna lub została zmieniona, każdy zarządca infrastruktury odpowiedzialny za przyznaną trasę lub jej część proponuje tę alternatywę i przesyła wnioskodawcy komunikat „PathDetailsMessage” zgodnie z pkt 2.3.3, który należy odczytywać wraz z komunikatem „PathNotAvailableMessage”, o którym mowa w ppkt 2. Takich przypadkach zastosowanie mają również następujące warunki:
 - a) jeżeli proponuje się taką alternatywę, wnioskodawca nie jest zobowiązany do przesłania komunikatu „PathRequestMessage”, o którym mowa w pkt 2.3.2;
 - b) jeżeli taka alternatywa nie jest dostępna, każdy zarządca infrastruktury odpowiedzialny za przyznaną trasę lub jej część niezwłocznie przesyła wnioskodawcy komunikat „PathNotAvailableMessage”.

2.3.8. Potwierdzenie otrzymania

- 1) Komunikat „ReceiptConfirmationMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Odbiorca komunikatów, o których mowa w pkt 2.3.2, 2.3.3, 2.3.5, 2.3.6 i 2.3.7, potwierdza odbiór, wysyłając komunikat „ReceiptConfirmationMessage” do zainteresowanej strony w dziedzinie telematki, która wysłała pierwotny komunikat.

2.3.9. *Proces koordynacji alokacji zdolności przepustowej*

Aspekty dotyczące interoperacyjności danych na potrzeby elektronicznej formy informacji ujawnianych w przypadku rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 46 dyrektywy 2012/34/UE, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2.3.10. *Obowiązujący rozkład jazdy*

Każdy zarządca infrastruktury integruje trasy, które uznano za przydzielone zgodnie z pkt 2.3.4 pkt 3 i 5, i udostępnia je jako część obowiązującego rozkładu jazdy zgodnie z art. 5 na warunkach licencji Creative Commons BY-ND 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.

2.4. **Planowane ograniczenia zdolności przepustowej**

2.4.1. *Koordynacja planowanych ograniczeń zdolności przepustowej*

Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych na potrzeby koordynacji planowanych ograniczeń zdolności przepustowej określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2.4.2. *Konsultacje z zainteresowanymi stronami, których dotyczą planowane ograniczenia zdolności przepustowej*

Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych na potrzeby konsultacji z zainteresowanymi stronami, których dotyczą planowane ograniczenia zdolności przepustowej zgodnie z art. 43 i 53 dyrektywy 2012/34/UE, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2.4.3. *Podawanie do wiadomości publicznej planowanych ograniczeń zdolności przepustowej*

Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych na potrzeby podawania do publicznej wiadomości planowanych ograniczeń zdolności przepustowej zgodnie z art. 43 i 53 dyrektywy 2012/34/UE określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

2.4.4. *Tymczasowe zmiany nominalnej charakterystyki infrastruktury wynikające z planowanego ograniczenia zdolności przepustowej*

Publikacja tymczasowych zmian nominalnej charakterystyki infrastruktury za pomocą tymczasowych wartości parametrów sieci w RINF zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o których mowa w dodatku A do niniejszego załącznika, może być zautomatyzowana za pośrednictwem wspólnego europejskiego API wykorzystywanego do udostępniania danych dotyczących tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej zgodnie z pkt 2.4.1, 2.4.2 i 2.4.3.

2.5. **Przygotowanie pociągu**

2.5.1. *Skład pociągu*

- 1) Komunikat „TrainCompositionMessage” dla transportu kolejowego towarów oraz komunikat „Passenger-TrainCompositionMessage” dla kolejowych usług pasażerskich, zwane dalej „komunikatami o składzie pociągu”, muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Każde przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za eksploatację pociągu wysyła do zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu komunikat o składzie pociągu potwierdzający, że zestawiony pociąg jest gotowy do jazdy zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, wyłącznie w odniesieniu do odcinków trasy, na których pociąg ma się poruszać.
- 3) W przypadku usługi transportu intermodalnego przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe odpowiedzialne za eksploatację części trasy pociągu przyjeżdżającego do obiektu infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, w którym zestawiony pociąg ma zostać rozładowany, przesyła komunikat „TrainCompositionMessage” operatorowi tego obiektu infrastruktury kolejowych przewozów towarowych.

- 4) Każdy zarządca infrastruktury udziela dostępu do danych dotyczących składu pociągu, które otrzymuje, zgodnie z art. 4 i 5 wyłącznie w odniesieniu do odcinków kolejowych usług przewozowych świadczonych w jego sieci zgodnie z trasą.
- 5) W przypadku gdy zarządca infrastruktury udziela dostępu do danych dotyczących składu pociągu zgodnie z art. 4 i 5, w sposób spójny ponownie wykorzystuje informacje zawarte w „komunikatach o składzie pociągu” otrzymanych od przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z ppkt 2 tego punktu oraz od zarządców stacji zgodnie z pkt 4.7.1.1 ppkt 3, a także udziela dostępu do tych danych w celu wykorzystania na warunkach licencji Creative Commons BY-NC-ND 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.
- 6) W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe udostępnia dane dotyczące składu pociągu zarządcy infrastruktury lub operatorowi obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych zgodnie z ppkt 2 lub 3, może zażądać, aby komercyjne wykorzystanie tych danych podlegało umowie, chyba że takie wykorzystanie jest objęte otwartą licencją wykorzystywaną przez zarządcę infrastruktury udostępniającego te dane zgodnie z art. 5 i pkt 2.5.1 ppkt 5.
- 7) W przypadku gdy publiczny dostęp do danych dotyczących składu pociągu jest ograniczony zgodnie z art. 5 ust. 3 lub 4, każdy zarządca infrastruktury zapewnia, aby inne zainteresowane strony w dziedzinie telematiki mogły uzyskać dostęp do tych danych zgodnie z art. 4 za pośrednictwem wspólnego unijnego internetowego interfejsu użytkownika, o którym mowa w art. 5 ust. 1.
- 8) W przypadkach, o których mowa w art. 5 ust. 6, dane dotyczące składu pociągu są przesyłane wyłącznie dwustronnie przez przedsiębiorstwo kolejowe do odpowiednich zainteresowanych stron w dziedzinie telematiki zgodnie z art. 4.
- 9) W przypadku gdy przed odjazdem lub po odjeździe zmieniono skład pociągu, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za eksploatację tego pociągu wysyła zaktualizowany komunikat „TrainCompositionMessage” z odniesieniem do miejsca, w którym skład został zmieniony.
- 10) W przypadku gdy zakłócenia lub sytuacje awaryjne powstające w trakcie eksploatacji pociągu pociągają za sobą zmianę parametrów składu pociągu, co może mieć wpływ na dane o ruchu pociągów, o których mowa w pkt 2.6, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za dany pociąg wysyła nowy „komunikat o składzie pociągu” lub przekazuje nowy skład pociągu zgodnie z dodatkiem C do TSI „Ruch kolejowy”.
- 11) Komunikat „TrainCompositionMessage” zawiera parametry zapewniające zgodność składu pociągu ze szczegółowymi zasadami eksploatacji wagonów towarowych na cichszych trasach zgodnie z TSI „Hałas”, o których mowa w dodatku A do niniejszego załącznika. Identyfikacja cichszych tras przeznaczonych do eksploatacji musi być zgodna ze szczegółami przydzielonej trasy, jak określono w pkt 2.3.
- 12) Komunikat „TrainCompositionMessage” umożliwia identyfikację intermodalnej jednostki ładunkowej załadowanej na wagony towarowe.
- 13) Komunikat „TrainCompositionMessage” umożliwia identyfikację wagonów towarowych przewożących towary niebezpieczne. W przypadku gdy co najmniej jeden wagon towarowy jest częścią pociągu przewożącego towary niebezpieczne, dostęp do danych dotyczących składu pociągu jest ograniczony dla ogółu społeczeństwa zgodnie z art. 5 ust. 3 dla całego pociągu.
- 14) W stosownych przypadkach komunikat „TrainCompositionMessage” umożliwia określenie, gdzie wykonywana jest kolejowa usługa przewozowa dla sił zbrojnych.
- 15) Komunikat „PassengerTrainCompositionMessage” obejmuje rozkład miejsc siedzących, przynajmniej w przypadku pociągów, w których możliwa jest rezerwacja miejsc, oraz lokalizację udogodnień dostępnych w pociągu, takich jak klasy, wagony przystosowane dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej i miejsca do przewozu rowerów, jeżeli są dostępne.

Komunikat „PassengerTrainCompositionMessage” stanowi odpowiedni format i środek techniczny w rozumieniu – odpowiednio – art. 9 ust. 3 i art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/782 służący udzielaniu cyfrowego dostępu do informacji związanych z usługami i udogodnieniami na pokładzie pociągu w ramach informacji przekazywanych w trakcie podróży, o których mowa w części II załącznika II do tego rozporządzenia, oraz wypełnianiu odpowiednich obowiązków wynikających z art. 9 ust. 2 i art. 10 ust. 5 tego rozporządzenia.

- 16) „Komunikaty o składzie pociągu” obejmują informacje wymagane do wsparcia procesu rozliczania energii zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1301/2014 („TSI »Energia«”), o którym mowa w dodatku A. W szczególności obejmuje ona europejski numer pojazdów trakcyjnych stanowiących część tego pociągu, zwany identyfikatorem punktu zużycia energii w pokładowych systemach pomiaru energii zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014 („TSI »Lokomotywy i tabor pasażerski«”), o którym mowa w dodatku A, oraz całkowitą masę pociągu. Informacje te są częścią komunikatu o składzie pociągu w momencie odjazdu zgodnie z ust. 2 lub najpóźniej 48 godzin po odjeździe w przypadku anomalii. Zarządca infrastruktury udostępnia te dane odpowiednim systemom rozliczania energii zgodnie z TSI „Energia”.
- 17) W przypadku gdy odbiorca komunikatu „TrainCompositionMessage” wykorzystuje dane zawarte w tym komunikacie do zapewnienia bezpieczeństwa operacji zgodnie z pkt 1.1 ppkt 2 i 3 lub jeżeli zostało to uzgodnione z posiadaczem danych zawartych w tym komunikacie, odbiorca potwierdza odbiór, wysyłając pierwotnemu nadawcy komunikat „ReceiptConfirmationMessage” zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

2.5.2. Pociąg gotowy

- 1) W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ruch pociągu jest gotowe do terminowego uzyskania dostępu do sieci zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy i związaną z nim przydzieloną trasą, w tym gdy trasa ta została zmodyfikowana przez zarządcę infrastruktury na wniosek tego przedsiębiorstwa kolejowego zgodnie z pkt 2.3.1 ppkt 8, obowiązki określone w niniejszym punkcie uznaje się za spełnione.
- 2) W przypadku gdy dostępne są systemy ruchomej łączności radiowej (RMR) albo procedura „Początek jazdy” w ETCS L2 zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 („TSI »Sterowanie«”), o których mowa w dodatku A, zgodnie ze zgłoszeniem w RINF i upoważnieniem do wykorzystania wydanym przez zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu za pośrednictwem regulaminu sieci, obowiązki określone w pkt 2.5.2 uznaje się za spełnione.
- 3) W przypadku gdy albo kolejowe systemy ruchomej łączności radiowej (RMR), albo procedura „rozpoczęcia podróży” w ETCS L2 zgodnie z załącznikiem do TSI „Sterowanie”, o których mowa w dodatku A, zostały zgłoszone przez zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu za pośrednictwem RINF jako funkcje, które mają zostać wdrożone w ciągu 5 lat od osiągnięcia kamienia milowego określonego w dodatku G, środki alternatywne wobec obowiązków określonych w pkt 6, 7 i 8 mogą zostać dopuszczone do użytku przez zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu za pośrednictwem jego regulaminu sieci.
- 4) Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ruch pociągu jest gotowe uzyskać dostęp do sieci po opóźnieniu w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy i związanej z nim przydzielonej trasy, informuje o tym zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu zgodnie z pkt 6, 7 i 8.
- 5) Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ruch pociągu jest gotowe do uzyskania dostępu do sieci z wyprzedzeniem w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy i związanej z nim przydzielonej trasy, może poinformować o tym zarządcę infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu zgodnie z pkt 6, 7 i 8.
- 6) Komunikat „TrainReadyMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 7) W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ruch pociągu ma poinformować zarządcę infrastruktury zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o których mowa w dodatku A, na temat stanu gotowości tego pociągu na otrzymanie dostępu do sieci, to przedsiębiorstwo to przesyła komunikat „TrainReadyMessage” przed odjazdem do zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za sieć odjazdu.
- 8) W przypadku gdy zarządca infrastruktury otrzymujący komunikat „TrainReadyMessage” zgodnie z ppkt 4 wykorzystuje dane zawarte w tym komunikacie do zapewnienia bezpieczeństwa operacji zgodnie z pkt 1.1 ppkt 3 lub do celów rozliczania energii, lub w przypadku gdy zostało to uzgodnione z przedsiębiorstwem wysyłającym, zarządca infrastruktury potwierdza odbiór.

2.5.3. Prognoza gotowości pociągu

- 1) W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe nie jest gotowe do uruchomienia pociągu zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy lub przydzieloną trasą, w tym gdy trasa ta została zmodyfikowana przez zarządcę infrastruktury na wniosek tego przedsiębiorstwa kolejowego zgodnie z pkt 2.3.1 ppkt 8 lub ma opóźnienie z powodu jakiegokolwiek anomalii wpływającej na ten pociąg lub jego eksploatację, która może mieć wpływ na jazdę pociągu przed odjazdem, przesyła ono zarządcy infrastruktury odpowiedzialnemu za sieć odjazdu komunikat „TrainReadyMessage” o statusie „NotReady”, w celu dostarczenia prognozy swojej gotowości na otrzymanie dostępu do sieci, w tym:
 - a) szacunkowy czas trwania opóźnienia za pośrednictwem elementów „TrainDelay” i „TrainReadyTime”;
 - b) ocenę jego przyczyny za pośrednictwem elementu „DelayCause”.
- 2) Nowy komunikat „TrainReadyMessage” wysyła się niezwłocznie, gdy tylko dostępne będą nowe lub zaktualizowane informacje.
- 3) W przypadku gdy zarządca infrastruktury otrzymujący komunikat „TrainReadyMessage” zgodnie z ppkt 1 wykorzystuje go do zapewnienia bezpieczeństwa operacji zgodnie z pkt 1.1 ppkt 3 lub w przypadku gdy zostało to uzgodnione z przedsiębiorstwem wysyłającym, zarządca infrastruktury potwierdza jego odbiór.

2.6. Raportowanie danych o ruchu pociągów

2.6.1. Przepisy ogólne

- 1) Podczas gdy dane dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy odzwierciedlają trasy przydzielone i potwierdzone zgodnie z pkt 2.3, dane o ruchu pociągów, w tym informacje o jeździe pociągu i prognoza dotycząca pociągu, zawierają dane niezbędne do dynamicznej aktualizacji obowiązującego rozkładu jazdy.
- 2) Następujące komunikaty zawierające dane o ruchu pociągów, zwane dalej „komunikatami o ruchu pociągu”, muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1]:
 - a) komunikat „TrainRunningInformationMessage” określony w pkt 2.6.3;
 - b) komunikat „TrainRunningForecastMessage” określony w pkt 2.6.4;
 - c) komunikat „TrainDelayCauseMessage” określony w pkt 2.6.5;
 - d) komunikat „TrainRunningInterruptionMessage” określony w pkt 2.6.6.
- 3) Zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, wyłącznie w odniesieniu do odcinków kolejowych usług przewozowych świadczonych w ich sieci zgodnie z trasą, oraz – w stosownych przypadkach – inni posiadacze danych:
 - a) udzielają dostępu zgodnie z art. 4 i 5 do danych o ruchu pociągów opartych na informacjach zawartych w „komunikatach o ruchu pociągu”;
 - b) poza przypadkami, gdy nie wymaga tego przedsiębiorstwo kolejowe i zostało to z nim dwustronnie uzgodnione, wysyłają „komunikaty o ruchu pociągu” przedsiębiorstwom kolejowym w związku z wykonywanymi przez nie kolejowymi usługami przewozowymi;
 - c) wysyłają „komunikaty o ruchu pociągu” innym zarządcom infrastruktury zgodnie z art. 4 w przypadku kolejowych usług przewozowych podlegających procesom obejmującym wiele sieci;
 - d) mogą wysyłać „komunikaty o ruchu pociągów” innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki zgodnie z art. 4, na wniosek danej zainteresowanej strony i jeżeli zostało to dwustronnie uzgodnione jako usługa.

W przypadkach, o których mowa w art. 5 ust. 5 lit. a) niniejszego podpunktu nie ma zastosowania, a lit. b) niniejszego podpunktu ma zastosowanie.

- 4) W przypadku gdy zarządca infrastruktury lub operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych udziela dostępu do danych o ruchu pociągów zgodnie z art. 5, to w spójny sposób ponownie wykorzystuje informacje zawarte w „komunikatach o ruchu pociągu” i udziela dostępu do tych danych na warunkach licencji Creative Commons BY-SA 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.
- 5) W przypadku gdy praca manewrowa i postój wagonów towarowych odbywa się jako transport ładunków rozproszonych w obiekcie infrastruktury usługowej kolejowych przewozów towarowych, dane o ruchu pociągu są udostępniane zgodnie z art. 4 i zgodnie z pkt 3.2.1.
- 6) W przypadku gdy wagony towarowe są eksploatowane jako pociąg odcinkowy bezpośredni w obiekcie infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, operator tego obiektu udostępnia dane o ruchu pociągów zgodnie z art. 4 i 5 w oparciu o „komunikaty o ruchu pociągu”, o których mowa w ppkt 2. W tym celu wykorzystuje się odniesienie do identyfikatora tego pociągu dla powiązanej trasy rozpoczynającej się w tym obiekcie. W przypadku gdy obiekt ten jest miejscem docelowym tego pociągu odcinkowego bezpośredniego, stosuje się identyfikator tego pociągu dla powiązanej trasy kończącej się w tym obiekcie.
- 7) „Komunikaty o ruchu pociągu” stanowią odpowiednie środki techniczne w rozumieniu art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/782, służące do wypełniania obowiązków wynikających z art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782 oraz przekazywania informacji o ruchu i podróży dotyczących kolejowych usług pasażerskich.
- 8) W przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe usługi pasażerskie udostępnia za pośrednictwem krajowych punktów dostępu dynamiczne dane na temat podróży i ruchu zgodnie z art. 5 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926, w sposób spójny ponownie wykorzystuje dane zawarte w „komunikatach o ruchu pociągu” i stosuje specyfikacje określone w pkt 4.9 lit. d).

2.6.2. Punkty meldunkowe

Komunikaty zawierające dane o ruchu pociągów wysyła się co najmniej w następujących punktach meldunkowych oraz w każdym innym punkcie przejazdu pociągu, zgodnie z ustaleniami między zarządcą infrastruktury lub operatorem obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych a przedsiębiorstwem kolejowym lub operatorem transportu intermodalnego w odniesieniu do pociągu:

- a) punkty odjazdu;
- b) punkty, w których odpowiedzialność za zarządzanie zdolnością przepustową lub zarządzanie ruchem zmienia się pomiędzy kolejnymi zarządcami infrastruktury lub organami ds. alokacji lub pomiędzy zarządcami infrastruktury i operatorami obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych („punkt przekazania”);
- c) punkty, w których odpowiedzialność za eksploatację pociągu przechodzi pomiędzy kolejnymi przedsiębiorstwami kolejowymi, operatorami transportu intermodalnego lub jakąkolwiek kombinacją tych podmiotów („punkt wymiany”);
- d) punkty, w których pociąg przyjeżdża na kolejowe stacje pasażerskie i do obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych oraz na wszelkie inne planowane przystanki pośrednie oraz w których z odjeżdża z tych stacji, obiektów i punktów;
- e) punkty docelowe.

2.6.3. Informacje o jeździe pociągu

- 1) Komunikat „TrainRunningInformationMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W celu raportowania położenia pociągu w czasie rzeczywistym zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, zarządca infrastruktury lub operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych przesyła komunikat „TrainRunningInformationMessage” w momencie odjazdu pociągu z punktów meldunkowych i przyjazdu do punktów meldunkowych.

2.6.4. Prognoza dotycząca pociągu

- 1) Komunikat „TrainRunningForecastMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

- 2) W celu dostarczenia informacji o odstępstwach od zaplanowanych dat i godzin w każdym przypadku ich wystąpienia zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, a tym samym w celu dostarczenia szacunkowej daty i godziny odjazdu pociągu z punktu meldunkowego lub przyjazdu do punktu meldunkowego, zarządca infrastruktury lub operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych przesyła komunikat „TrainRunningForecastMessage”.
- 3) W przypadku opóźnień w punkcie odjazdu lub dodatkowych opóźnień między dwoma punktami meldunkowymi, które mają trwać ponad 15 minut w przypadku pociągów towarowych lub ponad 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich, lub zgodnie z innymi wymogami systemu monitorowania sprawności funkcjonowania zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, wysyła się nowy komunikat „TrainRunningForecastMessage”.
- 4) Komunikat „TrainRunningForecastMessage” umożliwia ocenę *ex post* dokładności oszacowania dokonanego na podstawie tej prognozy i zawiera jej przewidywaną dokładność zgodnie z metodyką określoną w dodatku E.

2.6.5. Przyczyna opóźnienia pociągu

- 1) Komunikat „TrainDelayCauseMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Niezwłocznie po ustaleniu przyczyny opóźnienia, w tym w przypadku pierwszego założenia, oraz w razie aktualizacji przyczyny opóźnienia, zarządca infrastruktury lub operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych wysyła komunikat „TrainDelayCauseMessage”, aby dostarczyć informacje o odstępstwach od zaplanowanych czasów zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, za każdym razem, gdy wystąpią one w odniesieniu do danego pociągu.

2.6.6. Informacje o zakłóceniu usługi

- 1) Komunikat „TrainRunningInterruptionMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W celu dostarczenia informacji o zakłóceniach w świadczeniu kolejowej usługi przewozowej („zakłócenia w świadczeniu usług”) spowodowanych nieplanowanym zatrzymaniem oraz opisując to zakłócenie i jego lokalizację zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, zarządca infrastruktury lub operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych wysyła następujące komunikaty:
 - a) jeżeli długość opóźnienia nie jest znana: komunikat „TrainRunningInterruptionMessage”;
 - b) jeżeli długość opóźnienia jest znana:
 - (i) komunikat „TrainRunningForecastMessage” zgodnie z pkt 2.6.4;
 - (ii) komunikat „TrainDelayCauseMessage” zgodnie z pkt 2.6.5.
- 3) W celu dostarczenia informacji o zakłóceniach w świadczeniu usług wynikających z eksploatacji pociągu przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ten pociąg przesyła komunikaty, o których mowa w ppkt 2 lit. a) i b), zarządcy infrastruktury lub operatorowi obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych odpowiedzialnym za sieć, w której doszło do zakłócenia w świadczeniu usługi. W stosownych przypadkach przyjmujący zarządca infrastruktury lub operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych przesyła zaktualizowane informacje zgodnie z pkt 2.6.1.

2.6.7. Modyfikacja trasy w trakcie eksploatacji

- 1) W przypadku modyfikacji trasy przekraczających próg, o którym mowa w pkt 2.3.1 ppkt 8, zarządcy infrastruktury lub operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych odpowiedzialni za tę trasę powiadamiają zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe o planowanych modyfikacjach tej trasy w swoich sieciach.
- 2) Bez uszczerbku dla ppkt 3 aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych w odniesieniu do informacji, o których mowa w ppkt 1, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B.

- 3) Jeżeli uzgodniona kontynuacja kolejowej usługi pasażerskiej obejmuje zmianę planu podróży poprzez zmianę trasy, częściowe odwołanie lub usunięcie lub dodanie przystanków, zarządca infrastruktury odpowiedzialny za tę kolejową usługę przewozową przesyła komunikat „PathDetailsMessage”, o którym mowa w pkt 2.3.3, zawierający informacje dotyczące modyfikacji odcinka trasy zgodnie z pkt 2.6.1.

2.7. Historyczny rejestr danych dotyczących pociągu

W celu rejestrowania danych dotyczących jazdy zarówno pociągów pasażerskich, jak i towarowych zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A, po przybyciu pociągu do punktu docelowego każdy zarządca infrastruktury i każdy operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych udziela dostępu do historycznego rejestru następujących danych zgodnie z art. 4 i 5 za pośrednictwem wspólnego unijnego internetowego interfejsu użytkownika w obszarze zarządzania ruchem, najpóźniej po 24 godzinach i przez okres co najmniej 12 miesięcy:

- a) obowiązujący rozkład jazdy, o którym mowa w pkt 2.3.10;
- b) referencyjny identyfikator pociągu, o którym mowa w pkt 2.1.2;
- c) wyłącznie w odniesieniu do pociągów pasażerskich: numer identyfikacyjny pociągu pasażerskiego jako „RetailServiceId” w połączeniu z referencyjnym identyfikatorem pociągu, o którym mowa w pkt 2.1.2;
- d) lokalizacje meldunkowe i związane z nimi status pociągu, w ramach informacji o jeździe pociągu, o których mowa w pkt 2.6.3;
- e) faktyczna data i godzina jazdy jako część informacji o jeździe pociągu, o których mowa w pkt 2.6.3;
- f) opóźnienie i ewentualna przyczyna opóźnienia, jako część informacji o jeździe pociągu i informacji o przyczynie opóźnienia pociągu, o których mowa odpowiednio w pkt 2.6.3 i 2.6.5;
- g) skład pociągu, o którym mowa w pkt 2.5.1, który w przypadku transportu kolejowego towarów ogranicza się do:
 - (i) europejskiego numeru pojazdu wszystkich pojazdów w pociągu;
 - (ii) umiejscowienia wszystkich pojazdów w pociągu;
 - (iii) w przypadku transportu intermodalnego – rodzaju intermodalnej jednostki ładunkowej i jej identyfikatora.

2.8. Wymiana danych z innymi zainteresowanymi stronami

Zarządcy infrastruktury, operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych i przedsiębiorstwa kolejowe udostępniają dane zgodnie z art. 4 i wymaganiami określonymi w sekcji 2 niniejszego załącznika innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematycznej odpowiedzialnym za zarządzanie połączeniami z innymi rodzajami transportu.

3. ZARZĄDZANIE WAGONAMI TOWAROWYMI I ICH ŁADUNKIEM

W przepisach niniejszej sekcji określono wymagania dotyczące interoperacyjnej wymiany danych niezbędnej do przeprowadzenia procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b).

3.1. Elektroniczne informacje dotyczące kolejowych przewozów towarowych

3.1.1. Elektroniczny list przewozowy („eCN”)

- 1) Komunikat „ConsignmentNoteMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

- 2) List przewozowy wymieniany drogą elektroniczną za pomocą komunikatu „ConsignmentNoteMessage” podpisanego przy użyciu środków spełniających wymagania dotyczące kwalifikowanych pieczęci elektronicznych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 (*) uznaje się za elektroniczny zapis danych, czyli elektroniczny list przewozowy („eCN”), równoważny z listem przewozowym w formie papierowej.
- 3) Wymiana elektronicznego listu przewozowego odbywa się w następujący sposób:
 - a) w oparciu o informacje o przesyłce dostarczone przez klienta przewozów towarowych wiodącemu przedsiębiorstwu kolejowemu jako pojedynczemu punktowi kontaktowemu, wiodące przedsiębiorstwo kolejowe przesyła komunikat „ConsignmentNoteMessage” wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym zaangażowanym w kolejową usługę przewozową;
 - b) wiodące przedsiębiorstwo kolejowe może udostępniać informacje zawarte w komunikacie „ConsignmentNoteMessage” odpowiednim zainteresowanym stronom w dziedzinie telematiki zgodnie z art. 4.
- 4) Elektroniczny list przewozowy wysłany zgodnie z ppkt 3 uznaje się za wystarczający, aby odbiorcy mogli wykonać swoje części umowy przewozu do momentu przybycia do punktu docelowego lub wymiany z kolejną zainteresowaną stroną.
- 5) W przypadku gdy wiodące przedsiębiorstwo kolejowe przesyła dane właściwym organom zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) 2020/1056, w sposób spójny ponownie wykorzystuje dane zawarte w komunikacie „ConsignmentNoteMessage”, o którym mowa w niniejszej literze, oraz, w stosownych przypadkach, w komunikacie „TrainCompositionMessage”, o którym mowa w pkt 2.5.1.

3.1.2. Systemy rezerwacji, płatności i fakturowania transportu kolejowego towarów

Aspekty dotyczące interoperacyjności wymiany danych i powiązanych systemów rezerwacji, płatności i fakturowania transportu kolejowego towarów przez klientów przewozów towarowych, w tym usług opartych na rozkładzie jazdy ukierunkowanym na transport intermodalny, uwzględniający czasy buforowe i kamienie milowe w multimodalnych terminalach towarowych, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B.

3.2. Ruch wagonów towarowych i ich ładunku

- 1) Przedsiębiorstwa kolejowe zaangażowane w ten sam kolejowy przewóz towarowy realizowany jako transport ładunków rozproszonych prowadzą wzajemną wymianę informacji i indywidualnie zapewniają monitorowanie lokalizacji i statusu wagonów towarowych lub zespołów wagonów towarowych, za które są odpowiedzialne w zakresie danych dotyczących ruchu wagonów towarowych i ich ładunku określonych w pkt 3.2.1–3.2.3.
- 2) Wiodące przedsiębiorstwo kolejowe musi mieć ogólny zarys aktualnej lokalizacji i statusu wagonów towarowych lub zespołu wagonów towarowych oraz ich ładunku na podstawie informacji dostarczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe zaangażowane w ten sam kolejowy przewóz towarowy realizowany transport ładunków rozproszonych.
- 3) Bieżącą lokalizację i stan ładunku, w szczególności intermodalnych jednostek ładunkowych, monitoruje się w oparciu o lokalizację i stan wagonów towarowych, w których znajduje się ładunek.
- 4) Przedsiębiorstwa kolejowe świadczące kolejowe przewozy towarowe mogą przyczyniać się do opracowania wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika, o których mowa w art. 14 ust. 6 i art. 21, na potrzeby udzielania dostępu do danych dotyczących ruchu wagonów towarowych i ich ładunku. W przypadku gdy grupa przedsiębiorstw kolejowych świadczących kolejowe przewozy towarowe wspólnie udostępnia takie wspólne unijne internetowe interfejsy użytkownika, aplikacja ta zapewnia dostęp do danych dotyczących ruchu wagonów towarowych i ich ładunku odpowiednim zainteresowanym stronom w dziedzinie telematiki zgodnie z art. 4 oraz umożliwia wykorzystanie tych danych na warunkach licencji Creative Commons BY-NC-SA 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

3.2.1. Informacje o jeździe wagonów

3.2.1.1. Geolokalizacja wagonów towarowych

- 1) W przypadku gdy na wagonach towarowych zamontowane są urządzenia geolokalizacyjne, posiadacz danych dotyczących pozycjonowania opartego na geolokalizacji udziela dostępu do tych danych innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki eksploatującym te wagony towarowe lub, w stosownych przypadkach, innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki, zgodnie z art. 4.
- 2) Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych w odniesieniu do opartego na geolokalizacji pozycjonowania wagonów towarowych określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

3.2.1.2. Status wagonu

- 1) Komunikat „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Aby zainteresowane strony w dziedzinie telematyki zaangażowane w kolejowy przewóz towarowy realizowany jako transport ładunków rozproszonych miały stałe wiedzę na temat obecnej lokalizacji i statusu wagonów towarowych:
 - a) przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ruch wagonu towarowego lub zespołu wagonów towarowych wysyła komunikat „WagonStatusMessage” wiodącemu przedsiębiorstwu kolejowemu:
 - b) wiodące przedsiębiorstwo kolejowe na żądanie przesyła komunikat „WagonStatusMessage” innym odpowiednim zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki zgodnie z art. 4, w szczególności innym przedsiębiorstwom kolejowym zaangażowanym w ten sam kolejowy przewóz towarowy realizowany jako transport ładunków rozproszonych.
- 3) W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki wysyła komunikat „WagonStatusMessage”, określa, do jakiego typu zdarzenia odnosi się komunikat zgodnie z pkt 3.2.1.3–3.2.1.13.
- 4) O ile nie jest dostępna wspólna operacyjna baza danych dotyczących wagonów i intermodalnych jednostek ładunkowych zgodnie z pkt 3.3.3 lub nie zastosowano wspólnych unijnych internetowych interfejsów użytkownika, o których mowa w pkt 1.7.2, komunikat „WagonStatusMessage” wymienia się dwustronnie zgodnie z art. 4 za pośrednictwem aplikacji telematycznej, o której mowa w art. 14 i pkt 1.7.
- 5) Aby mieć stałą wiedzę na temat aktualnej lokalizacji i statusu wagonów towarowych w ramach usługi kolejowego transportu towarowego nieobsługiwanej jako transport ładunków rozproszonych, zainteresowane strony w dziedzinie telematyki zaangażowane w tę usługę transportową mogą dobrowolnie stosować wymogi określone w pkt 3.2.1.2–3.2.1.13 na podstawie postanowień umownych.

3.2.1.3. Wagon gotowy do ruchu

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Ready To Pull” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy załadowca wagonu towarowego lub, w stosownych przypadkach, napełniający wagon towarowy, których zdefiniowano w art. 3 dyrektywy (UE) 2016/798, poinformowali wiodące przedsiębiorstwo kolejowe, że ich ewentualny ładunek jest gotowy do ruchu, bez uszczerbku dla roli przedsiębiorstwa kolejowego, o której mowa w art. 4 dyrektywy (UE) 2016/798, a tym samym że wagon towarowy może być holowany lub pchany z określonego miejsca załadunku lub rozładunku, wiodące przedsiębiorstwo kolejowe, bez narażania bezpieczeństwa ładunku zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika, wysyła komunikat „WagonStatusMessage” z typem zdarzenia „Wagon Ready ToPull” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2 niniejszego załącznika do przedsiębiorstwa kolejowego odjazdu, które ma holować lub pchać ten wagon towarowy z tego miejsca.

- 3) W przypadku transportu intermodalnego, gdy operator obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych jest odpowiedzialny za załadunek lub rozładunek zespołu wagonów towarowych, przesyła on wiodącemu przedsiębiorstwu kolejowemu komunikat „TrainRunningInformationMessage”, o którym mowa w pkt 2.6.1 ppkt 6 i w pkt 2.6.3, zawierający lokalizację i status pociągu oraz potwierdzający zamknięcie pociągu, czyli, że załadowany lub rozładowany zespół wagonów towarowych mający postój w punkcie meldunkowym jest gotowy do ruchu bez narażania bezpieczeństwa ładunku zgodnie z TSI „Ruch kolejowy”.
- 4) W innych przypadkach aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych w odniesieniu do gotowości ładunku do ruchu między załadowcą wagonu towarowego będącego częścią transportu ładunków rozproszonych lub napełniającym taki wagon z jednej strony, a wiodącym przedsiębiorstwem kolejowym z drugiej, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

3.2.1.4. Wagon holowany

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Pulled” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy wagon towarowy był holowany lub pchany z określonego miejsca załadunku lub rozładunku, przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu odpowiedzialne za ten odjeżdżający wagon wysyła komunikat „WagonStatusMessage” z typem zdarzenia „Wagon Pulled”, zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.5. Odjazd wagonu z punktu początkowego

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Left Origin” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy wagon towarowy odjechał razem z pociągiem z początkowego obiektu infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu odpowiedzialne za ten pociąg wysyła komunikat „WagonStatusMessage” z typem zdarzenia „Wagon Left Origin”, zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.6. Przyjazd wagonu do punktu pośredniego

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Arrival” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy wagon towarowy dotarł do określonego punktu pośredniego wraz z pociągiem, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ten pociąg w momencie przyjazdu wysyła „WagonStatusMessage” z typem zdarzenia „Wagon Arrival” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.7. Odjazd wagonu z punktu pośredniego

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Departure” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy wagon towarowy opuścił określony punkt pośredni wraz z pociągiem, przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu odpowiedzialne za ten pociąg wysyła komunikat „WagonStatusMessage” z typem zdarzenia „odjazd wagonu” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.8. Wagon przekazany

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Handed Over” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy odpowiedzialność za ruch wagonu towarowy przeszła z jednego przedsiębiorstwa kolejowego na kolejne przedsiębiorstwo kolejowe, a wagon towarowy został fizycznie przekazany przez przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za pociąg w momencie przyjazdu następnemu przedsiębiorstwu w określonym punkcie wymiany, przedsiębiorstwo kolejowe przyjazdu przesyła komunikat „WagonStatusMessage” z typem zdarzenia „Wagon Handed Over” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.9. Wagon przejęty

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Taken Over” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy odpowiedzialność za ruch wagonu towarowego przeszła z jednego przedsiębiorstwa na kolejne przedsiębiorstwo, a wagon towarowy został fizycznie przejęty przez przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za pociąg w momencie odjazdu od wcześniejszego przedsiębiorstwa w określonym punkcie wymiany, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za pociąg w momencie odjazdu przesyła komunikat „Wagon Status” z typem zdarzenia „Wagon Taken Over”, zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.10. Nieprawidłowość dotycząca wagonu

- 1) Typ zdarzenia „WagonJourneyIrregularity” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy nieprawidłowe zdarzenie dotyczące wagonu towarowego lub jego ładunku wymaga podjęcia działań, które mogą przerwać jego przewóz, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ten wagon towarowy wysyła komunikat „Wagon Status” z typem zdarzenia „WagonJourneyIrregularity” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2, w celu dostarczenia informacji o zdarzeniu, w tym dalszych szczegółów dotyczących charakteru nieprawidłowości i jej konsekwencji.

3.2.1.11. Skorygowana nieprawidłowość dotycząca wagonu

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Journey Rectified” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Jeżeli nieprawidłowość przejazdu wagonu została skorygowana, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ten wagon towarowy wysyła komunikat „Wagon Status” z typem zdarzenia „Wagon Journey Rectified” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.12. Przyjazd wagonu do punktu docelowego

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Reached Destination” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku gdy wagon towarowy dotarł wraz z pociągiem do docelowego obiektu infrastruktury kolejowych przewozów towarowych, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ten pociąg w momencie przyjazdu wysyła komunikat „Wagon Status” z typem zdarzenia „Wagon Reached Destination” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.1.13. Wagon dostarczony

- 1) Typ zdarzenia „Wagon Delivered” w komunikacie „WagonStatusMessage” musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) Jeżeli wagon towarowy został dostarczony do miejsca załadunku lub rozładunku, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za ten wagon towarowy lub zespół wagonów towarowych w momencie przyjazdu wysyła komunikat „Wagon Status” z typem zdarzenia „Wagon Delivered” zgodnie z pkt 3.2.1.2 ppkt 2.

3.2.2. Ruch intermodalnej jednostki ładunkowej

Aspekty dotyczące interoperacyjności udostępniania danych w odniesieniu do ruchu intermodalnych jednostek ładunkowych określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

3.2.3. Prognozy dotyczące wagonów

- 1) Komunikat prognozy dotyczącej wagonu („WagonETI_ETAMessage”) musi być zgodny ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

- 2) W celu dostarczenia innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki zaangażowanym w kolejową usługę przewozową realizowaną jako transport ładunków rozproszonych prognoz dotyczących wagonów, potwierdzających uzgodnione terminy lub powiadamiających o wszelkich zmianach, każde przedsiębiorstwo kolejowe przesyła, w ramach komunikatu „WagonETI_ETAMessage”, prognozy dotyczące wagonów w punkcie docelowym („ETA”) lub prognozy dotyczące wagonów w punkcie wymiany („ETI”) do:
 - a) wiodącego przedsiębiorstwa kolejowego;
 - b) ewentualnego kolejnego przedsiębiorstwa kolejowego, któremu wagon towarowy zostanie przekazany w punkcie wymiany.
- 3) Każde przedsiębiorstwo kolejowe monitoruje fizyczny transport ładunku i nie później niż w momencie odjazdu z miejsca początkowego lub z ostatniego punktu wymiany oblicza prognozy dotyczące wagonów odnoszące się do następujących typów zdarzeń i punktów meldunkowych:
 - a) w następnym punkcie wymiany: „wagon handed over” określonego w pkt 3.2.1.8;
 - b) w punkcie docelowym: „wagon delivered” określonego w pkt 3.2.1.13.
- 4) Każde przedsiębiorstwo kolejowe oblicza i aktualizuje prognozy dotyczące wagonów w oparciu o co najmniej następujące informacje:
 - a) informacje zawarte w następujących komunikatach otrzymanych od zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych:
 - (i) komunikat „PathDetailsMessage” określony w pkt 2.3.3;
 - (ii) komunikat „TrainRunningInformationMessage” określony w pkt 2.6.3;
 - (iii) komunikat „TrainRunningForecastMessage” określony w pkt 2.6.4;
 - b) informacje „ETA” lub „ETI” zawarte w „WagonETI_ETAMessage” otrzymane od ewentualnych wcześniejszych przedsiębiorstw kolejowych, od których wagony towarowe zostały przejęte w punkcie wymiany.
- 5) W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wymienia lub udostępnia prognozy dotyczące wagonów, musi zapewnić wystarczającą jakość tych informacji, aby wiodące przedsiębiorstwo kolejowe mogło ocenić ich dokładność zgodnie z pkt 1.5 i metodyką pomiaru *ex post* określoną w dodatku E.
- 6) Wiodące przedsiębiorstwo kolejowe porównuje prognozy dotyczące wagonów „ETA” oparte na „WagonETI_ETAMessage” otrzymane od przedsiębiorstwa kolejowego z terminami uzgodnionymi z klientami przewozów towarowych („ArrivalTimeAtLocation”) i informuje zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe.

3.3. Dane referencyjne dotyczące ładunku

3.3.1. Przepisy ogólne

- 1) W celu wsparcia przygotowania pociągu zgodnie z pkt 2.5 i eksploatacji wagonu towarowego zgodnie z pkt 3.2.1 każdy posiadacz pojazdów zapewnia wymianę danych referencyjnych dotyczących taboru za pośrednictwem znormalizowanych i federacyjnych referencyjnych baz danych taboru, o których mowa w pkt 3.3.2.
- 2) W celu wsparcia funkcjonowania transportu intermodalnego zgodnie z pkt 3.2.2:
 - a) każdy posiadacz intermodalnych jednostek ładunkowych („ILU”) zapewnia wymianę danych referencyjnych dotyczących ILU za pośrednictwem znormalizowanych i federacyjnych referencyjnych baz danych dotyczących ILU, o których mowa w pkt 3.3.3;
 - b) każdy posiadacz wagonów towarowych i każdy posiadacz ILU może zapewnić wymianę danych dotyczących statusu operacyjnego swoich wagonów towarowych i ILU za pośrednictwem znormalizowanych i federacyjnych baz danych dotyczących eksploatacji – odpowiednio – wagonów towarowych i ILU, o których mowa w pkt 3.3.4.
- 3) Zainteresowane strony w dziedzinie telematyki odpowiedzialne za dane referencyjne dotyczące ładunku zgodnie z ppkt 1 i 2 zarządzają swoimi danymi referencyjnymi zgodnie z art. 8 ust. 4 i art. 10 oraz udzielają do nich dostępu na warunkach licencji Creative Commons BY-ND 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji.

3.3.2. Referencyjne bazy danych taboru kolejowego

- 1) Pod kierunkiem Agencji posiadacze pojazdów współpracują w celu utworzenia znormalizowanych i federacyjnych referencyjnych baz danych dotyczących taboru na szczeblu unijnym, zarządzania nimi i ich utrzymywania zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [103].
- 2) Posiadacze pojazdów są odpowiedzialni za uzupełnianie i utrzymywanie danych referencyjnych dotyczących taboru w referencyjnej bazie danych dotyczących taboru zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [103] i zapewniają jakość danych. W tym celu posiadacze pojazdów zapewniają, aby udostępniane dane były aktualne i dokładnie odzwierciedlały stan procesów, którym pojazd musi zostać poddany zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami.
- 3) Do celów ppkt 1 posiadacze pojazdów ponownie wykorzystują w ramach referencyjnej bazy danych dotyczących taboru wszelkie dane referencyjne dotyczące taboru z następujących rejestrów:
 - a) europejskiego rejestru pojazdów ustanowionego przez Agencję zgodnie z art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797 i decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614⁽⁵⁾, w szczególności „dane administracyjne”, o których mowa w pkt 5 lit. a) niniejszej sekcji, oraz „dane projektowe”, o których mowa w pkt 5 lit. b) niniejszej sekcji;
 - b) europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV) ustanowionego zgodnie z art. 48 dyrektywy (UE) 2016/797 i decyzją wykonawczą Komisji 2011/665/UE⁽⁶⁾, w szczególności „dane projektowe”, o których mowa w pkt 5 lit. b) niniejszej sekcji.
- 4) W celu zminimalizowania ilości danych udostępnianych do celów eksploatacyjnych oraz w celu zwiększenia efektywności eksploatacji wagonów towarowych, o których mowa w pkt 3.3.1, posiadacze pojazdów zapewniają, aby referencyjne bazy danych dotyczących taboru umożliwiały zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki łatwy i sprawiedliwy dostęp do danych referencyjnych dotyczących taboru kolejowego zgodnie z art. 4 i na warunkach licencji Creative Commons BY-ND 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji.
- 5) Dane referencyjne udostępniane w referencyjnej bazie danych dotyczących taboru grupuje się w następujący sposób:
 - a) dane administracyjne:
dane referencyjne pojazdu, o których mowa w pkt 3 lit. a) niniejszego punktu, dotyczące dopuszczenia pojazdu i jego rejestracji zgodnie z art. 21 i 22 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) dane projektowe:
dane referencyjne pojazdu określone w pkt 3 lit. a) i b) odnoszące się do charakterystyki technicznej taboru, w szczególności dane wymagane przez przedsiębiorstwa kolejowe do zarządzania zdolnością przepustową i ruchem w odniesieniu do ich pociągów zgodnie z sekcją 2 oraz do zarządzania wagonami towarowymi zgodnie z sekcją 3.

3.3.3. Referencyjne bazy danych intermodalnych jednostek ładunkowych

- 1) Pod kierunkiem Agencji posiadacze intermodalnych jednostek ładunkowych („posiadacze ILU”) współpracują w celu utworzenia znormalizowanych i federacyjnych baz danych referencyjnych dotyczących intermodalnych jednostek ładunkowych (ILU), zarządzania nimi i ich utrzymywania zgodnie z ppkt 3, 4 i 5 oraz specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [103] i [1].
- 2) Posiadacze ILU są odpowiedzialni za uzupełnianie i utrzymywanie wysokiej jakości danych w bazach danych, o których mowa w ppkt 1. W tym celu posiadacze ILU zapewniają, aby udostępniane dane były aktualne i dokładnie odzwierciedlały stan procesów, którym ILU musi zostać poddana zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami.

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

⁽⁶⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

- 3) Dane referencyjne są podawane do wiadomości publicznej za pośrednictwem baz danych, o których mowa w ppkt 1, i obejmują one następujące dane:
 - a) identyfikator ILU, w tym wszystkich typów naczep, zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [2];
 - b) typ ILU (kontener, nadwozie wymienne lub naczepa) oraz jego kompatybilność z wagonami towarowymi i trasami zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [2];
 - c) odpowiednie charakterystyki ładunku, jego masa i wymiary.
- 4) W celu zminimalizowania ilości danych udostępnianych do celów operacyjnych oraz w celu zwiększenia efektywności ruchu ILU, o którym mowa w pkt 3.2.2, posiadacze ILU zapewniają, aby bazy danych, o których mowa w ppkt 1, umożliwiały zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki łatwy i sprawiedliwy dostęp do danych referencyjnych dotyczących ILU zgodnie z art. 4 i na warunkach licencji Creative Commons BY-ND 4.0 lub jakiegokolwiek innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji.
- 5) Dane referencyjne udostępniane zgodnie z ppkt 3 grupuje się w następujący sposób:
 - a) dane administracyjne:
dane referencyjne dotyczące ILU odnoszące się do certyfikacji ILU i ich rejestracji zgodnie ze specyfikacjami technicznymi wymienionymi w dodatku C poz. [2];
 - b) dane projektowe:
dane referencyjne dotyczące ILU odnoszące się do charakterystyki technicznej ILU, w szczególności dane wymagane przez operatorów obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych i przedsiębiorstwa kolejowe do przygotowania pociągu zgodnie z pkt 2.5 oraz ruchu ILU zgodnie z pkt 3.2.2.

3.3.4. Operacyjne bazy danych wagonów i intermodalnych jednostek ładunkowych

3.3.4.1. Przepisy ogólne

- 1) W celu zapewnienia śledzenia ruchu pociągu zgodnie z pkt 2.6 oraz ruchu wagonów towarowych i intermodalnych jednostek ładunkowych (ILU) zgodnie z pkt 3.2 oraz związanej z tym komunikacji między wiodącym przedsiębiorstwem kolejowym a innymi zaangażowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi przedsiębiorstwo kolejowe może podzielić dane dotyczące ruchu pociągów udostępniane zarządcom infrastruktury i operatorom obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych oraz wiodącemu przedsiębiorstwu kolejowemu zgodnie z pkt 2.6 na dane dotyczące ruchu wagonów towarowych zgodnie z pkt 3.2.1 oraz dane dotyczące ruchu ILU zgodnie z pkt 3.2.2. W takich przypadkach dane te udostępnia się zgodnie z ppkt 4–8 niniejszego punktu.
- 2) Komunikacja operacyjna między wiodącym przedsiębiorstwem kolejowym a innym zaangażowanym przedsiębiorstwem kolejowym opiera się na danych referencyjnych udostępnianych za pośrednictwem:
 - a) referencyjnych bazy danych dotyczących taboru kolejowego, o których mowa w pkt 3.3.2 niniejszego załącznika, w szczególności numery pojazdów zarejestrowane w europejskim rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2018/1614;
 - b) referencyjnych baz danych dotyczących ILU, o których mowa w pkt 3.3.3 niniejszego załącznika, w szczególności numerów ILU zgodnie z pkt 3.3.3 ppkt 3 lit. a) niniejszego załącznika.
- 3) Dane o ruchu pociągów udostępniane zgodnie z pkt 2.6 przez przedsiębiorstwa kolejowe opierają się również na danych dotyczących statusu operacyjnego wagonów towarowych, o których mowa w pkt 3.3.4, jeżeli są dostępne.
- 4) W celu zminimalizowania ilości danych udostępnianych do celów operacyjnych i informacji dla klientów przewozów towarowych oraz w celu zwiększenia efektywności zarządzania wagonami towarowymi i ILU, o których mowa w pkt 3.2, każde przedsiębiorstwo kolejowe może współpracować w zakresie tworzenia referencyjnych baz danych dotyczących wagonów towarowych i intermodalnych jednostek ładunkowych („WIMO”) oraz zarządzania nimi i ich utrzymywania zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [102].

- 5) Bazy danych WIMO zapewniają łatwy i sprawiedliwy dostęp do danych dotyczących statusu eksploatacyjnego wagonów towarowych i ILU, o których mowa w pkt 3.3.4, wszystkim zainteresowanym stronom w dziedzinie telematiki zgodnie z art. 4 ust. 1, w tym posiadaczom pojazdów i zarządcom floty, oraz klientom przewozów towarowych, o których mowa w umowie przewozu. Odpowiednie udostępnianie danych odbywa się za pomocą aplikacji telematycznej zgodnie z art. 14 i pkt 1.7.
- 6) Każde przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne za uzupełnianie i utrzymywanie wysokiej jakości danych dotyczących statusu wagonów towarowych w bazach danych WIMO. W tym celu każde przedsiębiorstwo kolejowe zapewniają, aby udostępniane dane były aktualne i dokładnie odzwierciedlały stan procesów, którym wagony towarowe i ILU muszą zostać poddane zgodnie z na podstawie mających zastosowanie przepisów.
- 7) Bazy danych WIMO zawierają dane w czasie rzeczywistym odnoszące się do ruchu wagonu towarowego lub ILU od odjazdu do jego ostatecznej dostawy na bocznicę klienta przewozów towarowych. Dane te obejmują informacje dotyczące ruchu wagonów, o których mowa w pkt 3.2.1, oraz prognozy dotyczące wagonów, o których mowa w pkt 3.2.3.
- 8) Dane dotyczące ruchu pociągów, informacje o ruchu wagonów i prognozy dotyczące wagonów oraz informacje dotyczące ruchu ILU są udostępniane przez przedsiębiorstwa kolejowe za pośrednictwem baz danych WIMO najpóźniej w chwili otrzymania czasu zwolnienia wagonu towarowego lub ILU przez klienta przewozów towarowych, o którym mowa w umowie przewozu. Czas zwolnienia jest pierwszym wspólnym wpisem przedsiębiorstwa kolejowego odjazdu w początkowym obiekcie infrastruktury kolejowych przewozów towarowych („przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu”) w bazach danych WIMO dotyczącym przemieszczania wagonu towarowego lub ILU w odniesieniu do określonej usługi transportu kolejowego towarów.

3.3.4.2. Załadunek wagonu towarowego

Przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu rejestruje status „załadunek wagonu towarowego” i udziela dostępu do niego w bazach danych WIMO. Stosuje ten status do czasu powiadomienia go przez klienta przewozów towarowych, o którym mowa w umowie przewozu, o zakończeniu załadunku.

3.3.4.3. Załadowany wagon towarowy na trasie

Przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu rejestruje status „loaded freight wagon on journey” i udziela dostępu do niego w bazach danych WIMO w momencie odjazdu z punktu początkowego zgodnie z pkt 3.2.1.5, załadowanego wagonu towarowego.

3.3.4.4. Pusty wagon towarowy na trasie

Przedsiębiorstwo kolejowe odjazdu rejestruje status „empty freight wagon on journey” i udziela dostępu do niego w bazach danych WIMO w momencie odjazdu z punktu początkowego zgodnie z pkt 3.2.1.5, pustego wagonu towarowego.

3.3.4.5. Rozładunek wagonu towarowego

Przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne za pociąg w momencie przyjazdu do docelowego obiektu infrastruktury kolejowych przewozów towarowych („przedsiębiorstwo kolejowe przyjazdu”) rejestruje status „unloading of the freight wagon” i udziela dostępu do niego w bazach danych WIMO. Stosuje ten status do czasu powiadomienia go o zakończeniu rozładunku przez klienta przewozów towarowych, o którym mowa w umowie przewozu.

3.3.4.6. Pusty wagon towarowy pod kontrolą zarządcy floty pojazdów

Przedsiębiorstwo kolejowe przyjazdu rejestruje status „empty freight wagon under fleet management control” w bazach danych WIMO, aby odzwierciedlić dostępność pustego wagonu towarowego o określonych cechach.

3.4. Wymiana danych z innymi zainteresowanymi stronami

Zarządcy infrastruktury, operatorzy obiektów infrastruktury kolejowych przewozów towarowych i przedsiębiorstwa kolejowe udostępniają dane innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematiki odpowiedzialnym za zarządzanie połączeniami z innymi rodzajami transportu zgodnie z art. 4 i wymaganiami określonymi w sekcji 3.

4. SPRZEDAŻ BILETÓW KOLEJOWYCH W ODNIESIENIU DO KOLEJOWYCH USŁUG PASAŻERSKICH I INFORMACJI O PODRÓŻACH DLA PASAŻERÓW W RUCHU KOLEJOWYM

4.1. Przepisy ogólne

- 1) W przepisach sekcji 4 określono wymagania dotyczące interoperacyjnej wymiany danych niezbędnej do przeprowadzenia procesów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. c), w odniesieniu do wszelkich kolejowych usług pasażerskich świadczonych w Unii.
- 2) Prawa dostępu do danych dotyczących sprzedaży biletów kolejowych określono w art. 4 i 6.
- 3) Dane dotyczące sprzedaży biletów kolejowych obejmują:
 - a) dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów określone w pkt 4.2;
 - b) udostępniane dane taryfowe określone w pkt 4.3;
 - c) dane odnoszące się do warunków przewozu określone w pkt 4.4.

4.2. Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów

4.2.1. Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów

Przepisy niniejszego punktu mają zastosowanie do wszystkich kolejowych usług przewozu pasażerów.

- 1) Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów udostępniane na podstawie art. 6 ust. 1 muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [P.2] i [P.4].
- 2) Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów zawierają co najmniej następujące informacje:
 - a) podstawowe zasady dotyczące wariantów pociągów;
 - b) numer identyfikacyjny pociągu pasażerskiego jako „RetailServiceId” w połączeniu z referencyjnym identyfikatorem pociągu, o którym mowa w pkt 2.1.2–2.1.5;
 - c) różne możliwe sposoby przedstawienia dni kursowania;
 - d) kategoria pociągu, marka oraz powiązany rodzaj transportu, jeżeli jest on inny niż kolej;
 - e) powiązania kolejowych usług przewozowych;
 - f) grupy wagonów osobowych dołączone do pociągów;
 - g) pociągi włączane i rozdzielane;
 - h) połączenia przesiadkowe z innym połączonym identyfikatorem pociągu („łączenie z”);
 - i) połączenia przesiadkowe ze zmianą identyfikatora pociągu („zmiana numeru usługi”);
 - j) szczegółowe informacje na temat kolejowych usług przewozowych, w tym publicznych godzin przyjazdu, publicznych godzin odjazdu i publicznych godzin przejazdu;
 - k) przystanki z ograniczeniami dotyczącymi wsiadania i wysiadania pasażerów;
 - l) pociągi nocne;
 - m) przekraczanie stref czasowych;
 - n) dane szczegółowe dotyczące systemu ustalania cen i rezerwacji;
 - o) identyfikator organizacji dostawcy posiadacza danych określony w pkt 1.2.1;
 - p) obiekty infrastruktury usługowej zdefiniowane w art. 3 pkt 11 dyrektywy (UE) 2012/34;
 - q) dostępność pociągu zgodnie z pkt 4.4.3.1, w tym planowana obecność miejsc siedzących dla osób uprzywilejowanych, miejsc na wózki inwalidzkie, uniwersalnych przedziałów sypialnych;
 - r) pozycje dodatkowe ujęte w usłudze;

- s) czas na przesiadkę między usługami transportu pasażerskiego określony w pkt 4.2.2;
 - t) wykaz stacji;
 - u) istniejące bezpośrednio i pośrednio – o ile są znane – kanały sprzedaży internetowej dystrybutorów, w których można sprawdzić dostępność produktów kolejowych w czasie rzeczywistym.
- 3) Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udziela dostępu do wszystkich swoich danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów zgodnie z art. 6 ust. 1 do wykorzystania na warunkach licencji Creative Commons BY-NC-ND 4.0 lub innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.
- 4) Nie później niż tydzień po opublikowaniu przez zainteresowanych zarządców infrastruktury ostatecznego obowiązującego rozkładu jazdy dla kolejowej usługi pasażerskiej, każde zainteresowane przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udziela dostępu do danych dotyczących rocznego rozkładu jazdy dla pasażerów w odniesieniu do tej usługi zgodnie z art. 6 ust. 1.
- 5) Nie później niż trzy tygodnie przed wejściem w życie aktualizacji rocznego rozkładu jazdy dla pasażerów dotyczącego kolejowych usług pasażerskich każde zainteresowane przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych aktualizuje dane dotyczące rocznego rozkładu jazdy dla pasażerów w odniesieniu do tej usługi zgodnie z art. 6 ust. 1. Dane dotyczące rocznego rozkładu jazdy dla pasażerów dla tej usługi są również aktualizowane, jeżeli ma na nie wpływ zaprzestanie świadczenia kolejowych usług pasażerskich zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2021/782. Przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych może w wyjątkowych okolicznościach dokonać w krótszym terminie nadzwyczajnych aktualizacji swojego rocznego rozkładu jazdy dla pasażerów dotyczącego kolejowych usług pasażerskich.
- 6) Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udziela dostępu do danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów zgodnie z art. 6 ust. 1 przez co najmniej 12 miesięcy od momentu przyjazdu pociągu świadczącego odpowiednią kolejową usługę pasażerską.
- 7) W przypadku gdy bezpośrednia kolejowa usługa pasażerska, z przystankami pośrednimi na stacjach lub bez nich, jest obsługiwana lub ma być obsługiwana przez kilka przedsiębiorstw kolejowych, wiodące przedsiębiorstwo kolejowe wyznaczone zgodnie z art. 13 koordynuje z wszystkimi innymi przedsiębiorstwami kolejowymi świadczącymi tę usługę agregowanie danych dotyczących rozkładów jazdy dla pasażerów w odniesieniu do wszystkich przystanków obsługiwanych w ramach tej usługi. W odniesieniu do każdej poszczególnej części kolejowej usługi pasażerskiej świadczonej przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe przedsiębiorstwo to pozostaje odpowiedzialne za udzielenie dostępu zgodnie z art. 6 do danych zagregowanych przez wiodące przedsiębiorstwo kolejowe.
- 8) Współdzielone dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów udostępniane zgodnie z art. 6 ust 1 powinny uwzględniać:
- a) odpowiedni format i środek techniczny w rozumieniu – odpowiednio, art. 9 ust. 3 i art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/782 – służący udzielaniu cyfrowego dostępu do harmonogramów stanowiących informacji dostarczanych przez podróżą, o których mowa w części I załącznika II do tego rozporządzenia, oraz wypełnieniu odpowiednich obowiązków wynikających z art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 5 tego rozporządzenia;
 - b) cyfrowy format nadający się do odczytu maszynowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 służący udzielaniu dostępu cyfrowego do rozkładów jazdy i planowanych przejść, o których mowa w pkt 1.1 lit. d) ppkt (v) i (vi) załącznika do tego rozporządzenia, w ramach statycznych danych na temat podróży.

4.2.2. Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę

- 1) Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę udostępniane zgodnie z art. 6 ust. 2 muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [P.2] i [P.4].
- 2) Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę zawierają co najmniej następujące informacje:
 - a) czas na przesiadkę na stacji („domyślny minimalny czas na przesiadkę”);

- b) czas na przemieszczenie się między różnymi miejscami w obrębie stacji (np. części stacji, perony), jeśli dotyczy;
- c) czas na przemieszczenie się między stacją a stacjami w okolicy, jeśli dotyczy.
- 3) Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udziela dostępu do danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszących się do czasu na przesiadkę zgodnie z art. 6 ust. 2 do wykorzystania na warunkach licencji Creative Commons BY-NC-ND 4.0 lub innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.
- 4) Nie później niż tydzień po opublikowaniu przez zainteresowanych zarządców infrastruktury ostatecznego obowiązującego rozkładu jazdy kolejowych usług pasażerskich każdy zainteresowany zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych, udziela dostępu zgodnie z art. 6 ust. 2 do czasów na przesiadkę mających zastosowanie do tej usługi w odniesieniu do przyszłego rocznego rozkładu jazdy dla pasażerów.
- 5) Nie później niż trzy tygodnie przed wejściem w życie aktualizacji rocznych rozkładów jazdy dla pasażerów zarządcy stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządcy infrastruktury lub posiadacze danych odpowiedzialni za te zmiany aktualizują odpowiednie dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów zgodnie z art. 6 ust. 2. Zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych może wyjątkowo dokonać nadzwyczajnych aktualizacji w krótszym terminie.
- 6) Każdy zainteresowany zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych udziela dostępu zgodnie z art. 6 ust. 2 do danych dotyczących rozkładów jazdy dla pasażerów odnoszących się do czasu na przesiadkę przez okres co najmniej 12 miesięcy po upływie okresu ważności tych danych.
- 7) W przypadku gdy zarządca stacji, przedsiębiorstwo kolejowe, dystrybutor lub sprzedawca detaliczny łączy co najmniej dwie kolejowe usługi pasażerskie, wykorzystują czas na przesiadkę podany do publicznej wiadomości zgodnie z art. 6 ust. 2 oraz zgodnie z pkt 4.2.2.2 i 4.2.2.3.
- 8) Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę udostępniane zgodnie z art. 6 ust. 2 stanowią cyfrowy format nadający się do odczytu maszynowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 służący do udzielania cyfrowego dostępu do domyślnego czasu na przesiadkę w węźle transportowym, o którym mowa w pkt 1.1 lit. d) ppkt (i) i (ii) załącznika do tego rozporządzenia, w ramach statycznych danych dotyczących podróży.

4.2.2.1. Minimalny czas na przesiadkę

- 1) Zarządcy stacji ustalają zgodnie z poniższą tabelą minimalny czas na przesiadkę zgodnie z art. 15, biorąc pod uwagę publiczną godzinę przyjazdu przyjeżdżającego pociągu pasażerskiego oraz publiczny czas odjazdu odjeżdżającego pociągu pasażerskiego, w tym dodatkowy czas, jaki może być wymagany na odprawę pasażerów, rowerów lub bagażu:

	Minimalny czas na przesiadkę	Strona odpowiedzialna	Obowiązkowe / nieobowiązkowe
W obrębie jednej stacji	Domyślny minimalny czas na przesiadkę na stacji	Zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury	Obowiązkowe
	Minimalny czas na przesiadkę dla określonego rodzaju przewozu osób świadczonego przez określone przedsiębiorstwo		Nieobowiązkowe

	Minimalny czas na przesiadkę	Strona odpowiedzialna	Obowiązkowe / nieobowiązkowe
	Minimalny czas na przesiadkę dla określonego rodzaju przewozu osób, niezależnie od przedsiębiorstwa świadczącego tego rodzaju usługi		Nieobowiązkowe
	Minimalny czas na przesiadkę dla konkretnego przedsiębiorstwa, niezależnie od rodzaju przewozu osób		Nieobowiązkowe
Między dwiema stacjami	Domyślny minimalny czas na przesiadkę między dwiema stacjami	Zaangażowani zarządcy stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządcy infrastruktury	Obowiązkowe dla stacji należących do tej samej metastacji
	Minimalny czas na przesiadkę dla określonego rodzaju przewozu osób świadczonego przez określone przedsiębiorstwo		Nieobowiązkowe
	Minimalny czas na przesiadkę dla określonego rodzaju przewozu osób, niezależnie od przedsiębiorstwa świadczącego tego rodzaju usługi		Nieobowiązkowe
	Minimalny czas na przesiadkę dla konkretnego przedsiębiorstwa, niezależnie od rodzaju przewozu osób		Nieobowiązkowe

- 2) W przypadku stacji posiadających jeden peron, które nie są obsługiwane w ramach regularnych przewozów osób innych niż kolejowe usługi pasażerskie, minimalny czas na przesiadkę na tej stacji odpowiada czasowi trwania postoju pociągów na tej stacji lub jest zerowy.

4.2.2.2. Czas na przesiadkę w obrębie jednej stacji

Czasy na przesiadkę obowiązujące w obrębie jednej stacji stosuje się w następujący sposób:

- w przypadku gdy minimalny czas na przesiadkę jest ustanowiony dla określonej pary usług przewozu osób dla odjazdu i przyjazdu, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas na przesiadkę między tymi usługami;
- w przypadku gdy ustalono minimalny czas na przesiadkę między usługą przewozu osób świadconą przez określone przedsiębiorstwo w odniesieniu do konkretnego rodzaju usługi lub marki a usługą odbioru osób świadconą przez określone przedsiębiorstwo w odniesieniu do konkretnego rodzaju usługi lub marki, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas na przesiadkę między tymi konkretnymi usługami;
- w przypadku gdy ustalono minimalny czas na przesiadkę między usługą dowozu osób konkretnego rodzaju lub pod konkretną marką a usługą odbioru osób konkretnego rodzaju lub pod konkretną marką, niezależnie od zaangażowanych przedsiębiorstw, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas połączenia między tymi konkretnymi rodzajami usług;

- d) w przypadku gdy ustalono minimalny czas na przesiadkę między konkretnym przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za dowóz a konkretnym przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za odbiór, niezależnie od rodzaju usługi lub marki przedmiotowych usług przewozu osób, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas połączenia między usługami przewozu osób świadczonymi przez te konkretne przedsiębiorstwa;
- e) jeżeli żaden z warunków określonych w lit. a)–d) nie jest spełniony, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują domyślny minimalny czas na przesiadkę określony dla tej stacji.

4.2.2.3. Czas na przesiadkę między dwoma stacjami

Czas na przesiadkę mający zastosowanie między dwoma stacjami stosuje się następujący sposób:

- a) w przypadku gdy ustalono minimalny czas na przesiadkę między konkretnym przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za dowóz w odniesieniu do określonego rodzaju usług przewozu osób lub marki a konkretnym przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za odbiór w odniesieniu do określonego rodzaju usług przewozu osób lub marki, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas połączenia między tymi konkretnymi usługami;
- b) w przypadku gdy ustalono minimalny czas na przesiadkę między usługą dowozu osób konkretnego rodzaju lub pod konkretną marką a usługą odbioru osób konkretnego rodzaju lub pod konkretną marką, niezależnie od zaangażowanych przedsiębiorstw, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas połączenia między tymi konkretnymi rodzajami usług;
- c) w przypadku gdy ustalono minimalny czas na przesiadkę między konkretnym przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za dowóz a konkretnym przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za odbiór, niezależnie od rodzaju lub marki przedmiotowych usług przewozu osób, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas połączenia między usługami przewozu osób świadczonymi przez te konkretne przedsiębiorstwa;
- d) w przypadku gdy ustalono domyślny minimalny czas na przesiadkę między dwiema stacjami, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorzy i sprzedawcy detaliczni stosują go jako minimalny czas połączenia między tymi stacjami;
- e) jeżeli żaden z warunków określonych w lit. a)–d) nie jest spełniony, nie stosuje się minimalnego czasu na przesiadkę.

4.2.2.4. Obliczanie czasu na przesiadkę

Aspekty dotyczące interoperacyjności obliczania następujących aspektów określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika:

- 1) czas na przesiadkę dla pasażerów;
- 2) czas na przesiadkę dostosowany do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- 3) czas na przesiadkę dostosowany do pasażerów przewożących rower;
- 4) dodatkowy czas na dodatkowe procedury odprawy pasażerów, rowerów lub bagażu.

4.3. Dane taryfowe

4.3.1. Dane taryfowe za kolejowe usługi pasażerskie

- 1) Dane taryfowe udostępniane na podstawie art. 6 ust. 3 muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [P.3] i [B.16].

- 2) W odniesieniu do bezpośredniego dostępu do danych taryfowych i ich komercyjnego wykorzystania zgodnie z art. 6 ust. 3 zdanie drugie oraz w oczekiwaniu na przyszłe zmiany wymienione w art. 23 lit. c) i e) można uzgodnić na podstawie umowy stosowanie innych formatów danych w pełni zgodnych i interoperacyjnych ze specyfikacjami, o których mowa w dodatku C poz. [P.7].
- 3) Dane taryfowe obejmują kolejowe usługi pasażerskie lub część takich usług oraz co najmniej następujące informacje:
 - a) wszystkie istniejące taryfy i związane z nimi tabele cen, w tym wspólne, specjalne lub zniżkowe ceny i bilety, z wyłączeniem taryf mających zastosowanie do pracowników posiadacza danych lub pracowników innych przedsiębiorstw, pod warunkiem że zostały one uzgodnione na zasadach handlowych jako specjalne taryfy dla przedsiębiorstw;
 - b) informacje wskazujące, czy cena podlega dynamicznemu ustalaniu cen, takiemu jak ustalanie cen w czasie rzeczywistym lub uwzględnienie pojemności, a także informacje o zakresach stosowanych do tej ceny według kategorii;
 - c) link do mających zastosowanie ogólnych i szczegółowych warunków przewozu zgodnie z pkt 4.4;
 - d) wszystkie informacje dotyczące taryf dostarczane przez podróżą, które są niezbędne dla sprzedawców detalicznych, określone w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2021/782;
 - e) wszystkie informacje niezbędne wystawcom do wystawiania biletów zgodnie z następującymi specyfikacjami:
 - (i) pkt 4.5, w którym taryfa podlega sprawdzaniu dostępności;
 - (ii) pkt 4.6 dla elementów bezpieczeństwa;
 - f) zasady wystawiania biletów i kontroli biletów określone w pkt 4.3.2.
- 4) Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udziela dostępu do wszystkich swoich istniejących danych taryfowych zgodnie z art. 6 ust. 3 do wykorzystania na warunkach licencji Creative Commons BY-ND 4.0 lub innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.
- 5) Nie później niż tydzień po opublikowaniu przez odpowiednich zarządców infrastruktury ostatecznego obowiązującego rozkładu jazdy kolejowych usług pasażerskich, każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udziela dostępu do wszystkich istniejących danych taryfowych odnoszących się do tej usługi zgodnie z art. 6 ust. 3, aby zapewnić możliwość zakupu usługi z wyprzedzeniem, bez uszczerbku dla innych taryf dotyczących tej samej kolejowej usługi pasażerskiej, które zostałyby udostępnione zgodnie z ich odpowiednimi warunkami sprzedaży.
- 6) Przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych, który jest odpowiedzialny za te zmiany, udziela dostępu do odpowiednich danych zgodnie z art. 6 ust. 3 co najmniej sześć dni przed wejściem w życie aktualizacji taryf dotyczących kolejowych usług pasażerskich i bez uszczerbku dla innych taryf dotyczących tej samej usługi, które zostałyby udostępnione zgodnie z ich odpowiednimi warunkami sprzedaży.
- 7) Dane taryfowe udostępniane zgodnie z art. 6 ust. 3 stanowią:
 - a) odpowiedni format i środki techniczne w rozumieniu – odpowiednio – art. 9 ust. 3 i art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/782 służący udzielaniu cyfrowego dostępu do warunków dotyczących wszystkich dostępnych taryf stanowiących część informacji dostarczanych przed podróżą, o których mowa w części I załącznika II do tego rozporządzenia, oraz wypełnieniu odpowiednich obowiązków wynikających z art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 5 tego rozporządzenia;
 - b) cyfrowy format nadający się do odczytu maszynowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 służący udzielaniu dostępu cyfrowego do podstawowych wspólnych taryf standardowych i specjalnych, o których mowa w pkt 1.2 lit. c) ppkt (i) i pkt 1.3 lit. a) załącznika do tego rozporządzenia, w ramach statycznych danych na temat podróży.

4.3.2. Zarządzanie zasadami dotyczącymi wystawiania biletów i kontroli biletów

- 1) W celu spójnego wdrożenia zasad dotyczących wystawiania i kontroli biletów przez przedsiębiorstwa kolejowe, dystrybutorów, wystawców i organy kontroli biletów każde przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia dostęp do:
 - a) warunków przewozu określonych w pkt 4.4;
 - b) zasad dotyczących wystawiania biletów kolejowych i kontroli biletów.
- 2) Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, posiadacz danych udostępnia opis zasad wystawiania biletów i kontroli biletów jako dane ustrukturyzowane w formacie nadającym się do odczytu maszynowego każdemu dystrybutorowi lub wystawcy, który jest upoważniony do ich ponownego połączenia z dostępnością ich produktów, a także organom kontroli biletów.

Aspekty dotyczące interoperacyjności technicznej odpowiedniego udostępniania danych określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

4.3.3. Informacje na temat internetowych kanałów sprzedaży przedsiębiorstw kolejowych

W przypadku gdy zainteresowana strona w dziedzinie telematyki zaangażowana w planowanie podróży w ramach procesów sprzedaży biletów kolejowych przedstawia informacje bazujące na narzędziu planowania podróży, wykorzystującym dane, do których uzyskano dostęp na podstawie art. 4–6 w odniesieniu do produktów kolejowych, do których sprzedaży ani dystrybucji nie jest uprawniona, co najmniej ponownie łączy te informacje z internetowymi kanałami sprzedaży, o których mowa w pkt 4.2.1 ppkt 2 lit. u).

4.4. Warunki przewozu

4.4.1. Przepisy ogólne

- 1) Dane dotyczące warunków przewozu zawierają informacje wymienione w pkt 4.4.2–4.4.6.
- 2) Każde przedsiębiorstwo kolejowe udziela, w odniesieniu do świadczonych przez siebie kolejowych usług pasażerskich, dostępu do danych dotyczących warunków przewozu zgodnie z art. 6 ust. 1 do wykorzystania na warunkach licencji Creative Commons BY-NC-ND 4.0 lub innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.
- 3) Każde przedsiębiorstwo kolejowe podaje do publicznej wiadomości i umieszcza na swojej oficjalnej stronie internetowej warunki przewozu mające zastosowanie do świadczonych przez nie kolejowych usług pasażerskich.
- 4) W przypadku gdy sprzedawca detaliczny przedstawia kolejową usługę pasażerską, umieszcza na swojej stronie internetowej i w aplikacjach mobilnych warunki przewozu na podstawie danych, do których ma dostęp zgodnie z ppkt 2, lub udostępnia je za pośrednictwem linku do publikacji odpowiedniego przedsiębiorstwa kolejowego zgodnie z ppkt 3.
- 5) Strony internetowe i aplikacje mobilne wykorzystywane do wyświetlania warunków przewozu zgodnie z pkt 4 i 5 muszą być widoczne, funkcjonalne, zrozumiałe i rzetelne zgodnie z wymaganiami dotyczącymi dostępności określonymi w specyfikacjach wymienionych w dodatku C poz. [P.6].
- 6) Warunki przewozu są prezentowane w formie nie budzącej wątpliwości i są dostępne zgodnie z art. 22 rozporządzenia (UE) 2021/782 i specyfikacjami określonymi w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014⁽⁷⁾ (TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”), o których mowa w dodatku A do niniejszego załącznika.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

- 7) Co najmniej sześć dni przed wejściem w życie aktualizacji warunków przewozu dotyczących kolejowych usług pasażerskich przedsiębiorstwa kolejowe odpowiedzialne za te zmiany udzielają dostępu do odpowiednich danych zgodnie z art. 6. Przedsiębiorstwo kolejowe sporządza wykaz punktów, które zostały zmienione w stosunku do poprzedniej wersji. W przypadku każdej zmiany zachowują one dostęp do wcześniejszej wersji danych przez okres co najmniej jednego roku od momentu, gdy przestały mieć zastosowanie.
- 8) Warunki przewozów udostępniane zgodnie z art. 6 ust. 1 stanowią:
 - a) odpowiedni format i środek techniczny w rozumieniu – odpowiednio – art. 9 ust. 3 i art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/782 służący udzielaniu cyfrowego dostępu do ogólnych warunków mających zastosowanie do umowy stanowiących część informacji dostarczanych przed podróżą, o których mowa w części I załącznika II do tego rozporządzenia, oraz wypełnianiu odpowiednich obowiązków wynikających z art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 5 tego rozporządzenia;
 - b) cyfrowy format nadający się do odczytu maszynowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 służący udzieleniu dostępu cyfrowego do różnych warunków, o których mowa w pkt 1.3 lit. a) załącznika do tego rozporządzenia, w ramach statycznych danych na temat podróży.

4.4.2. Warunki przewozu osób

Każdy przewoźnik kolejowy lub, w stosownych przypadkach, sprzedawca detaliczny zwraca uwagę pasażerów na następujące informacje dotyczące warunków przewozu osób:

- a) warunki przewozu przedsiębiorstwa kolejowego;
- b) informacje o prawach pasażerów zgodnie z art. 30 rozporządzenia (UE) 2021/782;
- c) akceptowane sposoby płatności;
- d) warunki sprzedaży i warunki obsługi posprzedażnej, zwłaszcza wymiany biletów i zwrotu pieniędzy za bilety;
- e) procedury składania skarg bez uszczerbku dla art. 18 rozporządzenia (UE) 2021/782 i zgodnie z tym artykułem.

4.4.3. Warunki przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz pomocy dla nich;

4.4.3.1. Dostępność taboru kolejowego

Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, sprzedawca detaliczny zwraca uwagę pasażerów na następujące informacje dotyczące dostępności taboru kolejowego:

- a) kategorie pociągów i numery pociągów, w których dostępne są udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (numer linii, w przypadku gdy określone numery pociągów nie mogą być podane do wiadomości publicznej);
- b) typy i minimalna ilość udogodnień dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pociągach określone w TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika, w normalnych warunkach eksploatacji;
- c) metody zwracania się o pomoc przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego, w szczególności następujące informacje:
 - (i) czas zgłoszenia wniosku o asystę;
 - (ii) punkty kontaktowe odpowiedzialne za wnioski o pomoc, w tym adres e-mail i numer telefonu biur pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - (iii) godziny pracy;
 - (iv) warunki, na jakich udzielana jest pomoc zgodnie z art. 23 i 24 rozporządzenia (UE) 2021/782;
- d) maksymalny rozmiar i masę wózków inwalidzkich, wliczając wagę pasażera, dopuszczalne bez uszczerbku dla TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika;
- e) warunki przewozu w odniesieniu do osób lub zwierząt towarzyszących;

- f) link, pod którym dostępne są warunki dostępu do stacji zgodnie z pkt 4.4.3.2.

4.4.3.2. Dostępność na stacjach

- 1) Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, sprzedawca detaliczny zwraca uwagę pasażerów na informacje dotyczące dostępności stacji odjazdu i przyjazdu na podstawie danych dotyczących dostępności, o których mowa w ppkt 2, jeżeli są one dostępne.
- 2) Podmiot odpowiedzialny za gromadzenie, utrzymywanie i wymianę danych dotyczących dostępności zgodnie z art. 7a TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” gromadzi, przekształca i przekazuje te dane do europejskiej bazy danych dotyczących dostępności stacji kolejowych („ERSAD”) prowadzonej przez Agencję zgodnie z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika. Dane te przekazuje się zgodnie z formatem określonym w specyfikacjach, o których mowa w poz. [B.15] w dodatku C do niniejszego załącznika, oraz zgodnie z warunkami dostępu określonymi w licencji Creative Commons BY-NC-ND 4.0 lub innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej licencji otwartej lub wszelkich innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunkach dostępu wspólnie uzgodnionych przez zaangażowane zainteresowane strony.

4.4.4. Warunki przewozu bagażu

Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, sprzedawca detaliczny zwraca uwagę pasażerów na informacje dotyczące warunków przewozu bagażu, w tym warunków transportu bagażu jeżeli oferowana jest usługa rejestracji bagażu.

4.4.5. Warunki przewozu rowerów

- 1) Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, sprzedawca detaliczny zwraca uwagę pasażerów na następujące informacje dotyczące warunków przewozu rowerów, jeżeli oferowany jest przewóz rowerów zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) 2021/782:
 - a) kategorie oraz numery pociągów, w których dostępny jest przewóz rowerów, w tym rodzaje oraz liczbę miejsc dostępnych dla rowerów, a także - w przypadku, gdy numer pociągu nie jest podany do publicznej wiadomości – numer linii;
 - b) szczególne godziny i okresy, w których przewóz rowerów może być ograniczony, wraz ze szczegółami tych ograniczeń;
 - c) wszelkie obowiązujące taryfy dotyczące przewozu rowerów;
 - d) czy wymagana jest specjalna rezerwacja miejsca do przewozu roweru w pociągu oraz metodę, którą należy zastosować w celu dokonania rezerwacji, w tym:
 - (i) okres wyprzedzenia;
 - (ii) w stosownych przypadkach: szczegółowe informacje na temat konkretnych kanałów sprzedaży służących rezerwacji miejsca do przewozu rowerów i godzin pracy;
 - e) aktualne informacje na temat dostępności zdolności przewozowych na potrzeby przewozu rowerów.
- 2) Jeżeli przewoźnik nie prowadzi przewozu rowerów, informuje o tym fakcie.

4.4.6. Warunki przewozu samochodów osobowych, motocykli i łodzi („samochody”)

Każde przedsiębiorstwo kolejowe lub, w stosownych przypadkach, sprzedawca detaliczny zwraca uwagę pasażerów na następujące informacje dotyczące warunków przewozu samochodów, jeżeli oferowana jest usługa przewozu samochodów:

- a) rodzaje i liczbę pociągów, w których dostępny jest przewóz samochodów;
- b) szczególne godziny i okresy, w których dostępny jest przewóz samochodów;
- c) standardowe taryfy dotyczące przewozu samochodów, w tym taryfy za udostępnienie pasażerom miejsc w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe oferuje takie miejsca;
- d) konkretny adres i czas załadunku samochodów do pociągu;

- e) konkretny adres i czas przyjazdu pociągu na stację docelową w celu rozładunku samochodów z pociągu;
- f) rozmiar, masę i inne ograniczenia w odniesieniu do przewozu samochodów.

4.5. Dostępność i rezerwacje

4.5.1. Przepisy ogólne

- 1) Zezwolenie na świadczenie usług w zakresie potwierdzonych zindywidualizowanych ustaleń, a mianowicie rezerwacji obejmujących transport, miejsca dla pasażerów lub pomoc, może, na wniosek dystrybutora, stanowić część jednej transakcji łączącej zarówno umowę przewozu, jak i co najmniej jeden określony rodzaj pomocy lub szczególny rodzaj miejsc.
- 2) Alternatywnie rezerwacja może dotyczyć, oprócz umowy o przewóz, oddzielnej sprzedaży rezerwacji określonego rodzaju pomocy lub dowolnego rodzaju miejsca dla pasażera, takiego jak miejsce siedzące, kuszетка, przedział sypialny, miejsce siedzące dla osoby uprzywilejowanej lub miejsce na wózek inwalidzki. Może ona również dotyczyć rezerwacji kolejowej usługi pasażerskiej związanej z przewozem bagażu lub samochodu lub rezerwacją miejsca do przewozu roweru.
- 3) Dostępność produktu kolejowego odnosi się do produktu kolejowego, który może zostać zakupiony przez pasażera w danym momencie w odniesieniu do:
 - a) określonego rodzaju pomocy;
 - b) określonego rodzaju miejsca dla pasażera;
 - c) przewozu bagażu, samochodu lub roweru;
 - d) konkretnej ceny podlegającej dynamicznemu kształtowaniu cen.
- 4) W przypadku gdy taryfa lub produkt podlegają sprawdzaniu dostępności, ale zostały wyprzedane lub nie mają zastosowania do zakupu dokonywanego przez pasażera w danym momencie w odniesieniu do określonego pociągu, informacje na temat usług powiązanych pozostają dostępne i są oferowane przez dystrybutora lub sprzedawcę detalicznego na żądanie.
- 5) Dystrybutor ma możliwość łączenia w sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny sposób produktów kolejowych uzyskanych od co najmniej jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub innego dystrybutora, niezależnie od zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych. Dystrybutor ma możliwość pobierania informacji o podróży ze swojej wyszukiwarki połączeń i określania powiązanych cen lub przedziału cen dla każdego odcinka podróży pasażera, jako całości lub, w stosownych przypadkach, w odniesieniu do jej części. Zarówno wyszukiwarka podróży, jak i silnik wyceny dystrybutora mają możliwość korzystania z danych, do których uzyskano dostęp zgodnie z art. 4 i 6 niniejszego rozporządzenia. Dystrybutorzy mają możliwość sprawdzania dostępności produktów kolejowych za pośrednictwem systemu przypisującego przedsiębiorstwa kolejowego i dystrybutorzy umożliwiają rezerwację tych produktów kolejowych.
- 6) Sprzedawca detaliczny ma możliwość łączenia w sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny sposób produktów kolejowych uzyskanych od co najmniej jednego dystrybutora.
- 7) Gdy dystrybutor lub sprzedawca detaliczny łączy produkty kolejowe, zwraca się z wnioskiem o zgłoszenie przewoźnikowi sprzedaży produktów do wystawców odpowiednich biletów, zgodnie z punktem 4.6.
- 8) Specyfikacje dotyczące łączenia produktów przez dystrybutora lub sprzedawcę detalicznego, jak również odpowiednią komunikację między nimi, określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.
- 9) Z wyjątkiem specyfikacji dotyczących API, które mają być wykorzystywane przez dystrybutorów do sprawdzania dostępności lub rezerwowania produktu kolejowego, które określono w pkt 4.5, specyfikacje dotyczące API stosowanych do dystrybucji i sprzedaży produktu kolejowego określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

4.5.2. *Zapytanie o dostępność i wniosek o rezerwację*

- 1) Wszyscy dystrybutorzy zapewniają przekazywanie zapytań kupujących (sprzedawców detalicznych lub klientów) o dostępność usługi lub rezerwację, ze swojego systemu dystrybucji do systemu atrybucji przewoźnika, zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [B.5] ⁽⁸⁾. i na podstawie postanowień umownych.
- 2) Zgodnie z częścią III załącznika II do rozporządzenia (UE) 2021/782 poszczególne rodzaje zapytań dotyczących rezerwacji są następujące:
 - a) zapytanie o dostępność;
 - b) zapytanie rezerwacyjne;
 - c) wniosek o częściowe odwołanie;
 - d) wniosek o całkowite odwołanie.
- 3) Zapytanie o dostępność udostępniane na podstawie ust. 1 i art. 6 ust. 4 stanowi odpowiedni środek techniczny w rozumieniu art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2021/782 służący udzieleniu cyfrowego dostępu do operacji w systemach rezerwacji, o których mowa w części III załącznika II do tego rozporządzenia, i wypełniania odpowiednich obowiązków wynikających z art. 10 ust. 5 tego rozporządzenia.

4.5.3. *Odpowiedź na zapytanie o dostępność i wniosek o rezerwację*

- 1) Jeżeli dystrybutor złożył zapytanie o dostępność lub wniosek o rezerwację zgodnie z pkt 4.5.2, zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają aby ich systemy przypisujące udostępniały odpowiedź systemowi dystrybucji tego dystrybutora występującemu z zapytaniem lub wnioskiem w odniesieniu do określonego przez niego produktu kolejowego zgodnie ze specyfikacjami określonymi w dodatku C poz. [B.5] i na podstawie postanowień umownych.
- 2) Różne rodzaje odpowiedzi w sprawie rezerwacji są następujące:
 - a) odpowiedź dotycząca dostępności;
 - b) potwierdzenie wniosku o rezerwację;
 - c) potwierdzenie wniosku o częściowe odwołanie;
 - d) potwierdzenie wniosku o całkowite odwołanie;
 - e) propozycja zamiany;
 - f) odpowiedź negatywna.

4.5.4. *Dostępność i zastrzeżenia dotyczące pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się*

- 1) Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy dystrybutor zapewniają, aby ich system przypisujący i system dystrybucji umożliwiały odpowiednio wymianę danych dotyczących przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się i asysty dla nich zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [B.10].
- 2) Każde przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia, aby jego system przypisujący umożliwiał wydanie numeru potwierdzającego rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w odniesieniu do każdego odjazdu i przyjazdu w ramach zarezerwowanej kolejowej usługi pasażerskiej. Numer potwierdzający daje pasażerowi gwarancję i pewność, że pomoc zostanie udzielona, a także określa odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za zapewnienie asysty.

4.5.5. *Dostępność i rezerwacja miejsc do przewozu rowerów*

Co najmniej w odniesieniu do kolejowych usług pasażerskich, w przypadku których wymagana jest rezerwacja miejsc do przewozu rowerów zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/782, każde przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia, aby jego system przypisujący umożliwiał sprawdzenie dostępności miejsc do przewozu rowerów lub ich rezerwację zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.5.2 i 4.5.3 niniejszego załącznika.

⁽⁸⁾ W odniesieniu do zapytań o dostępność lub wniosków o rezerwację pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej i późniejszych odpowiedzi w pkt 4.5.4 określono mające zastosowanie specyfikacje.

4.5.6. *Dostępność i rezerwacje w zakresie przewozu samochodów*

Co najmniej w przypadku kolejowych usług pasażerskich, w ramach których oferuje się przewóz samochodów, każde przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia, aby jego system przypisujący umożliwił sprawdzenie dostępności przewozu samochodów lub jego rezerwację zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.5.2 i 4.5.3.

4.6. **Wydawanie biletów na dystrybucję produktów**

Wystawca jest odpowiedzialny za wydawanie biletów zgodnie z pkt 4.6.1, 4.6.2 i 4.6.3, w tym za zgłaszanie biletów, które wystawił na usługę transportu pasażerskiego, przedsiębiorstwom kolejowym świadczącym tę usługę transportową.

4.6.1. *Elementy bezpieczeństwa w przypadku dostawy drogą elektroniczną*

- 1) Każdy wydawca biletu lub rezerwacji dotyczącej kolejowej usługi pasażerskiej generuje dane dotyczące bezpieczeństwa zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku C poz. [B.12], gdy tylko status dystrybucji i dane dotyczące transakcji sprzedaży zostaną pomyślnie przesłane do systemu dystrybucji dystrybutora.
- 2) W celu zapewnienia, aby odpowiednie organy kontroli biletów mogły sprawdzić autentyczność elementów bezpieczeństwa, wystawca tworzy te elementy bezpieczeństwa do celów dostawy drogą elektroniczną z wykorzystaniem infrastruktury klucza publicznego (PKI) zgodnie z pkt 1.3 lit. b).

4.6.2. *Numer referencyjny dokumentacji*

- 1) Każdy wystawca sporządza numer referencyjny dokumentacji zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [B.5] w celu zgłoszenia biletów lub rezerwacji, które wystawił zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym. Każdy wystawca wykonuje następujące działania:
 - a) łączy numer referencyjny dokumentacji ze wszystkimi danymi dotyczącymi biletu;
 - b) rejestruje numer referencyjny dokumentacji w systemie przypisującym danych przedsiębiorstw kolejowych;
 - c) podaje numer referencyjny dokumentacji na bilecie lub rezerwacji pasażera.
- 2) Każdy wydawca przeprowadza proces określony w ppkt 1, gdy tylko status dystrybucji i dane dotyczące transakcji sprzedaży zostaną pomyślnie przesłane do systemu dystrybucji dystrybutora.

4.6.3. *Rodzaje i formaty biletów*

- 1) Każde przedsiębiorstwo kolejowe i organ kontroli biletów akceptują co najmniej bilety wystawione w formie elektronicznej zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [B.11], z wyjątkiem następujących przypadków:
 - a) bilet nie jest odpowiedni dla podróży odbywanej przez pasażera;
 - b) organ kontroli biletów ma uzasadnione podstawy, by podejrzewać oszustwo;
 - c) bilet nie jest wykorzystywany zgodnie z warunkami przewozu, o których mowa w pkt 4.4.
- 2) Każdy wystawca ma możliwość wykorzystywania co najmniej jednego z rodzajów i formatów biletu, zgodnie ze specyfikacjami, o których mowa w dodatku C poz. [B.11], w celu wydania biletu na produkt kolejowy zakupiony przez pasażera.
- 3) Przewoźnicy kolejowi akceptują te same rodzaje i formaty biletu, zarówno w odniesieniu do sprzedaży dokonywanej przez jedno z zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych („sprzedaż bezpośrednia”), jak i sprzedaży dokonywanej przez niezależnego wystawcę („sprzedaż pośrednia”).

4.6.4. *Kontrola biletu i zmiana stanu biletu*

Organy kontroli biletów, które otrzymały od wystawcy certyfikaty bezpieczeństwa dla wydanych biletów, udostępniają dane dotyczące kontroli biletów i zmiany stanu biletów wystawcom biletów zgodnie z pkt 4.6.4.1 i 4.6.4.2.

4.6.4.1. Adnotacja dotycząca biletu

- 1) Komunikaty dotyczące pobierania biletów online („RetrieveTicketRequest”; „RetrieveTrainTicketRequest”) i komunikat z adnotacją do biletu („AddAnnotationRequest”) muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [B.14].
- 2) Organ kontroli biletów wysyła do wystawcy biletu, który kontroluje, wiadomość w celu pobrania tego biletu online („RetrieveTicketRequest”; „RetrieveTrainTicketRequest”).
- 3) Organ kontroli biletów wysyła adnotację o bilecie („AddAnnotationRequest”) do wystawcy kontrolowanego przez nią biletu oraz do innych organów kontroli biletów zaangażowanych w kontrolę tego biletu.

4.6.4.2. Wniosek o zwrot kosztów lub odszkodowanie

- 1) System dystrybucji dystrybutora występujący z wnioskiem wysyła wnioski o zwrot kosztów i odszkodowanie w imieniu pasażerów do systemu przypisującego właściwych przedsiębiorstw kolejowych w odniesieniu do danego biletu lub wspólnego biletu.
- 2) Struktura wniosków pasażerów o zwrot kosztów lub odszkodowanie musi być zgodna z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/949 ^(*). Odpowiednie specyfikacje dotyczące interoperacyjnej wymiany danych między dystrybutorem a zainteresowanym przedsiębiorstwem kolejowym określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.

4.7. Informacje o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym przekazywane w trakcie podróży

4.7.1. Informacje na stacji

4.7.1.1. Przepisy ogólne

- 1) Każdy zarządca stacji przekazuje pasażerom na stacji zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/782 wizualne i dźwiękowe informacje o podróżach dla pasażerów, z uwzględnieniem ich dostępności zgodnie z art. 22 rozporządzenia (UE) 2021/782 i specyfikacjami określonymi w TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika.
- 2) Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych integruje posiadane informacje dotyczące stacji, w tym peronów i, w stosownych przypadkach, sektorów peronów, na których pociągi mają się zatrzymywać, zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [P.2] i [P.4] do niniejszego załącznika, z następującymi informacjami dotyczącymi przyjazdu i odjazdu pociągów:
 - a) ruch pociągu na podstawie danych zawartych w komunikatach otrzymanych zgodnie z pkt 2.6;
 - b) skład pociągu na podstawie danych zawartych w komunikatach otrzymanych zgodnie z pkt 2.5.1.
- 3) Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych udziela dostępu do informacji zintegrowanych zgodnie z ppkt 2 innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematyki zgodnie z art. 4 i za pośrednictwem krajowych punktów dostępu do wykorzystania na warunkach licencji Creative Commons BY-ND 4.0 lub innej równoważnej lub mniej restrykcyjnej otwartej licencji lub innych równoważnych lub mniej restrykcyjnych warunków dostępu, na które wspólnie zgodzą się zaangażowane zainteresowane strony.

^(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/949 z dnia 27 marca 2024 r. ustanawiające wspólny formularz wniosków o zwrot kosztów lub odszkodowanie z tytułu opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania połączenia w ramach usług kolejowych, składanych przez pasażerów w ruchu kolejowym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 (Dz.U. L, 2024/949, 2.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

- 4) Przepisy ppkt 1 stosuje się bez uszczerbku dla przepisów TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika, do stacji, w których systemy informacyjne, a mianowicie systemy zapowiedzi głosowych lub dynamiczne urządzenia wizualne, takie jak wyświetlacze, są odnawiane lub modernizowane lub zostały niedawno zainstalowane.
- 5) Każdy zarządca stacji lub, w stosownych przypadkach, zarządca infrastruktury lub posiadacz danych podejmuje decyzję zgodnie z art. 15 ust. 3 i 4 w następujących kwestiach:
 - a) rodzaj zainstalowanych systemów informacyjnych, a mianowicie systemów zapowiedzi głosowych lub dynamicznych urządzeń wizualnych jako wyświetlaczy;
 - b) termin udzielania informacji;
 - c) miejsce w obrębie stacji, gdzie zostaną zamontowane elementy systemu informacyjnego.

4.7.1.2. Odjazdy pociągów

Każdy zarządca stacji przekazuje pasażerom na stacji co najmniej następujące informacje o odjazdach pociągów:

- a) kategoria i numer pociągu;
- b) stacje docelowe;
- c) wszystkie przystanki pośrednie i najważniejsze przesiadki;
- d) godzina odjazdu;
- e) peron lub tor, z którego odjeżdża pociąg;
- f) przyporządkowanie sektorów peronu do numerów wagonów, w tym, w stosownych przypadkach, powiązanych usług i udogodnień na pokładzie.

4.7.1.3. Przyjazdy pociągów

Każdy zarządca stacji przekazuje pasażerom na stacji co najmniej następujące informacje o przyjazdach pociągów:

- a) kategoria i numer pociągu;
- b) stacja początkowa;
- c) wszystkie przystanki pośrednie;
- d) godzina przyjazdu;
- e) peron lub tor, na który wjeżdża pociąg.

4.7.1.4. Odstępstwa od planowanych informacji

- 1) W przypadku gdy kolejowa usługa pasażerska odbiega od obowiązującego rozkładu jazdy, właściwi zarządcy infrastruktury przekazują zarządcom stacji w stosownym czasie odpowiednie informacje o ruchu i podróży oraz odstępstwa od planowanych informacji określonych w ppkt 3 i zgodnie ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 2) W przypadku odstępstwa od planowanych informacji każdy zarządca stacji dostarcza pasażerom na stacji informacje o jeździe w czasie rzeczywistym oraz prognozy. Odpowiednie odstępstwa muszą być wyraźnie wskazane pasażerom na stacji.
- 3) Informacje o odstępstwach od ruchu planowego obejmują co najmniej następujące informacje oparte na danych o ruchu pociągów określonych w pkt 2.6:
 - a) opóźnienia i przyczyny opóźnienia, jeżeli są znane, w ramach przyczyny opóźnienia pociągu;
 - b) zmiana toru lub peronu w ramach informacji o jeździe pociągu;
 - c) całkowite lub częściowe odwołanie pociągu i zmiana trasy w ramach informacji o modyfikacji podróży pociągu.

4.7.2. Informacje w pojeździe

- 1) Każde przedsiębiorstwo kolejowe zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/782 przekazuje pasażerom w pojeździe aktualne informacje dla pasażerów, które są dostępne zgodnie z art. 22 rozporządzenia (UE) 2021/782 i specyfikacjami określonymi w PRM TSI, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika. Informacje takie są zintegrowane na podstawie danych o ruchu pociągów zawartych w komunikatach otrzymanych zgodnie z pkt 2.6 niniejszego załącznika.
- 2) Przepisy ppkt 1 stosuje się, bez uszczerbku dla przepisów PRM TSI, o której mowa w dodatku A do niniejszego załącznika, do nowego taboru oraz do odnowionego lub zmodernizowanego taboru, w przypadku gdy systemy informacyjne, a mianowicie systemy zapowiedzi głosowych i wyświetlacze, są odnawiane lub modernizowane lub zostały niedawno zainstalowane.
- 3) Każde przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje pasażerom pojazdu co najmniej następujące informacje:
 - a) na stacji odjazdu oraz na każdym przystanku pośrednim:
 - (i) kategoria i numer pociągu;
 - (ii) stacje docelowe;
 - (iii) wszystkie przystanki pośrednie;
 - (iv) planowa godzina dotarcia do punktu docelowego i przystanków pośrednich;
 - b) przewidywana godzina odjazdu, przyczyny opóźnienia, jeżeli są znane, oraz inne informacje o zakłóceniu;
 - c) nazwa następnej stacji przed przyjazdem na którykolwiek przystanek pośredni;
 - d) przed przyjazdem na którykolwiek główny przystanek pośredni i do punktu docelowego:
 - (i) nazwa następnej stacji;
 - (ii) planowa godzina przyjazdu;
 - (iii) przewidywana godzina przyjazdu, przyczyny opóźnienia, jeżeli są znane, oraz inne informacje na temat zakłócenia;
 - (iv) następne najważniejsze przesiadki według uznania przedsiębiorstwa kolejowego.
- 4) Każde przedsiębiorstwo kolejowe podejmuje decyzję w sprawie:
 - a) rodzaju zainstalowanych systemów informacyjnych, a mianowicie wyświetlaczy i systemów zapowiedzi głosowych;
 - b) terminu udzielania informacji;
 - c) miejsca w pociągu, w którym zainstalowane są systemy informacyjne.

4.8. Wspólne dane referencyjne do celów sprzedaży biletów kolejowych

- 1) Agencja zarządza następującymi wspólnymi wykazami kodów do celów sprzedaży biletów kolejowych jako wspólnymi danymi referencyjnymi zgodnie z art. 8 i 9 oraz specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [105] i udziela do nich dostępu do nich na warunkach licencji EUPL 1.2:
 - a) dane referencyjne dla europejskich systemów rezerwacji;
 - b) dane referencyjne kodów dla danych dotyczących rozkładów jazdy dla pasażerów;
 - c) dane referencyjne kodów dla danych taryfowych;
 - d) elementy katalogu danych;
 - e) wykaz kodów pasażerów;
 - f) wszelkie inne dane i wykazy kodów niezbędne do wykorzystywania dokumentów technicznych, o których mowa w dodatku C.

- 2) Wspólne wykazy kodów do celów sprzedaży biletów kolejowych muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].

4.9. Wymiana danych z innymi zainteresowanymi stronami

Do celów udostępniania danych przez zarządców infrastruktury, zarządców stacji i przedsiębiorstwa kolejowe innym zainteresowanym stronom w dziedzinie telematki, które są odpowiedzialne za zarządzanie połączeniami między kolejowymi usługami pasażerskimi a innymi rodzajami przewozu osób oraz innymi rodzajami transportu zarządzanymi w ramach kolejowych usług pasażerskich lub w ich zastępstwie, wymagania określone w sekcji 4 niniejszego załącznika mają zastosowanie do danych udostępnianych na podstawie art. 4. Takie dane muszą być zgodne wyłącznie z następującymi specyfikacjami wymienionymi w dodatku C:

- a) w odniesieniu do lokalizacji referencyjnych określonych w pkt 1.2.2: poz. [P.1];
- b) w odniesieniu do danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów określonych w pkt 4.2: poz. [P.2] i [P.4];
- c) w odniesieniu do danych taryfowych określonych w pkt 4.3: poz. [P.3] i [B.16];
- d) w przypadku danych dotyczących informacji o podróżach dla pasażerów w trakcie podróży pociągiem, w tym dynamicznych danych dotyczących podróży i ruchu zgodnie z art. 5 rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926: poz. [P.5] na podstawie informacji zawartych w komunikatach, o których mowa w pkt 2.6.1 ppkt 1.

5. WYKAZ PRZYPADKÓW SZCZEGÓLNYCH

5.1. Przepisy ogólne

- 1) W przypadkach szczególnych nie jest możliwe odebranie dostępu do sieci przewoźnikowi, jeżeli wcześniej przeszedł on procedurę samooceny z wynikiem pozytywnym, zgodnie z art. 18.
- 2) W przypadkach szczególnych wymienionych w pkt 5.2 opisano przepisy szczególne, które są niezbędne i dopuszczalne w poszczególnych sieciach każdego państwa członkowskiego oraz obejmują wymagania dotyczące interfejsu podlegające szczególnym przypadkom określonym w innych aktach przyjętych na podstawie dyrektyw (UE) 2016/797 lub (UE) 2016/798. Przypadki szczególne klasyfikuje się jako jeden z poniższych:
 - a) przypadek „P”: stały;
 - b) przypadek „T”: tymczasowy, gdy odpowiednie wymagania dotyczące interoperacyjności należy spełnić w określonym terminie.

5.2. Wykaz przypadków szczególnych

W odniesieniu do niniejszej TSI nie wskazano szczególnych przypadków.

Dodatek A

INTERFEJSY W ODNIESIENIU DO INNYCH PODSYSTEMÓW

Interfejsy podsystemu „Aplikacje telematyczne” w odniesieniu do innych podsystemów opisano poniżej.

A.1 WYMAGANIA W ZAKRESIE INTEROPERACYJNOŚCI ZWIĄZANE Z DOSTĘPNOŚCIĄ

W poniższej tabeli przedstawiono powiązania między wymaganiami zawartymi w załączniku do niniejszej TSI („TSI »Telematyka«”) i w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 („PRM TSI”).

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w „PRM TSI”	
Udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej	4.4.3.1	Dostępność taboru kolejowego	4.2.2	Podsystem „Tabor”
Wózek inwalidzki	4.4.3.1	Dostępność taboru kolejowego	Dodatek M	Wózek inwalidzki przystosowany do przewozu kolejną
Dane dotyczące dostępności	4.4.3.2	Dostępność stacji	7.2.1.1	Wykaz majątku – infrastruktura
Informacje dla pasażerów	4.4.1	Warunki przewozu	4.2.1.10	Informacje wizualne
	4.7.1	Informacje na stacji	4.2.1.11	Informacje mówione
	4.7.2	Informacje w pojeździe	4.2.2.7	Informacje dla pasażerów
			4.4.1	Zasady eksploatacji – podsystem „Infrastruktura”
	4.4.2	Zasady eksploatacji – podsystem „Tabor”		
4.7.1.1 ppkt 3	Informacje na stacji	7.1	Zastosowanie niniejszej TSI [Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się] do nowej infrastruktury i nowego taboru	
4.7.2 ppkt 2	Informacje w pojeździe	7.2	Zastosowanie niniejszej TSI [Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się] do istniejącej infrastruktury i istniejącego taboru	

A.2 WYMAGANIA W ZAKRESIE INTEROPERACYJNOŚCI ZWIĄZANE Z ZARZĄDZANIEM ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ, PRZYGOTOWANIEM POCIĄGÓW I ZARZĄDZANIEM RUCHEM

W poniższej tabeli przedstawiono powiązania między wymaganiami zawartymi w załączniku do niniejszej TSI („TSI »Telematyka«”) i w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/773 (OPE TSI).

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w OPE TSI	
Identyfikacja pociągów	2.1	Identyfikatory obiektów	4.2.3.2	Identyfikacja pociągów

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w OPE TSI	
Alokacja zdolności przepustowej	2.3	Alokacja zdolności przepustowej	4.2.3.1	Planowanie trasy i rozkład jazdy pociągu
			4.2.3.2	Identyfikacja pociągów
Tymczasowe ograniczenia lub zmiany	2.4.4	Podawanie do publicznej wiadomości ograniczeń zdolności przepustowej	4.2.1.2.2	Opis trasy
			4.8.1	Dodatkowe informacje na temat infrastruktury
Przygotowanie pociągu	2.5.1	Skład pociągu	4.2.2.5.2	Skład pociągu
			4.2.2.7	Zapewnienie zdolności pociągu do ruchu
			Dodatek J	Skład pociągu
	2.5.2	Pociąg gotowy	4.2.3.3	Odjazd pociągu
Raportowanie o położeniu pociągu	2.5.3	Prognoza gotowości pociągu	4.2.3.4.2	Raportowanie o położeniu pociągu
	2.6.3	Informacje o jeździe pociągu		
	2.6.4	Prognoza dotycząca pociągu		
	3.2.3	Prognozy dotyczące wagonów	4.2.3.4.4	Jakość funkcjonowania
	Dodatek E	Dokładność prognoz dotyczących ruchu pociągów i wagonów		
	2.6.8	Historyczny rejestr danych dotyczących ruchu pociągów	4.2.3.5	Rejestracja danych
Zgłaszanie wagonów towarowych	3.2.1.3	Wagon gotowy do ruchu	4.2.2.4.1	Bezpieczeństwo ładunku

A.3 WYMAGANIA W ZAKRESIE INTEROPERACYJNOŚCI ZWIĄZANE Z HAŁASEM

W poniższej tabeli przedstawiono powiązania między wymaganiami zawartymi w załączniku do niniejszej TSI („TSI »Telematyka«”) i w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 („NOI TSI”).

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w NOI TSI	
Alokacja zdolności przepustowej	2.3	Alokacja zdolności przepustowej	Dodatek D	Cichsze trasy
Przygotowanie pociągu	2.5.1	Skład pociągu	4.4.	Szczegółowe zasady eksploatacji wagonów towarowych na cichszych trasach
			7.2.2	Dodatkowe przepisy dotyczące stosowania niniejszej TSI do istniejących wagonów

A.4 WYMAGANIA W ZAKRESIE INTEROPERACYJNOŚCI ODNOSZĄCE SIĘ DO PODSYSTEMU „STEROWANIE”

W poniższej tabeli przedstawiono powiązania między wymaganiami zawartymi w załączniku do niniejszej TSI („TSI »Telematyka«”) i w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 („CCS TSI”).

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w CCS TSI	
Przygotowanie pociągu	2.5.2	Pociąg gotowy	4.2.4.2	Łączność głosowa i eksploatacyjna
			4.2.2	Funkcje pokładowego systemu ETCS

A.5 WYMAGANIA W ZAKRESIE INTEROPERACYJNOŚCI ZWIĄZANE Z ENERGIA

W poniższej tabeli przedstawiono powiązania między wymaganiami zawartymi w załączniku do niniejszej TSI („TSI »Telematyka«”) i w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1301/2014 („ENE TSI”).

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w ENE TSI	
Przygotowanie pociągu	2.5.1	Skład pociągu	4.2.17	Naziemny system gromadzenia danych o zużyciu energii

A.6 WYMAGANIA W ZAKRESIE INTEROPERACYJNOŚCI ZWIĄZANE Z LOKOMOTYWAMI I TABOREM PASAŻERSKIM

W poniższej tabeli przedstawiono powiązania między wymaganiami zawartymi w załączniku do niniejszej TSI („TSI »Telematyka«”) i w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 („Loc&Pas TSI”).

Wymóg	Odpowiedni punkt w TSI „Telematyka”		Odpowiedni punkt w Loc&Pas TSI	
Przygotowanie pociągu	2.5.1	Skład pociągu	4.2.8.2.8	Pokładowy system pomiaru energii

Dodatek B

WYKAZ PUNKTÓW OTWARTYCH

W poniższej tabeli przedstawiono wymagania i procedury testowania dotyczące podsystemu „Telematyka”, które są punktami otwartymi zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797. Procedury testowania, które mają być stosowane do oceny zgodności z tymi wymaganiami, są również punktami otwartymi.

Punkt TSI „Telematyka”	Punkt otwarty
Wymagania	
1.1	Dodatkowe poziomy integralności i niezawodności danych, które mają być wykorzystywane do zapewnienia bezpieczeństwa operacji.
1.7.1	Internetowe interfejsy użytkownika do zarządzania zdolnością przepustową, przygotowywania pociągów i zarządzania ruchem
1.7.2	Internetowe interfejsy użytkownika do zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem
2.1.7 ppkt 3	Identyfikacja prac manewrowych
2.2	Strategiczne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury
2.3.1 ppkt 4	Planowanie prac manewrowych i postojów
2.3.1 ppkt 5	Koordinacja procesów obejmujących wiele sieci w obszarze zarządzania zdolnością przepustową
2.3.1 ppkt 8	Próg czasowy dla wniosku ad hoc o alokację zdolności przepustowej infrastruktury
2.3.9	Proces koordynacji alokacji zdolności przepustowej
2.4.1	Koordinacja ograniczeń zdolności przepustowej
2.4.2	Konsultacje z zainteresowanymi stronami, których dotyczą planowane ograniczenia zdolności przepustowej
2.4.3	Podawanie do publicznej wiadomości ograniczeń zdolności przepustowej
2.6.7 ppkt 2	Modyfikacja odcinka trasy
3.1.2	Systemy rezerwacji, płatności i fakturowania transportu kolejowego towarów
3.2.1.1 ppkt 4	Oparte na geolokalizacji pozycjonowanie wagonów towarowych
3.2.1.3 ppkt 5	Ładunek gotowy do ruchu
3.2.2	Ruch intermodalnych jednostek ładunkowych
4.2.2.4	Obliczanie czasu na przesiadkę i dodatkowego czasu na odprawę
4.3.2 ppkt 2	Zarządzanie sprzedażą biletów kolejowych i zasady kontroli biletów
4.5.1 ppkt 7	Łączenie produktów kolejowych przez dystrybutora lub sprzedawcę detalicznego oraz komunikacja między nimi
4.5.1 ppkt 8	API wykorzystywane do dystrybucji i sprzedaży produktu kolejowego, z wyjątkiem sprawdzania jego dostępności lub rezerwowania go
4.6.4.2 ppkt 2	Wnioski o zwrot kosztów lub odszkodowanie
Procedury testowania	
Dodatek D.3.B (1)	Procedury testowania dla danych taryfowych
Dodatek D.3.C (1)	Procedury testowania dla sprawdzenia dostępności i rezerwacji

Dodatek C

WYKAZ NORM ODNIESIENIA I DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH

C.0 SEMANTYCZNA WERSJA DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH

- 1) Chociaż poniżej wymieniono jedynie podstawowe wersje dokumentów technicznych, w przypadku gdy utrzymanie dokumentu technicznego powoduje uruchomienie poświadczenia obsługi przez osobę nieznaczną lub poświadczenia obsługi technicznej, Agencja może je wydać jako akceptowalny sposób spełnienia wymagań zgodnie z art. 12 ust. 2.
- 2) W przypadku gdy aktualizacja dokumentu technicznego uruchamia nowy poziom bazowy, aktualizacja ta obejmuje orientacyjny okres przejściowy dla stosowania do czasu dalszej rewizji niniejszego rozporządzenia w celu aktualizacji odniesień wymienionych w tabelach C.1–C.4.

C.1 WYKAZ CYTOWANYCH WSPÓLNYCH DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[1]	Ontologia EPB – wersja 4 Ontologia systemu kolei		
		1.4	Dziedzina: aplikacje telematyczne
[2]	ERA/TD/CCT – wersja 2 Kodyfikacja transportu kombinowanego		
	Identyfikatory ILU	3.3.3 ppkt 3 lit. a)	2.3.1
	Rodzaj ILU	3.3.3 ppkt 3 lit. b)	3
	Zgodność wagonów towarowych z ILU i drogami		
	Certyfikacja i rejestracja ILU	3.3.3 ppkt 5 lit. a)	2.3.2
Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[100]	ERA-TD-100 – Wersja 4 Dane liczbowe i diagramy interakcji dotyczące komunikatów telematycznych		
	Alokacja zdolności przepustowej	2.3	2
	Przygotowanie pociągu	2.5	3
	Dane o ruchu pociągów	2.6	4, 5
	List przewozowy	3.1.1	6
	Ruch wagonów towarowych	3.2.1	7
	Dostępność i rezerwacje	4.5	8
	Dostępność i rezerwacje dotyczące pomocy dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej	4.5.4	9
[103]	ERA-TD-103 – Wersja 4 Dane referencyjne		
	Wspólne dane referencyjne		
	Dane referencyjne organizacji	1.2.1	3, 5, 8
	Dane referencyjne dotyczące lokalizacji	1.2.2	3, 4, 8
	Dane referencyjne dotyczące ładunku		
	Dane referencyjne dotyczące taboru	3.3.2	3, 6, 8
	Dane referencyjne dotyczące intermodalnej jednostki ładunkowej	3.3.3	3, 7, 8

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[105]	ERA-TD-105 – Wersja 4 Model danych i komunikatów XSD		
	Prezentacja danych	1.4 ust. 2 lit. a)	Telematics_catalogue
	Wspólne dane referencyjne do celów sprzedaży biletów kolejowych		
	Dane referencyjne dla europejskich systemów rezerwacji	4.8	Passenger_codelist
	Dane referencyjne kodów dla danych dotyczących rozkładów jazdy dla pasażerów		
	Dane referencyjne kodów dla danych taryfowych		
	Katalog komunikatów-zbiorów danych		
	Wykaz kodów pasażerów		
[106]	ERA-TD-106 – Wersja 4 Infrastruktura klucza publicznego (PKI),		
	Szyfrowanie asymetryczne lub symetryczne, infrastruktura klucza publicznego („PKI”)	ust. 1.3 lit. b)	6, 7, 8 i 9

C.2 WYKAZ REFERENCYJNYCH DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH DOTYCZĄCYCH UDOSTĘPNIANIA DANYCH W ODNIESIENIU DO ZARZĄDZANIA ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ, ZARZĄDZANIA RUCHEM I PRZYGOTOWANIA POCIĄGÓW

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[104]	ERA-TD-104 – Wersja 4 Uniwersalny interfejs		
	Interfejs programowania aplikacji („API”)	1.7	wszystkie

C.3 WYKAZ PRZYWOŁANYCH DOKUMENTÓW TECHNICZNYCH ODNOSZĄCYCH SIĘ DO UDOSTĘPNIANIA DANYCH DOTYCZĄCYCH ZARZĄDZANIA WAGONAMI TOWAROWYMI I ICH ŁADUNKIEM

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[102]	ERA-TD-102 – Wersja 4 Wspólna operacyjna baza danych wagonów i intermodalnych jednostek ładunkowych („WIMO”)		
	Wspólna operacyjna baza danych wagonów i intermodalnych jednostek ładunkowych („WIMO”)	3.3.4.1	wszystkie

C.4 WYKAZ CYTOWANYCH SPECYFIKACJI DOTYCZĄCYCH SPRZEDAŻY BILETÓW KOLEJOWYCH W ODNIESIENIU DO KOLEJOWYCH USŁUG PASAŻERSKICH ORAZ INFORMACJI O PODRÓŻACH DLA PASAŻERÓW W RUCHU KOLEJOWYM

C.4.A Wykaz norm odniesienia

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[P.1]	CEN/TS 16614-1:2025 Transport publiczny – Sieć i wymiana rozkładów jazdy (NeTEx) – Część 1: Format wymiany topologii sieci transportu publicznego		
	Wymiana referencyjnych danych dotyczących lokalizacji z innymi rodzajami transportu	4.9	wszystkie

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[P.2]	CEN/TS 16614-2:2025 Transport publiczny – Sieć i wymiana rozkładów jazdy (NeTEx) – Część 2: Format wymiany planowych rozkładów jazdy transportu publicznego		
	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów do celów kolejowych usług pasażerskich	4.2.1	wszystkie
	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę	4.2.2	
	Wymiana danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów z innymi rodzajami transportu	4.9	
	Informacje o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym w obrębie stacji	4.7.1	
[P.3]	CEN/TS 16614-3:2025 Transport publiczny – Sieć i wymiana rozkładów jazdy (NeTEx) – Część 3: Format wymiany opłat za transport publiczny		
	Dane taryfowe za kolejowe usługi pasażerskie	4.3.1	wszystkie
	Udostępnianie danych taryfowych z innymi rodzajami transportu	4.9	
[P.4]	CEN/TS 16614-4:2025 Transport publiczny – Sieć i wymiana rozkładów jazdy (NeTEx) – Część 4: Europejski profil informacji dla pasażerów		
	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów do celów kolejowych usług pasażerskich	4.2.1	wszystkie
	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę	4.2.2	
	Udostępnianie danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów z innymi rodzajami transportu	4.9	
	Informacje o podróżach dla pasażerów w ruchu kolejowym w obrębie stacji	4.7.1	
[P.5]	EN 15531-2:2022. Transport publiczny – Interfejs usługowy dla informacji w czasie rzeczywistym dotyczących operacji transportu publicznego – Część 2: Infrastruktura komunikacyjna		
	Wymiana danych z innymi rodzajami transportu w odniesieniu do informacji o podróżach dla pasażerów w trakcie podróży pociągiem	4.9	wszystkie
[P.6]	EN 301549:2021 Wymagania dotyczące dostępności produktów i usług ICT		
	Dostępność informacji przeznaczonych dla pasażerów		
	Dostępność stron internetowych i aplikacji mobilnych wykorzystywanych do przedstawiania pasażerom warunków przewozu	4.4	wszystkie

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[P.7]	EN 12896-1:2016. Transport publiczny – Referencyjny model danych – Część 1: Wspólne pojęcia		
	Prezentacja danych	1.4 ppkt 2 lit. b)	wszystkie
	Formaty danych taryfowych w pełni kompatybilne i interoperacyjne	4.3.1 ppkt 2	

C.4.B Wykaz przywołanych dokumentów technicznych

Pozycja	Charakterystyka podlegająca ocenie	Punkt TSI „Telematyka”	Punkt obowiązującej normy
[B.5]	ERA/TD/B.5 – Wersja 4 Elektroniczna rezerwacja miejsc siedzących i miejsc do leżenia oraz elektroniczne tworzenie dokumentów podróży – wymiana komunikatów		
	Dostępność i rezerwacje	4.5.2, 4.5.3	2, 3, 4, 5
	Numer referencyjny dokumentacji	4.6.2	
[B.10]	ERA/TD/B.10 – Wersja 4 Elektroniczna rezerwacja pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się – wymiana komunikatów		
	Dostępność i rezerwacja pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	4.5.4	4, 5, 6, 7, 8
[B.11]	ERA/TD/B.11 – Wersja 4 Układ wystawianych elektronicznie biletów kolejowych dla pasażerów		
	Rodzaj i format biletów	4.6.3	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
[B.12]	ERA/TD/B.12 – Wersja 4 Cyfrowe elementy bezpieczeństwa do celów sprzedaży biletów kolejowych		
	Elementy bezpieczeństwa w przypadku dostawy drogą elektroniczną	4.6.1	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
[B.14]	ERA/TD/B.14 – Wersja 4 Wymiana biletów elektronicznych do celów kontroli		
	Adnotacja dotycząca biletu	4.6.4.1	2, 3, 4, 5, 6
[B.15]	ERA/TD/B.15 – Wersja 4 Europejski profil informacji dla pasażerów o dostępności stacji kolejowych		
	Warunki dostępu do dworca	4.4.3.2	2
[B.16]	ERA/TD/B.16 – Wersja 4 Europejski profil informacji o taryfach kolejowych		
	Dane taryfowe za kolejowe usługi pasażerskie	4.3.1	Wszystkie
[B.17]	ERA/TD/B.17 – Wersja 4 Procedura testowania danych dotyczących rozkładu jazdy		
	Procedura testowania danych dotyczących rozkładu jazdy dla pasażerów do celów oceny zgodności	Dodatek D.3.A	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

Dodatek D

PROCEDURY TESTOWANIA DO CELÓW OCENY ZGODNOŚCI**D.1 SAMOOCENA I POPARTA DOWODAMI DEKLARACJA W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH KOMUNIKATÓW INFORMATYCZNYCH**

- 1) Aplikacje telematyczne stosowane przez zainteresowane strony w dziedzinie telematyki w celu wdrożenia niniejszego rozporządzenia podlegają samoocenie zgodności udostępnianych danych z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu. Do samooceny przeprowadzonej przez zainteresowane strony w dziedzinie telematyki i zgłoszonej Agencji zgodnie z art. 18 dołącza się następujące informacje, gromadzone automatycznie przez aplikację internetową udostępnioną przez Agencję:
 - a) uwzględnione funkcje i odniesienia do odpowiednich punktów niniejszego rozporządzenia, w tym ogólny i uporządkowany opis aplikacji telematycznych stosowanych w odniesieniu do tych funkcji;
 - b) dokumentację internetową komunikatów (w tym ich sekwencję) przetestowanych pod kątem specyfikacji, o których mowa w rozporządzeniu, oraz odpowiednią automatyczną i popartą dowodami deklarację zgodności, o której mowa w pkt 6;
 - c) wersję specyfikacji, o których mowa w dodatku C, w formie wdrożonej i podlegającej ocenie zgodności;
 - d) pliki z serializowanymi komunikatami i powiązаныmi ustrukturyzowanymi elementami danych, a także pliki SHACL lub XSD wykorzystywane do walidacji tych komunikatów.
- 2) W przypadku wniosków składanych do Agencji w celu sprawdzenia poprawności zautomatyzowanej i opartej na dowodach deklaracji zgodności wynikającej z samooceny zgodnie z art. 18 ust. 8 informacje, o których mowa w ppkt 1 niniejszego punktu, zawierają również informacje ogólne i harmonogram oceny projektu.
- 3) W przypadku odnawiania istniejącej samooceny zgodnie z art. 18 ust. 5 samoocena, o której mowa w ppkt 1 ogranicza się do elementów, na które mają wpływ zmiany poddawane samoocenie. Informacje zebrane zgodnie z pkt 1 zawierają również odniesienie do poprzedniej samooceny lub do sprawozdania z oceny dostarczonego przez Agencję zgodnie z art. 18 ust. 7.
- 4) Aby ułatwić testowanie komunikatów, o których mowa w ppkt 1 lit. b), oraz ich sekwencji, zainteresowane strony w dziedzinie telematyki dokonują samooceny zgodności indywidualnych komunikatów wdrożonych i wykorzystywanych do celów wykonania niniejszego rozporządzenia.
- 5) Agencja udostępnia aplikację internetową do samooceny zgodności komunikatów, za pośrednictwem której zainteresowane strony w dziedzinie telematyki mają poddać samoocenie odpowiednie pliki zgodnie z ppkt 1 lit. d) do celów automatycznego testowania pod kątem zgodności ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [1].
- 6) Po samoocenie aplikacja internetowa wydaje automatyczne potwierdzenie odbioru i wyniki samooceny zgodności, które mają być wykorzystywane przez samooceniącą zainteresowaną stronę w dziedzinie telematyki jako opartą na dowodach deklarację domniemania zgodności w odniesieniu do przetestowanych komunikatów lub sekwencji komunikatów.

D.2 OCENA POPRAWNOŚCI SAMOOCENY

- 1) W przypadku gdy Agencja, zgodnie z art. 18 ust. 6, 7 i 8, sprawdza poprawność zautomatyzowanej i opartej na dowodach deklaracji domniemania zgodności wynikającej z samooceny, zgłasza swoją ocenę zgodności stosowanej aplikacji telematycznej z niniejszą TSI. Sprawozdanie z oceny obejmuje co najmniej następujące aspekty:
 - a) zgodność wszystkich obowiązkowych elementów zawartych w komunikatach;
 - b) zgodność samych komunikatów;
 - c) zgodność sekwencji komunikatów.

D.3 SZCZEGÓŁOWE PROCEDURY TESTOWANIA DOTYCZĄCE SPRZEDAŻY BILETÓW KOLEJOWYCH

D.3.A Rozkład jazdy dla pasażerów

Procedury testowania służące do oceny zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 4.2 niniejszego załącznika muszą być zgodne ze specyfikacjami wymienionymi w dodatku C poz. [B.17].

D.3.B Taryfy

- 1) Procedury testowania służące do oceny zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 4.3 niniejszego załącznika określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.
- 2) Do czasu opracowania odpowiednich procedur testowania zgodnie z art. 23 lit. c) i e) zainteresowane strony w dziedzinie telematiki mogą korzystać z automatycznych konwerterów i walidatorów opartych na otwartej architekturze do samooceny kompatybilności i interoperacyjności udostępnianych danych i procesów wdrożonych zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.3.

D.3.C Sprawdzanie dostępności i rezerwacje

- 1) Procedury testowania służące do oceny zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 4.5 niniejszego załącznika określono jako „punkt otwarty” zgodnie z art. 4 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/797 i wymieniono w dodatku B do niniejszego załącznika.
- 2) Do czasu opracowania odpowiednich procedur testowania zgodnie z art. 23 lit. c) i e) zainteresowane strony w dziedzinie telematiki mogą korzystać z automatycznych walidatorów opartych na otwartej architekturze do samooceny kompatybilności i interoperacyjności udostępnianych danych i procesów wdrożonych zgodnie ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.5.

Dodatek E

DOKŁADNOŚĆ PROGNOZ DOTYCZĄCYCH RUCHU POCIĄGÓW I WAGONÓW TOWAROWYCH

- 1) Ponieważ prognozy dotyczące pociągów, o których mowa w pkt 2.6.4, oraz prognozy dotyczące wagonów, o których mowa w pkt 3.2.3, odnoszą się odpowiednio do przewidywanego czasu przyjazdu pociągu i wagonu towarowego oraz jego ładunku w uzgodnionym punkcie meldunkowym, będą one wykorzystywane przez zainteresowane strony i klientów zaangażowanych w kolejową usługę przewozową do planowania kolejnych operacji lub dalszych połączeń.
- 2) Ponieważ zarówno prognozy dotyczące pociągów, o których mowa w pkt 2.6.4, jak i prognozy dotyczące wagonów towarowych, o których mowa w pkt 3.2.3, są szacunkami wynikającymi z czasu pierwotnie zaplanowanego w obowiązującym rozkładzie jazdy +/- odstępstwa od obowiązującego rozkładu jazdy, które wystąpiły podczas eksploatacji pociągu, autor takiej prognozy:
 - a) przeprowadza pomiar *ex post* dokładności swojej prognozy zgodnie z art. 10 w celu zapewnienia wiarygodności danych, które mają być ponownie wykorzystane przez odbiorcę do celów planowania kolejnej operacji;
 - b) zapewnia, aby odbiorca prognozy, o której mowa w lit. a), był informowany o przewidywanej dokładności prognozy opartej na wcześniejszych przejazdach pociągów.
- 3) Jako alternatywę dla liniowych metod przesunięcia czasowego powszechnie stosowanych przez niektóre zainteresowane strony w dziedzinie telematyki do celów ppkt 2 lit. a), inne zainteresowane strony w dziedzinie telematyki mogą stosować inne metody lub wykorzystywać wewnętrzne metody uczenia maszynowego oparte na algorytmach, które mogą być zintegrowane ze sztuczną inteligencją w celu uzyskania dokładniejszych i bardziej inteligentnych wniosków.
- 4) Do celów ppkt 2 okresowe kontrole służące zapewnianiu jakości dotyczące dokładności prognoz ustanawia się w następujący sposób:
 - a) błąd bezwzględny:
„błąd bezwzględny” oblicza się jako wartość bezwzględną różnicy między faktyczną datą i godziną przybycia do określonego punktu meldunkowego a prognozowaną datą i godziną przybycia do tego punktu meldunkowego;
 - b) błąd względny:
aby ująć „błąd bezwzględny” w określonym punkcie meldunkowym w kontekście czasu trwania pozostałej podróży pociągiem, oblicza się „błąd względny” jako stosunek lub odsetek uzyskany przez podzielenie „błędu bezwzględnego” przez „czas trwania pozostałej podróży pociągiem”;
„czas trwania pozostałej podróży pociągiem” oblicza się jako różnicę między faktyczną datą i godziną przyjazdu pociągu do punktu meldunkowego a czasem dostarczenia odpowiednich prognoz;
 - c) dokładność:
„dokładność” oblicza się jako dopełnienie „błędu względnego” do 100 %.
- 5) W przypadku gdy posiadacz danych, tj. twórca danych, przeprowadza okresowe kontrole służące zapewnieniu jakości, o których mowa w ppkt 3, ocenia dokładność danych jako stochastyczne prawdopodobieństwo wartości statystycznych prognozy w określonym punkcie meldunkowym dla grupy składającej się z poprzednich kolejowych usług przewozowych.
- 6) Posiadacz danych przeprowadza kontrole służące zapewnieniu jakości dokładności prognoz jazdy pociągu dopiero po przyjeździe pociągu lub po przekazaniu lub dostarczeniu wagonu towarowego i jego ładunku do punktu meldunkowego objętego prognozą. Kontrole służące zapewnieniu jakości opierają się wyłącznie na danych historycznych.
- 7) Wskaźniki wynikające z pomiarów, o których mowa w ppkt 3, są dostępne za pośrednictwem wspólnego unijnego internetowego interfejsu użytkownika, o którym mowa w art. 5.

Dodatek F

ZASADNICZE WYMAGANIA

Punkt TSI „Telematyka”	Element podsystemu „Telematyka”	Zasadnicze wymagania, o których mowa w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797					
		Bezpieczeństwo	Niezawodność i dostępność	Zdrowie	Ochrona środowiska	Zgodność techniczna	Dostępność
1.2	Wspólne dane referencyjne		X			X	
1.3	Bezpieczeństwo		X			X	
1.4	Prezentacja danych					X	
1.5	Jakość danych		X			X	
1.7	API		X			X	
	Internetowe interfejsy użytkownika		X	X		X	X
2.1	Identyfikatory obiektów					X	
2.2	Strategiczne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury		X		X	X	
2.3	Alokacja zdolności przepustowej		X		X	X	
2.4	Ograniczenia zdolności przepustowej	(^a)	X		X	X	
2.5.1	Skład pociągu	(^a)	X		X	X	
2.5.2	Pociąg gotowy	(^a)	X			X	
2.5.3	Prognoza gotowości pociągu	(^a)	X			X	
2.6	Dane o ruchu pociągów	(^a)	X			X	
3.1.1	List przewozowy	(^a)				X	
3.2	Ruch wagonów towarowych i ich ładunku	(^a)	X			X	
3.3	Dane referencyjne dotyczące ładunku		X		X	X	

Punkt TSI „Telematyka”	Element podsystemu „Telematyka”	Zasadnicze wymagania, o których mowa w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797					
		Bezpieczeństwo	Niezawodność i dostępność	Zdrowie	Ochrona środowiska	Zgodność techniczna	Dostępność
4.2	Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów					X	X
4.3	Dane taryfowe					X	
4.4	Warunki przewozu					X	X
4.5	Dostępność i rezerwacje					X	X
4.6	Elementy bezpieczeństwa dotyczące dystrybucji produktów		X			X	
4.7	Informacje o podróżach dla pasażerów w trakcie podróży pociągiem			X		X	X
4.8	Wspólne dane referencyjne do celów sprzedaży biletów kolejowych		X			X	

(³) W przypadku gdy dane przechowywane lub udostępniane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają być wykorzystywane do celów bezpieczeństwa operacji, muszą być one zgodne z pkt 1.1 i 2.7.4 załącznika III do dyrektywy (UE) 2016/797.

Dodatek G

KAMIENIE MILOWE WDRAŻANIA

- 1) Uznaje się, że podsystem został wdrożony przez zainteresowaną stronę w dziedzinie telematyki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli wymagania i komunikaty dotyczące udostępniania danych zostały w pełni wdrożone zgodnie ze specyfikacjami określonymi w niniejszym załączniku oraz gdy odpowiednie aplikacje telematyczne wykorzystywane do udostępniania danych zostały uznane za zgodne z niniejszym rozporządzeniem zgodnie z art. 18 i pkt 1.6 niniejszego załącznika i są w pełni operacyjne (pierwszy dzień eksploatacji).
- 2) Aby dotrzymać terminów określonych w art. 16 ust. 2, 3 i 4, każda zainteresowana strona w dziedzinie telematyki wdraża podsystem „Telematyka” zgodnie z celami pośrednimi określonymi w poniższej tabeli:

Funkcje	Parametry podstawowe	Kamień milowy
Zarządzanie zdolnością przepustową	2.1 – Identyfikatory obiektów	4.3.2029
	2.3 – Alokacja zdolności przepustowej	4.3.2029
Przygotowanie pociągu	2.5.1 – Skład pociągu — Transport kolejowy towarów — Kolejowe usługi pasażerskie	9.12.2029
	2.5.2 – Pociąg gotowy	9.12.2029
	2.5.3 – Prognoza gotowości pociągu	9.12.2029
Zarządzanie ruchem	2.6 – Dane o ruchu pociągów — Przewozy towarowe — Przewozy pasażerskie	9.12.2029 10.12.2028
Zarządzania wagonami towarowymi i ich ładunkiem	3.1.1 – List przewozowy	9.12.2029
	3.2.1 – Informacje o jeździe wagonów	9.12.2029
	3.2.3 – Prognozy dotyczące wagonów	9.12.2029
Dane referencyjne	1.2 – Wspólne dane referencyjne — organizacje — lokalizacje	13.12.2026
	3.3.2 – Dane referencyjne dotyczące taboru	10.12.2028
	3.3.3 – Dane referencyjne dotyczące intermodalnej jednostki ładunkowej	10.12.2028
	3.3.4 – Operacyjne dane dotyczące wagonów i intermodalnych jednostek ładunkowych	-/-
	4.8 – Wspólne dane referencyjne do celów sprzedaży biletów kolejowych	10.12.2028
Sprzedaż biletów kolejowych w ramach kolejowych usług pasażerskich	4.2.1 – Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów	14.12.2025
	4.2.2 – Dane dotyczące rozkładu jazdy dla pasażerów odnoszące się do czasu na przesiadkę	12.12.2027
	4.3 – Dane taryfowe	10.12.2028
	4.4 – Warunki przewozu	13.12.2026
	4.5 – Dostępność i rezerwacje	10.6.2029
	4.6 – Elementy bezpieczeństwa dotyczące dystrybucji produktów	13.12.2026
Informacje o podróżach dla pasażerów	4.7 – Informacje o podróżach dla pasażerów w trakcie podróży pociągiem	12.12.2027