

## УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕУ) бр. 454/2011

од 5. маја 2011. године

**о техничкој спецификацији интероперабилности подсистема „телематске апликације за превоз путника” трансевропског железничког система**

**(Текст од значаја за ЕЕП)**

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници <sup>1</sup>, а посебно њен члан 6. став 1,

с обзиром на то да:

- (1) (1) у складу са чланом 2. тачка (е) Директиве 2008/57/ЕЗ, железнички систем се дели на структурне и функционалне подсистеме. Сваки подсистем треба да буде обухваћен техничком спецификацијом интероперабилности (ТСИ).
- (2) (2) Одлуком С(2006) 124 коначна верзија од 9. фебруара 2007. године, Комисија је задужила Европску железничку агенцију (Агенција) да развије техничке спецификације интероперабилности у складу са Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. марта 2001. године о интероперабилности трансевропског конвенционалног железничког система. Према условима овог задужења, од Агенције се захтевало да састави нацрт ТСИ у вези са телематским апликацијама за превоз путника. Агенција је доставила препоруку 31. маја 2010. године. Ова препорука треба да се допуни додатном препоруком, на основу задужења добијеног од Комисије да се обухвате тарифе, издавање возних карата и резервације за домаћа путовања . Приликом израде нацрта препоруке, Агенција треба да води рачуна о националном и техничком развоју у области иновативног издавања возних карата и интермодалности.
- (3) (3) Техничке спецификације интероперабилности су спецификације усвојене у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ. (3) ТТСИ у анексу обухвата подсистем телематских апликације за превоз путника како би се задовољили основни захтеви и обезбедила интероперабилност железничког система.
- (4) (4) Ефикасно међусобно повезивање информационих и комуникационих система различитих управљача инфраструктуре и железничких

<sup>1</sup> Сл. лист L 191, 18.7.2008, стр. 1<sup>2</sup> Сл. лист L 110, 20.4.2001, стр. 1

<sup>2</sup> Сл. лист L 110, 20.4.2001, стр. 1

предузећа сматра се значајним, нарочито за обезбеђивање најновијих информација и услуга издавања возних карата путницима.

- (5)(5) Сврха овог ТСИ-ја је да се дефинишу поступци и интерфејси између свих врста учесника како би се обезбедиле информације и издале карте путницима посредством широко доступних технологија. ТСИ треба да обухвати размену информација за следеће аспекте: системе који путницима обезбеђују информације пре и у току путовања, системе резервисања и плаћања, управљање пртљагом, издавање карата на благајнама, аутомате за продају возних карата, продају карата у возовима, телефоном, интернетом или другим широко доступним информационим технологијама, управљање везама између возова и везама са другим видовима транспорта.
- (6) Информације које се пружају путницима треба да буду приступачне у складу са захтевима Одлуке Комисије 2008/164/ЕЗ од 21. децембра 2007. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на „лица са смањеном покретљивошћу” у трансевропском конвенционалном железничком систему и систему железнице за велике брзине.
- (7) Одредбе овог ТСИ не би требало да прејудицирају одлуке које доносе државе чланице у складу са чланом 2. Уредбе (ЕЗ) 1371/2007 Европског парламента и Савета.
- (8)8) Детаљне спецификације неопходне су да би се обезбедила примена ове Уредбе. Ове спецификације дефинишу систем размене података на основу заједничких компонената и међусобних веза информационих и комуникационих система релевантних учесника. Штавише, такође су неопходни опис начина управљања развојем, увођењем и радом овог система, и главни план за развој и увођење овог система. Ови документи биће произведени током почетне фазе спровођења. Стога ТСИ треба изменити у каснијој фази како би се ови документи (детаљне спецификације, начин управљања и главни план) узели у обзир.
- (9)9) У складу са чланом 5. став 8. Директиве 2008/57/ЕЗ, техничке документе које објављује Агенција, а односе се на ову Уредбу, треба сматрати анексима уз ТСИ и треба да буду обавезни од почетка примене ТСИ.
- (10) Мере предвиђене овом Уредбом су у складу са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ.

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

#### *Члан 1.*

<sup>3</sup> Сл. лист L 64, 7.3.2008, стр. 72

<sup>4</sup>Сл. лист L315, 3.12.2007, стр.14<sup>5</sup> Сл. лист L 164, 30.4.2004, стр. 1<sup>6</sup> Сл. лист L 75, 15.3.2001, стр. 29<sup>7</sup> Сл. лист L 228, 9.9.1996, стр. 1

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

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

3. У погледу железничког превоза путника који се одвија из трећих земаља или ка њима, усклађеност са захтевима овог ТСИ зависи од расположивости информација од учесника изван ЕУ изузев ако се билатералним споразумима не обезбеди размена информација усклађена са ТСИ.

#### *Члан 2.*

Овај ТСИ спроводи се у три фазе:

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

#### *Члан 3.*

1. Европска железничка агенција објављује на својој интернет страници техничке документе наведене у анексу III и редовно их ажурира. Она спроводи поступак управљања променама за техничке документе како се прецизира у одељку 7.5.2. анекса I. Она извештава Комисију о стању ових докумената. Комисија обавештава државе чланице посредством Одбора основаног у складу са чланом 29. Директиве 2008/57/ЕЗ.

2. Европска железничка агенција објављује на својој интернет страници референтне документе наведене у Одељку 4.2.19. анекса I и редовно их ажурира. Она спроводи поступак управљања променама за такве документе. Она извештава Комисију о статусу ових докумената. Комисија обавештава државе чланице посредством Одбора основаног у складу са чланом 29. Директиве 2008/57/ЕЗ.

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

#### *Члан 4.*

управљачи инфраструктуре, управљачи станица, продавци возних карата и Агенција подржавају радове прве фазе како је наведено у Одељку 7.2. анекса I тако што обезбеђују функционалне и техничке информације и стручно знање.

#### Члан 5.

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

#### Члан 6.

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

#### Члан 7.

Ова Уредба се мења узимајући у обзир резултате прве фазе како је описано у Одељку 7.2 анекса I.

#### Члан 8.

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

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

Сачињено у Бриселу, 5. маја 2011. године

*За Комисију*

*Председник*

Хозе Мануел БАРОЗО

---

<sup>5</sup> Сл. лист L 164, 30.4.2004, стр. 1<sup>6</sup> Сл. лист L 75, 15.3.2001, стр. 29<sup>7</sup> Сл. лист L 228, 9.9.1996, стр. 1

## АНЕКС I

### 1. УВОД

#### Техничко подручје примене

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

#### 1.1. Географско подручје примене

Географско подручје примене овог ТСИ је трансевропски железнички систем како је дефинисано чланом 2. тачка (а) Директиве 2008/57/ЕЗ.

#### 1.3. 1.3. Садржај овог ТСИ-ја

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

Овај ТСИ такође обухвата, у Поглављу 4., оперативна правила и правила одржавања која су специфична за техничко и географско подручје примене.

### 2. ДЕФИНИЦИЈА ПОДСИСТЕМА/ПОДРУЧЈА ПРИМЕНЕ

#### 2.1. Подсистем

Овај ТСИ обухвата:

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

Он укључује обезбеђивање информација о следећим аспектима:

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

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

#### *2.1.1. 2.1.1. Обезбеђивање информација путницима пре и у току путовања*

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

#### *2.1.2. 2.1.2. Системи за резервације и плаћања*

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

#### *2.1.3. Управљање пртљагом*

Информације путнику ће се обезбедити у односу на жалбене поступке у случају губитка пријављеног пртљага у току путовања. Штавише, путницима ће се обезбедити информације о слању или подизању пријављеног пртљага.

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

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

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

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

### **3. ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ**

#### **3.1. Усаглашеност са основним захтевима**

У складу са чланом 4. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ, трансевропски железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности морају задовољити основне захтеве утврђене општим условима у анексу III ове Директиве. У оквиру подручја примене важећег ТСИ-ја, испуњавање релевантних основних захтева наведених у Поглављу 3. овог ТСИ-ја обезбедиће се за подсистем усаглашавањем са спецификацијама описаним у Поглављу 4.: арактеристика подсистема.

#### **3.2. Аспекти који се односе на опште захтеве**

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

#### 3.2.1. *Безбедност*

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

#### 3.2.2. *Поузданост и расположивост*

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

Одељак 4.2.19: Различити референтни документи и базе података,

Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

#### 3.2.3. *Здравље*

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

#### 3.2.4. *Заштита животне средине*

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

#### 3.2.5. *Техничка усклађеност*

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

### **Аспекти који се посебно односе на подсистем телематских апликација за превоз путника**

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

**Техничка усклађеност** Основни захтев 2.7.1 анекса III Директиве 2008/57/EЗ испуњен је нарочито у следећим одељцима:

Одељак 4.2.19: Различити референтни документи и базе података,

Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

#### ***Поузданост и расположивост***

Основни захтев 2.7.2 анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ испуњен је нарочито у следећим одељцима:

Одељак 4.2.19: Различити референтни документи и базе података,

Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

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

### ***Здравље***

У вези са основним захтевом 2.7.3 анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ, овај ТСИ не наводи ниједан додатни захтев уз већ постојеће националне и европске прописе који се односе на минимална правила о ергономији и заштити здравља за интерфејс између ових телематских апликација и корисника.

### ***Безбедност***

Основни захтев 2.7.4 анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ испуњен је у следећим одељцима:

Одељак 4.2.19: Различити референтни документи и базе података,

Одељак 4.2.21: Умрежавање и комуникација.

## **4. КАРАКТЕРИСТИКА ПОДСИСТЕМА**

### **4.1. Увод**

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

### **4.2. Функционалне и техничке спецификације подсистема**

#### **4.2.1. Размена података из редова вожње**

Овај основни параметар утврђује како железничк предузеће обавља размену података из редова вожње.

Овај основни параметар обезбеђује да редови вожње који садрже елементе података дефинисаних у даљем тексту буду доступни другом железничком предузећу, трећим лицима и јавним телима. Овај основни параметар додатно обезбеђује да свако железничко предузеће обавља размену података из редова вожње.



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

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

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

Железничко предузеће ставља на располагање све своје податке из редова вожње за које је то предузеће одговорно као једино предузеће или као партнер у заједничком превозу и који се односе на услуге превоза доступне јавности гарантујући приступ свим железничким предузећима, трећим лицима и јавним телима. Железничко предузеће обезбеђује да подаци из реда вожње буду тачни и ажурни. Подаци из реда вожње морају бити расположиви најмање 12 месеци по истеку таквих података.

Када железничко предузеће обавља услугу превоза за коју је он једини или један од партнера у заједничком превозу, оно обезбеђује, заједно са свим осталим партнерима у заједничком превозу, да његов део реда вожње буде тачан и ажуран.

Главни садржај података из реда вожње је:

Основна начела различитих врста возова

- Представљање воза

Различити могући начини представљања дана у којима се обавља превоз

Категорија воза/врста услуге

Односи између услуга превоза

Групе путничких вагона у композицији воза

Прикључење на воз, одвајање од воза

Директне везе (повезивање са)

Директне везе (промена броја воза)

Детаљи услуга превоза

зауостављања са транспортним ограничењима

Ноћни возови

прелаз кроз више временских зона

Тарифе и детаљи резервација

Пружалац информација

Учесник који издаје резервације

Услужна постројења

Приступачност воза (укључујући планирано постојање седишта за повлашћена лица, простора за инвалидска колица, универзалних купеа за спавање – видети ТСИ PRM 4.2.4) – видети Одељак 4.2.6.1

Додаци на услуге

Везе – Усклађивање времена између различитих услуга превоза

Списак станица.

За оне услуге превоза којима железничко предузеће управља само, годишњи ред вожње мора бити доступан најмање 2 месеца пре него што тај ред вожње ступи на снагу. За остале услуге превоза, железничко предузеће ред вожње мора бити доступан у што краћем року.

Железничко предузеће чини доступном сваку измену годишњег реда вожње објављивањем ажурирања најкасније 7 дана пре него што те измене ступе на снагу. Ова обавеза примењује се једино уколико је конкретна измена позната железничком предузећу 7 или више дана пре њеног ступања на снагу.

Описани поступак и коришћене информације стога морају да буду усаглашене са техничким документом/документима:

Б.4 (видети анекс III).

#### **4.2.2. Размена података о тарифама**

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

Овај основни параметар обезбеђује да подаци о тарифама у формату дефинисаном у даљем тексту буду расположиви другим железничким предузећима, или трећим лицима овлашћеним за продају.

Одредбе овог основног параметра примењују се у погледу свих тарифа за превоз путника железничког предузећа за домаћу, међународну као и инострану продају.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

#### **4.2.2.1. Железничко предузеће ставља на располагање своје тарифе другим железничким предузећима, овлашћеним јавним телима и трећим лицима која су овлашћена за продају**

Железничко предузеће чини доступним све своје тарифе (укључујући и табеле са ценовницима) гарантујући приступ железничким предузећима и трећим лицима којима даје овлашћења за продају у складу са уговорима о дистрибуцији и овлашћеним јавним телима. Железничко предузеће осигурава да су подаци о тарифама тачни и ажурни.

Када железничко предузеће обавља услугу превоза за коју је он један од партнера у заједничком превозу, железничко предузеће обезбеђује, заједно са свим осталим партнерима у заједничком превозу, да су подаци о тарифама тачни и ажурни.

Главни садржај података о тарифама намењених за међународну и инострану продају дефинисан је у анексу IV.

Подаци о тарифама намењени за међународну и инострану продају морају бити доступни железничким предузећима и трећим лицима овлашћеним за продају у складу са уговорима о дистрибуцији и овлашћеним јавним телима унапред, најмање онолико унапред, колико је утврђено у анексу IV.

Описани поступак и информације које се за њега користе морају за податке о тарифама намењене међународној или иностраној продаји да буду усаглашене са техничким документом/документима:

Б.1 (видети анекс III),

Б.2 (видети анекс III),

Б.3 (видети анекс III).

Подаци о тарифама намењени за домаћу продају морају бити доступни железничким предузећима и трећим лицима овлашћеним за продају, као и овлашћеним јавним телима, унапред, најмање онолико унапред, као што је случај са подацима о тарифама намењеним за међународну или инострану продају.

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

#### **4.2.3. Поступање са информацијама о подацима за контакт железничког предузећа**

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће пружа информације о својој званичној интернет страници на којој купци могу да добију тачне информације..

Одредбе овог основног параметра примењују се на сва железничка предузећа.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

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

Железничко предузеће чини доступним другим железничким предузећима, Агенцији, трећим лицима и јавним телима скуп података који укључује назив превозника, шифру превозника и његову званичну интернет страницу. Званична интернет страница из овог основног параметра мора бити машински читљива и усаглашена са смерницама за приступачност интернет садржаја. Уколико железничко предузеће послује у заједничкој пословној јединици са другим предузећем (предузећима), назив заједничке пословне јединице, шифре предузећа и званична интернет страница морају бити доступни осталим железничким предузећима.

Када једно железничко предузеће чини доступним информације о свом реду вожње другим железничким предузећима у складу са Одељком 4.2.1.1, оно обезбеђује да назив превозника у реду вожње одговара називу превозника у овом скупу података. Уколико је дошло до измена, железничко предузеће ажурира садржај скупа података у што краћем могућем року. 4.2.4.

*Поступање са информацијама које се односе на услове превоза*

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће поступа са информацијама везаним за услове превоза.

Овај основни параметар обезбеђује да услови превоза буду доступни на званичној интернет страници конкретног железничког предузеће.

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

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

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

Железнички предузеће објављује информације које се односе на:

опште услове превоза путника у железничком саобраћају (*GCC-CIV/PRR-General Terms and Conditions of Carriage*) (*GCC-CIV*), the "Passengers Rights Regulation" (*PRR*),

сопствене услове превоза,

везу са Уредбом (ЕЗ) бр. 1371/2007 од 23. октобра 2007. године о правима и обавезама путника у железничком саобраћају,

прихваћене начине плаћања,

услове продаје и услуге после продаје, посебно у погледу замене карте и повраћаја износа за карте,

поступке за подношење жалби,

бар на својој званичној интернет страници. Интернет страница мора бити усаглашена са смерницама за приступачност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Овај поступак извршава се за прво објављивање најкасније 6 месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније 6 дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће је у обавези да наведе чланове који су претрпели измене у поређењу са претходном верзијом. вакој таквој прилици железничко предузеће чува ранију верзију ове информације на својој званичној интернет страници.

#### *4.2.5. Поступање са информацијама које се односе на превоз пријављеног пртљага*

Овај основни параметар утврђује како железничко предузеће обезбеђује информације о превозу пријављеног пртљага уколико је та услуга понуђена од стране железничког предузеће. Уколико ова услуга није понуђена, железничко предузеће обезбеђује информацију о томе да ова услуга није понуђена.

Овај основни параметар обезбеђује да информације о потупању са пријављеним пртљагом буду доступне путнику.

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

##### *4.2.5.1. Железничко предузеће објављује услове поступка са пријављеним пртљагом*

Железничко предузеће објављује путницима у сврху информисања услове поступања са пријављеним пртљагом у случају када железничко предузеће нуди такво поступање. Када ова услуга није понуђена, железничко предузеће објављује информацију у том смислу. Ове информације објављују се бар на званичној интернет страници железничког предузеће. Ова интернет страница мора бити усаглашена са смерницама за приступачност интернет садржаја које узимају у обзирпотребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Овај поступак извршава се за прво објављивање најкасније 6 месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније 6 дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће је у обавези да наведе чланове који су претрпели измене у поређењу са претходном верзијом. вакој таквој прилици железничко предузеће чува ранију верзију ове информације на својој званичној интернет страници.

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

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

Овај основни параметар обезбеђује да информације о превозу и пружању помоћи лицима из категорије PRM буду доступне путнику. Уколико железничко предузеће користи ИТ комуникацију у сврху слања захтева за потврђивање расположивости/резервације за помоћ лицима из категорије PRM, систем коме је захтев упућен мора најмање бити у могућности да поступа са порукама у складу са протоколом наведеним у техничком документу Б.10 (видети анекс III). Додатно, систем издаје број потврде о резервацији помоћи – ово је од кључног значаја како би се купцу/путнику обезбедила гаранција и сигурност да ће помоћ бити пружена и како би се успоставила обавеза и одговорност за пружање помоћи. Те поруке садрже све информације потребне да железничко предузеће, продавац возних карата и/или управљач станице издају лицу из категорије PRM број потврде (за сваки полазак и долазак сваког путовања) о резервацији помоћи.

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

Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

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

Железничко предузеће објављује следеће информације:

типове/бројеве возова и/или број пруге (уколико за јавност није доступан број воза) на којима постоје садржаји за лица из категорије PRM,

типове и минималне количине уређаја за лица из категорије PRM у наведеним возовима (као што је седиште у инвалидским колицима, PRM лежај, PRM тоалет, локација PRM седишта) у редовним условима одвијања саобраћаја,

методе за захтевање помоћи за укрцавање у возове и искрцавање из њих (укључујући и рок у коме се унапред мора послати захтев за PRM, адресу, адресу електронске поште, радно време и број телефона канцеларије која пружа PRM помоћ) у складу са чланом 24 Уредбе о правима путника,

највећу дозвољену величину и тежину инвалидских колица (укључујући и тежину лица из категорије PRM),

услове превоза за пратећа лица и/или животиње,

услове приступа станичној згради и перонима, укључујући и информацију да ли је станица сврстана у приступачне за лица из категорије PRM и да ли располаже особљем за подршку тим лицима, бар на званичној интернет страници. Ова интернет страница мора бити усаглашена са смерницама за приступачност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Овај поступак обавља се за прво објављивање најкасније 6 месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Свака измена ових информација објављује се најкасније 6 дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће је у обавези да наведе чланове који су претрпели измене у поређењу са претходном верзијом. вакој таквој прилици железничко предузеће задржава ранију верзију ове информације на својој званичној интернет страници.

#### **4.2.6.2. Железничко предузеће или продавац возних карата шаље захтев за расположивост/резервацију помоћи лицима из категорије PRM систему/системима који прима захтев**

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

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

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који се бави захтевима доставља захтеве систему за расположивост/резервацију одређеног воза за наведени тип помоћи.

Главни типови захтева су:

захтев за расположивост,

захтев за резервацију,

захтев за делимично отказивање,

захтев за потпуно отказивање.

Овај поступак се обавља после преношења захтева купца систему железничког предузећа или продавца возних карата.

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

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

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

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

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

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

Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

одговор о расположивости,

потврда захтева за резервацију,

потврда захтева за делимично отказивање,

потврда захтева за потпуно отказивање,

негативан одговор.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

или са елементима који су дефинисани у техничком документу Б.10 (видети анекс III),

или са другачије дефинисаним стандардима, у складу са протоколом који користи систем за предају захтева.

#### *4.2.7. Поступање са информацијама које се односе на превоз бицикала*

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



Овај основни параметар обезбеђује да информације о превозу бицикала буду доступне путнику. Систем који додељује услуге треба да буде у могућности да обради најмање оне поруке које су у складу са протоколом наведеном у техничком документу Б.5 (видети анекс III). Одредбе овог основног параметра примењују се на следећи начин: поступање са информацијама о превозу бицикала примењује се у смислу услуга превоза путника железничког предузећа када је у понуди и превоз бицикала. Одредбе овог основног параметра које се односе на електронски захтев/потврду примењују се уколико постоји споразум између страна које испостављају захтев и страна које га примају за пружање услуга када се такав превоз може резервисати или када подлеже обавезној резервацији. Овај основни параметар подразумева следећи поступак:

#### **4.2.7.1. Железничко предузеће објављује услове поступања са бициклима**

Железничко предузеће објављује у сврху информисања путника услове поступања са бициклима када нуди такав превоз. Ове информације објављују се бар на званичној интернет страници железничког предузећа. Ова интернет страница мора бити усаглашена са смерницама за приступачност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида. Ови услови садрже бар следеће податке:

типове/бројеве возова и/или број пруге (уколико за јавност није доступан број воза) на којима је могућ превоз бицикала,

одређено време/периоде када је дозвољен превоз бицикала,

цене превоза бицикала,

да ли је могућа посебна резервација за место складиштење бицикла на возу и да ли је потребна (укључујући и рок у коме се унапред мора послати захтев за превоз бицикла, радно време, адресу електронске поште и/или број телефона).

Прво објављивање ових услова обавезно је најкасније 6 месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније 6 дана пре ступања на снагу конкретне измене. Железничко предузеће је у обавези да наведе чланове који су претрпели измене у поређењу са претходном верзијом. Железничко предузеће у свим случајевима чува ранију верзију ове информације на својој званичној интернет страници.

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

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

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

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који захтева услугу доставља захтев о одређеном превозу бицикла систему за расположивост/резервацију конкретног воза..

Главни типови захтева за резервацију су:

упит о расположивости,

захтев за резервацију,

захтев за делимично отказивање,

захтев за потпуно отказивање.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

или са елементима дефинисаним у техничком документу Б.5 (видети анекс III), у ком случају сви системи којима је захтев упућен морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре,

или са другачије дефинисаним стандардима, у ком случају сви системи којима је захтев упућен морају бити у могућности да разумеју захтев и да на њега одговоре једино ако постоји закључен специфичан споразум са дистрибутивним системом који подноси захтеве.

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

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

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

одговор о расположивости,

потврда захтева за резервацију,

потврда захтева за делимично отказивање,

потврда захтева за потпуно отказивање,

негативан одговор.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

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

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

#### *4.2.8. Поступање са информацијама које се односе на превоз аутомобила*

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

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

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

Овај основни параметар се примењује на следећи начин:

##### **4.2.8.1. Железничко предузеће објављује услове поступања са аутомобилима**

Железничко предузеће обавештава путнике о условима за превоз аутомобила када нуди такав превоз. Ове информације објављују се бар на званичној интернет страници железничког предузећа. Ова интернет страница мора бити усаглашена са смерницама за доступност интернет садржаја које узимају у обзир потребе лица са оштећењем слуха и/или вида.

Ови услови садрже бар следеће податке:

типове/бројеве возова на којима је превоз аутомобила могућ,

одређено време/периоде када је могућ превоз аутомобила,

стандардне цене за превоз аутомобила (укључујући цене за смештај путника, када железничко предузеће има у понуди такав смештај),

тачну адресу и време за укрцавање аутомобила на воз,

тачну адресу и време доласка воза у одредишну станицу,

димензије, тежину и друга ограничења за превоз аутомобила.

Прво објављивање обавезно је најкасније 6 месеци по ступању на снагу овог ТСИ. Измене ових информација објављују се најкасније 6 дана пре њиховог ступања на снагу. Железничко предузеће је у обавези да наведе чланове који су претрпели измене. У свакој таквој прилици железнички предузеће чува ранију верзију ове информације на својој званичној интернет страници.

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

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

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

Зависно од споразума између укључених страна, дистрибутивни систем који подноси захтеве доставља систему за додељивање расположивости/резервације захтеве за одређени превоз аутомобила.

Главни типови захтева за резервацију су:

захтев за расположивост,

захтев за резервацију,

захтев за делимично отказивање,

захтев за потпуно отказивање.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

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

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

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

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

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

Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

одговор о расположивости,

потврда захтева за резервацију,

потврда захтева за делимично отказивање,

потврда захтева за потпуно отказивање,

негативан одговор.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

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

или са другачије дефинисаним стандардима,

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

#### 4.2.9. *Поступање са расположивошћу/резервацијом*

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

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

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

Одредбе овог основног параметра примењују се уколико постоји споразум између стране која испоставља захтев и страна које додељују резервације о пружању услуга које се могу резервисати или које подлежу обавезној резервацији. Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

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

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

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

Главни типови захтева за резервацију су:

упит о расположивости,

захтев за резервацију,

захтев за делимично отказивање,

захтев за потпуно отказивање.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

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

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

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

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

Главни типови одговора на захтев за резервацију су:

одговор о расположивости,

потврда захтева за резервацију,

потврда захтева за делимично отказивање,

потврда захтева за потпуно отказивање,

Предлог за замену,

негативан одговор.

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

Елементи података и информативни садржај поруке која се користи за испуњавање обавеза усаглашени су:

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

или са другачије дефинисаним стандардима, у складу са протоколом који користи дистрибутивни систем који захтева услугу.

4.2.10. *Поступање са безбедносним елементима за дистрибуцију производа* Овај основни параметар наводи начин на који железничко предузеће које додељује услугу генерише безбедносне елементе за дистрибуцију својих производа.

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

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

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

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

Овај поступак се обавља чим се статус резервације и подаци о продајној трансакцији успешно доставе дистрибутивном систему железничких предузећа у питању.

Описани поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашене са:

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

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

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

Овај поступак се обавља чим се статус резервације и подаци о продајној трансакцији успешно доставе дистрибутивном систему железничких предузећа у питању.

Описани поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашене са:



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

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

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

Овај поступак се обавља чим се статус резервације и подаци о продајној трансакцији успешно доставе дистрибутивном систему железничких предузећа у питању.

Описани поступак и информације коришћене за њега морају да буду усаглашене са:

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

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

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

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

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

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

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

Железничка предузећа прихватају најмање возне карте у складу са дефиницијом у техничком документу Б.6 (видети анекс III), изузев када возна карта није одговарајућа за конкретно путовање, када железничко предузеће има оправдан

основ да посумња у превару и када се возна карта не користи у складу са условима превоза из Одељка 4.2.4.

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

возна карта и резервација,

само возна карта,

само резервација,

додатне услуге,

доплата,

измена у плану путовања,

купон за укрцавање

специјалне цене у вези са националним железничким картама,

групна возна карта,

међународне повластице различитих врста,

купон за пратеће возило,

путнички ваучер за обештећење.

Описани поступак и информације коришћене морају за њега да буду усаглашене са техничким документом/документима:

Б.6 (видети анекс III).

#### **4.2.11.2. Извршење – индиректно – за међународну и инострану продају**

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

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

електронска достава усаглашена са CIV (Ticket on Departure)

усаглашен са CIV,

возна карта А4 усаглашена са CIV, достављена путем електронске поште,.

Главни типови претходно споменутих издатих карата су:

отворена возна карта (само путовање),

отворена возна карта + резервација (путовање и резервација),

отворена возна карта + додатака (путовање и додатак),

отворена возна карта + резервација + додатак (путовање, резервација и додатак),

возна карта са укупном ценом (путовање и резервација).

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

Б.6 (видети анекс III),

Б.7 (видети анекс III),

Стандард за европску “Ticket On Departure” и за европски “Manifest On List” је у развојној фази. То је стога отворено питање и наведено је у анексу II.

#### 4.2.11.3. Извршење – директно – за домаћу продају

Ово је отворено питање (видети анекс II).

#### 4.2.11.4. Извршење – индиректно – за домаћу продају

Ово је отворено питање (видети анекс II).

#### 4.2.12. *Поступање у вези са пружањем информација на подручју станице*

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

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

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

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

##### 4.2.12.1. **Управљач станице обавештава кориснике превоза на железничкој станици**

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

тип и/или број воза,

станицу/станице одредишта,

и, по потреби, успутне железничке станице на којима воз стаје,

перон или колосек,

предвиђено време поласка.

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

тип и/или број воза,

станицу/станице одредишта,

предвиђено време поласка,

одступање од плана.

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

полазна железничка станица/станице,

време доласка на крајњу железничку станицу,

тип и/или број воза,

долазни перон или колосек.

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

тип и/или број воза,

полазну железничка станица/станице,

предвиђено време доласка,

одступање од плана.

Одступање од плана обухвата:

значајна кашњења,

промену перона или колосека,

потпуно или делимично отказивање воза,

преусмерење воза.

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

типу информационог система (најаве путем приказа на екрану и/или звучне најаве),

тренутку у коме се информација пружа,

месту на железничкој станици где ће се поставити информациони систем.

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

#### *4.2.13. Поступање у вези са пружањем информација на возилима*

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

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

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

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

##### **4.2.13.1. Железничко предузеће обавештава путнике у возу**

Железничка предузећа обезбеђују путницима у возу:

на полазној железничкој станици, и на већим успутним железничким станицама на којима воз стаје:

информације о типу и/или броју воза,

информацију о крајњем одредишту/одредиштима,

информацију, где је изводљиво, о успутним железничким станицама на којима воз стаје,

информације о значајном кашњењу,

информације о разлозима кашњења, уколико су познати.

Пре доласка на успутне железничке станице на којима воз стаје:

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

Пре доласка на већу успутну железничку станицу и одредишну станицу:

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

информацију о предвиђеном времену доласка,

информације о процењеном времену доласка и/или информацију о кашњењу,

информацију о следећој могућности преседања (дискреционо право железничког предузећа).

Железничко предузеће одлучује о следећем:

- типу информационог система (најаве путем приказа на екрану или звучне најаве),

тренутку у коме ће се информација пружити,

месту у возу где ће се поставити уређаји за информисање.

#### 4.2.14. Припрема воза

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

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

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

##### 4.2.14.1. Порука „воз је спреман” за све возове

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

Поруке се састоје најмање од следећег:

броја воза и/или трасе,

ознаке да је воз спреман, која означава да је воз припремљен и спреман за вожњу.

друге ставке, као на пример:

тачку трасе са временом за које се та траса захтева,

одредишну тачку трасе са временом када предложени воз треба да стигне на одредиште, која се може пренети у истој поруци.

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

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.15. Информације о вожњи воза и предвиђање

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

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

Информације о вожњи воза служе да пруже детаље о тренутном статусу воза на тачкама извештавања које су уговорно договорене. Предвиђање о вожњи воза користи се да пружи информације о процењеном времену на тачкама предвиђања које су уговорно договорене. Ову поруку шаље управљач инфраструктуре железничком предузеће и управљачу суседне инфраструктуре који су укључени у вожњу воза. Железничка предузећа и/или управљачи инфраструктуре благовремено дају управљачу станице информације о предвиђању вожње воза у складу са уговорним споразумом. Уговор о траси прецизира тачке извештавања о вожњи воза.

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

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

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

#### 4.2.15.1. Информације о возњи воза за све возове

Управљач инфраструктуре шаље поруку „информација о возњи воза” железничком предузећу. Овај поступак се обавља чим воз стигне на уговорно договорену тачку извештавања на којој се шаље информација о возњи воза. Договорена тачка извештавања може, између осталог, бити тачка на којој се врши примопредаја, железничка станица или крајње одредиште воза.

Порука се састоји најмање од следећег:

броја воза и/или трасе (ID - идентификације воза),

планирано време и стварно време на договореној тачки извештавања,

идентификацију тачке извештавања,

статус воза на тачки извештавања (долазак, полазак, пролазак, полазак из полазне станице, долазак на крајње одредиште).

друге ставке, као на пример:

одступање (према делта методу) од резервисаног планираног времена (у минутима),

кад је могуће, разлог кашњења може се пренети у истој поруци.

Описани поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашене бар са „поруком о информацијама о возњи воза” из техничког документа/докумената:

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.15.2. Предвиђање о возњи воза за све возове

Управљач инфраструктуре шаље поруку „предвиђање о возњи воза” железничком предузећу.

Овај поступак се обавља чим воз стигне на уговорно договорене тачке извештавања на којима се шаље предвиђање. Договорена тачка предвиђања може, између осталог, бити тачка на којој се врши примопредаја, или



железничка станица. Предвиђање о вожњи воза се такође може послати пре него што воз започне вожњу. За додатна кашњења која се јаве између две тачке извештавања, мора се уговорно дефинисати праг, између железничког предузећа и управљача инфраструктуре, коме мора да се пошаље првобитно или ново предвиђање. Уколико се кашњење не зна, управљач инфраструктуре мора да пошаље „поруку о прекиду услуге” (видети Одељак 4.2.16 Информација о прекиду услуге).

Порука о предвиђању кретања воза мора да садржи предвиђено време за договорене тачке предвиђања.

Железнички предузећа и/или управљачи инфраструктуре благовремено дају управљачу станице информације о предвиђању кретања воза у складу са уговорним споразумом.

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

Порука се мора састојати најмање од следећег:

броја воза и/или трасе (ID - идентификација воза),

за сваку договорену тачку предвиђања:

планирано време и предвиђено време,

идентификација договорене тачке предвиђања,

статус воза на договореној тачки предвиђања (долазак, полазак, пролазак, долазак на крајње одредиште).

Друге ставке, као на пример:

одступање (према делта методу) од резервисаног планираног времена (у минутима),

кад је доступан, разлог за кашњење може се пренети у истој поруци.

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

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, могу се користити други постојећи стандарди уколико су стране које су укључене закључиле специфичан споразум у исте сврхе којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

4.2.16. Информације о прекиду услуга

Овај основни параметар утврђује како железнички предузеће и управљач инфраструктуре поступају са информацијама о прекиду услуга.

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

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

Овај основни параметар подразумева следеће поступке:

#### **4.2.16.1. Опште напомене**

Железнички предузећеу обавештава управљача инфраструктуре о оперативном стању возова, како је дефинисано у OPE TSI Одељак 4.2.3.3.2.

Уколико се кретање воза прекине, управљач инфраструктуре шаље поруку о „прекиду кретања воза” како је прецизирано у наставку.

#### **4.2.16.2. Порука о прекиду вожње воза за све возове**

Уколико је вожња воза прекинута, управљач инфраструктуре издаје ову поруку управљачу суседне инфраструктуре и железничком предузећу/предузећима.

Уколико је дужина кашњења позната, управљач инфраструктуре мора да пошаље поруку о предвиђању вожње (видети Одељак 4.2.15.2 Предвиђање вожње воза).

Главни елементи података у овој поруци су:

број трасе и/или воза (ID - идентификација воза),

идентификација места на основу следећег из референтних докумената о местима,

време почетка прекида,

планирано време поласка и време на овом месту,

код који означава разлог за прекид и/или опис прекида.

Описани поступак и за њега коришћене информације морају да буду усаглашене бар са „поруком о прекиду вожње воза” из техничког документа/докумената:

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.17. *Поступање са краткорочним подацима о редовима возње за возове*

Овај основни параметар утврђује како Приступна страна (АР) и управљач инфраструктуре треба да поступају са Захтевима за трасу у кратком року. Ови захтеви су важећи за све Захтеве за трасу у кратком року.

Овај основни параметар не обухвата питања управљања саобраћајем. Временска граница између траса захтеваних у кратком року и измена трасе у оквиру управљања саобраћајем подлеже локалним споразумима. Мора се омогућити, када се то односи на потребе превоза у кратком року (нпр. посебан воз, додатни воз), да се захтева траса у кратком року. У том циљу, АР која захтева краткорочну трасу мора пружити управљачу инфраструктуре све неопходне информације којима се назначавача када и где се захтева да воз саобраћа и податке који се на то односе.

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

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

Различити могући сценарији су утврђени у наставку:

Сценарио А: Приступна страна (АР) ступа у контакт са свим управљачима инфраструктуре који су укључени директно (случај А) или посредством јединственог шалтера (случај Б) у циљу организовања трасе за целокупно путовање. У том случају АП такође мора да управља возом на целокупном путовању. – Сценарио Б: Свака Приступна страна (АР) укључена у превоз ступа у контакт са локалним управљачима инфраструктуре директно или посредством јединственог шалтера како би поднела захтев за трасу за ону деоницу на којој она управља возом.

У оба сценарија поступак додељивања по Захтеву трасу у кратком року има облик дијалога између АР и управљача инфраструктуре, који садржи следеће поруке:

порука којом се захтева траса,

порука која садржи детаље о траси,

порука о томе да траса није расположива,

порука о потврђивању трасе,

порука која садржи детаље о одбијању трасе,

порука о отказивању трасе,

порука о томе да резервисана траса није више расположива,

порука о потврди пријема .

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

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

У овом случају, овај основни параметар подразумева следеће поступке:

#### **4.2.17.1. Порука којом се захтева траса**

АР шаље управљачу инфраструктуре ову поруку са следећим главним садржајем:

АР која подноси захтев за трасу,

тачка трасе: почетна тачка трасе,

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

крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

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

деоница пута која се захтева,

успутна места заустављања или свака друга одређена тачка дуж предложене трасе, уз назнаку времена доласка и времена поласка са успутне тачке. Уколико ово поље није попуњено, то значи да се воз не зауставља на овој тачки,

договорена и неопходна опрема воза/подаци за деоницу пута,

највећа дозвољена брзина воза,

---

<sup>6</sup> Сл. лист L 75, 15.3.2001, стр. 29<sup>7</sup> Сл. лист L 228, 9.9.1996, стр. 1

максимална брзина у складу са наведеним системом/системима за контролу возова (националним и међународним, нпр. LZB, ETCS),

за сваку вучну јединицу: класа вуче, техничка варијанта,

потискивалица (класа вуче, техничка варијанта),

приколица са управљачницом (DVT) ,

укупна дужина,

укупна тежина,

највеће дозвољено осовинско оптерећење,

брuto тежина по метру,

перформансе кочница (представља ефикасност силе кочења),

тип кочница (назнака за коришћење електромагнетне кочнице),

посебни систем(и) за контролу возова (национални и међународни),

премошћавање кочнице за брзо кочење,

систем радио везе (нпр. GSM-R),

SC (посебне пошилке),

товарни профил,

сваки други технички предуслов који се разликује од стандардних димензија (нпр. нарочити товарни профил),

категорија воза,

сваки други специфичан податак који се захтева на локалном или националном нивоу за поступак са захтевом за трасу,

дефиниције активности које треба обавити на датој успутној тачки дуж трасе,

код железничког предузећа одговорног за вожњу воза на тренутној деоници пута,

код управљача инфраструктуре одговорног за воз на одговарајућој деоници пута,

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

Описани поступак и за њега коришћене информације усаглашавају се бар са „поруком о захтеву за трасу” из техничког документа/докумената:

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.17.2. Порука о детаљима трасе

Управљач инфраструктуре шаље ову поруку са следећим главним садржајем Приступној страни која упућује захтев (АР) као одговор на захтев те АР за доделу трасе.

АР која подноси захтев за трасу,

тачка трасе: почетна тачка трасе,

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

крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

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

деоница пута која се захтева,

успутна места заустављања или свака друга одређена тачка дуж предложене трасе, уз назнаку времена доласка и времена поласка са успутне тачке. Уколико ово поље није попуњено, то значи да се воз не зауставља на овој тачки,

договорена и неопходна опрема /подаци који се односе на воз за деоницу пута,

највећа дозвољена брзина воза,

највећа брзина у складу са наведеним системом/системима за контролу возова (националним и међународним, нпр. LZB, ETCS),

за сваку вучну јединицу: класа вуче, техничка варијанта,

потискивалица (класа вуче, техничка варијанта),

приколица са управљачницом (DVT) ,

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

Описани поступак и за њега коришћене информације усаглашавају се бар са „поруком о детаљима трасе” из техничког документа/докумената:

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.17.3. Порука „ траса није расположива”

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

тачка трасе: тачка поласка воза на траси,

тачка одредишта трасе,

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

назнака да траса није расположива,

разлог због ког траса није расположива.

Истовремено са овом поруком, или у најкраћем могућем року, управљач инфраструктуре мора послати алтернативни предлог без тражења било каквих додатних захтева од железничког предузећа (порука о детаљима трасе).

Описани поступак и за њега коришћене информације усаглашавају се бар са „поруком да траса није расположива” из техничког документа/докумената:

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.17.4. Порука да је траса потврђена

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

број трасе у сврху идентификовања трасе,

тачка трасе: тачка поласка воза на траси,

тачка одредишта трасе,

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

крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

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

назнака да АР прихвата предложену трасу.



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

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.17.5. Порука о одбијању детаља трасе

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

број трасе у сврху идентификовања трасе,

назнака да су детаљи трасе одбијени,

разлог за одбијање трасе или за измену коју захтева АР,

тачка трасе: тачка поласка воза на траси,

тачка одредишта трасе,

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

крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

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

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

Б.30 (видети анекс III).

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

#### 4.2.17.6. Порука о отказивању трасе

Приступна страна која упућује захтев (АР) користи ову поруку да откаже трасу коју је резервисала:

број трасе у сврху идентификовања трасе,

деоница пута која се отказује,

назнака да је траса отказана,

првобитна полазна тачка трасе: тачка поласка воза на траси,

тачка одредишта трасе,

време поласка са првобитне почетне тачке трасе: време за које је траса била захтевана,

првобитна крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

време доласка на првобитну крајњу тачку трасе: време када је предложени воз требало да стигне на своје одредиште.

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

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су стране које су укључене закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### **4.2.17.7. Порука „потврда пријема”**

Ова порука се размењује између управљача инфраструктуре и приступних страна (АР) када се захтевани одговор на било коју од наведених порука не може добити у року од 5 минута:

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

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

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### **4.2.17.8. Порука „ резервисана траса није више расположива”**

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

број трасе,

број планираног воза за који траса није више расположива (уколико је већ познат управљачу инфраструктуре),

првобитна полазна тачка трасе: тачка поласка воза на траси,

тачка одредишта трасе,

време поласка са првобитне почетне тачке трасе: време за које је траса била захтевана,

првобитна крајња тачка трасе: одредиште воза на захтеваној траси,

време доласка на првобитну крајњу тачку трасе: време када је предложени воз требало да стигне на своје одредиште,

назнака узрока.

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

Б.30 (видети анекс III).

Додатно, у исту сврху могу се користити други постојећи стандарди уколико су укључене стране закључиле специфичан споразум којим се дозвољава коришћење тих стандарда.

#### 4.2.18. *Квалитет података и информација у вези са овим ТСИ*

##### 4.2.18.1. **Захтеви**

Како би се задовољили захтеви овог ТСИ, у погледу квалитета података и информација у читавом ТСИ-ју примењује се:

Сви они којима се овај TSI упућује су одговорни да учине доступним ажурне, кохерентне, тачне и потпуне податке у одговарајуће време и у одговарајућем формату другим железничким предузећима, или управљачима инфраструктуре, или трећем лицу. Сви учесници којима се овај TSI упућује су одговорни за објављивање ажурних, кохерентних, тачних и потпуних информација у одговарајуће време и са одговарајућим садржајем купцима (путницима), или другим железничким предузећима, или управљачима инфраструктуре, или трећем лицу.

Када се подаци или информације користе како би се задовољили захтеви неколико основних параметара овог ТСИ-ја у исто време, учесници којима је овај ТСИ упућен обезбеђују да ти подаци и информације који се деле између ових основних параметара буду употребљени на кохерентан начин (нпр.

кохерентност се мора обезбедити i) између реда вожње и информација о тарифама или ii) између информација о тарифама и резервацијама.

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

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

Квалитет података и информација које обезбеђују учесници у сврху овог ТСИ-ја је такав да омогући учесницима којима је упућен овај ТСИ да издају возне карте како је утврђено у члану 10 Уредбе о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

Квалитет података и информација које обезбеђују учесници у сврху овог ТСИ-ја је такав да достиже ниво који омогућује учесницима којима је упућен овај тси да обезбеде информације како је утврђено у члану 10 и у анексу II Уредбе о правима и обавезама путника у железничком саобраћају.

#### 4.2.19. *Различити референтни документи и базе података*

##### 4.2.19.1. **Референтни документи**

За саобраћање путничких возова на европској мрежи, следећи референтни документи морају бити доступни и приступачни свим пружаоцима услуга (управљачима инфраструктуре, железничким предузећима, овлашћеним трећим странама и управљачима станица). Ови подаци морају представљати стварно стање у сваком тренутку.

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

референтни документ кодирања за све управљаче инфраструктуре, железничка предузећа, управљаче станица, предузећа која пружају услуге,

референтни документ кодирања места,

референтни документ свих постојећих система за контролу возова,

референтни документ свих различитих типова локомотива,

референтни документ свих европских радионица за одржавање,

референтни документ европских резервационих система,

референтни документ кодова у сврху размене редова вожње,

референтни документ кодова у сврху размене тарифа,

каталог скупова података за поруче

каталог кодних листи,

сви други документи и кодне листе неопходни за коришћење техничких докумената у анексима (ово ће бити дефинисано током прве фазе).

Када се референтни документ користи заједно са ТСИ телематских апликација за превоз робе (ТАФ), његов развој и коришћење ће бити што је могуће ближе спроведеном ТАФ ТСИ како би се постигла оптимална синергија.

#### 4.2.19.2. Додатни захтеви за базе података

Додатни захтеви које различите базе података морају подржати су наведени у наставку: Они су:

##### 1. Провера идентитета

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

##### 2. Сигурност

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

##### 3. АСІD

Одабрана база података подржава начело АСІD (атомност, доследност, изолацију, постојаност).

##### 4. Контрола приступа

База података мора дозволити приступ подацима или системима корисницима којима је дозвола додељена. Контрола приступа се подржава наниже све до појединачног уноса записа података. База података подржава на основу улоге подесиву контролу приступа за уношење, ажурирање или брисање унетих записа података.

##### 5. Праћење

База података мора подржати евидентирање свих радњи које се примењују на базу података да би се омогућило праћење детаља уноса података (ко, шта, када се садржај променио?).

#### 6. Стратегија закључавања

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

#### 7. Вишеструки приступ

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

#### 8. Поузданост

Поузданост базе података мора подржати захтевану расположивост.

#### 9. Распоживост

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

#### 10. Могућност одржавања

Могућност одржавања базе података мора подржати захтевану расположивост.

#### 11. Безбедност

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

#### 12. Усклађеност

База података мора подржати језик за рад са подацима који је у широкој употреби, као што су SQL или XQL

#### 13. Могућност увоза података

База података треба да има могућност увоза форматираних података који се могу користити за попуњавање базе података уместо ручног уноса.

#### 14. Могућност извоза података

База података треба да има могућност да садржај целокупне базе података или њеног дела буде извежен у виду форматираних података.

#### 15. Обавезна поља

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

#### 16. Провере веродостојности

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

#### 17. Рокови за одговоре

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

#### 18. Аспекти перформанси

Референтни документи и базе података подржавају на исплатив начин упите неопходне за ефективно одвијање свих релевантних вожњи возова које су обухваћене одредбама овог TSI.

#### 19. Аспекти капацитета

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

#### 20. Историјски подаци

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

#### 21. Стратегија прављења резервне копије

Стратегију прављења резервне копије да би се обезбедило да се свеукупни садржај базе података за период од 24 сата може обновити.

#### 22. Комерцијални аспекти

Систем коришћене базе података је доступан као серијска програмска опрема (COTS-product) или је доступан у отвореном коду (Open Source).

#### 23. Аспекти приватности

База података мора да испуни захтеве политике приватности државе чланице у којој привредно друштво које врши конкретну услугу има домицил.

#### 4.2.20 Електронски пренос докумената

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

*Умрежавање и комуникација*

#### 4.2.21.1. Општа архитектура

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

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

Предложена „архитектура за размену информација”:

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

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

чува досада уложене инвестиције у ИТ.

Архитекура за размену информација даје предност углавном *Peer-to-Peer* типу интеракције између учесника, гарантујући свеукупан интегритет и конзистентност железничке интероперабилне заједнице пружањем скупа централизованих услуга.

Peer-to-Peer модел интеракције дозвољава најбољу дистрибуцију трошкова између различитих учесника, на основу стварног коришћења и, уопштено, причињаваће мање проблеме са проширивањем.

#### 4.2.21.2. Мрежа

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



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

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

Прво, централном складишту се прилази да би се добиле мета-информације, као што је идентитет *peer* –(учесник) – где је информација сачувана, или да би се верификовала сигурносна овлашћења. Затим се одвија *Peer-to-Peer* комуникација између укључених учесника.

#### 4.2.21.3. Протоколи

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

#### 4.2.21.4. Сигурност

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

#### 4.2.21.5. Шифровање

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

#### 4.2.21.6. Централно складиште

Централно складиште мора бити способан да подржи:

метаподатке – структуриране податке који описују садржај порука,

листу електронских адреса где учесници којима је упућен овај ТСИ дозвољавају другим учесницима да добију информације или податке у складу са одредбама овог ТСИ-ја,

шифровање

проверу идентитета,

именик (телефонски именик) – он садржи све неопходне информације о учесницима у размени порука и података.

Када се централно складиште користи и за примену ТСИ телематских апликација за превоз робе (ТАФ), његов развој и коришћење ће бити што је

могуће ближи са примењеним ТСИ ТАФ како би се постигла оптимална синергија.

#### **4.2.21.7. Заједнички интерфејс за комуникацију између железничког предузећа и управљача инфраструктуре (RU / IM)**

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

Заједнички интерфејс мора бити способан да подржи:

форматирање излазних порука у складу са метаподацима,

потписивање и шифровање излазних порука,

адресирање излазних порука,

верификацију аутентичности улазних порука,

дешифровање улазних порука,

проверу усаглашености улазних порука у складу са метаподацима,

обраду јединственог заједничког приступа различитим базама података.

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

- (i) позитивно: пошаљите АСК;
- (ii) негативно: пошаљите NACK.

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

Уколико учесник примењује локалну копију централног складишта, тај учесник тада мора – сопственим средствима – обезбедити да то локална копија буде тачна и ажурна.

Када се заједнички интерфејс користи заједно са ТСИ телематских апликација за превоз робе (ТАФ), његов развој и промене ће бити што је могуће ближи са примењеном ТСИ ТАФ како би се постигла оптимална синергија.

#### *4.2.22. Управљање везама са другим видовима транспорта*

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

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

за размену специфичних података из редова вожње, технички стандарди XML и протоколи на бази Трансмодела, нарочито стандард EN 15531 (‘SIRI’) за размену редова вожње у реалном времену и стандард EN TC 278 WI 00278207 (‘IFOPT’) за размену података о местима заустављања/станицама.

за размену података о тарифама: овај стандард је и даље отворено питање тачка (видети анекс II – листа отворених питања).

#### 4.3. Функционалне и техничке спецификације интерфејса

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

##### 4.3.1. Интерфејси са подсистемом возних средстава

Табела 1.

#### Интерфејси са подсистемом возних средстава

Интерфејс	Референтна ТСИ телематских апликације за превоз путника	Референтне ТСИ конвенционалних возних средстава  ТСИ
Приказ на екрану у возу	4.2.13 Поступање у вези са пружањем информација на возилима	4.2.5 Информације за купце (лица из категорије (PRM))
Аутоматски разглас и обавештења	4.2.13 Поступање у вези са пружањем информација на возилима	4.2.5 Информације за купце (лица из категорије (PRM))  4.2.5.2 Систем разгласа

##### 4.3.2. Интерфејси са подсистемом телематских апликација за превоз робе

Табела 2.

**Интерфејси са подсистемом телематских апликација за превоз робе**

Интерфејс	Референтне ТСИ телематских апликација за превоз путника	Референтна ТСИ телематских апликација за превоз робе конвенционалном железницом
Воз спреман	4.2.14.1 Порука Воз спреман за све возове	4.2.3.5 Порука Воз спреман
Предвиђање вожње воза	4.2.15.2 Порука „предвиђање вожње воза“ за све возове	4.2.4.2 Порука о предвиђању вожње воза
Информација о вожњи воза	4.2.15.1 Порука „информација о вожњи воза“ за све возове	4.2.4.3 Информација о вожњи воза
Вожња воза прекинута – за железничко предузеће	4.2.16.2 Порука „вожња воза прекинута“ за све возове	4.2.5.2 Вожња воза прекинута
Поступање са краткорочним подацима о редовима вожње	4.2.17 Поступање са краткорочним подацима о редовима вожње за возове	4.2.2 Захтев за доделу трасе
Заједнички интерфејс	4.2.21.7 Заједнички интерфејс за комуникацију RU/IM	4.2.14.7 Заједнички интерфејс за комуникацију RU/IM
Централно складиште	4.2.21.6 Централно складиште	4.2.14.6 Централно складиште
Референтни документи	4.2.19.1 Референтни документи	4.2.12.1 Референтни документи

**4.4. Оперативна правила**

У светлу основних захтева у Поглављу 3, оперативна правила специфична за подсистем на који се односи овај ТСИ су следећа:

*4.4.1. Квалитет података*

У сврху обезбеђивања квалитета података, пошиљалац сваке ТСИ поруке биће одговоран за исправност садржаја података поруке у време када је порука послата. Када су изворни подаци у сврху обезбеђивања квалитета података доступни из база података као дела овог ТСИ, подаци који су садржани у овим базама података морају се користити за обезбеђивање квалитета података.

Када изворни подаци у сврху обезбеђивања квалитета података нису доступни из базе података које су део овог ТСИ, пошиљалац поруке мора извршити проверу обезбеђивања квалитета података из сопствених извора.

Обезбеђивање квалитета података ће укључити поређење са подацима из база података обезбеђених као део овог ТСИ како је претходно описано, плус по потреби логичких провере како би се обезбедило правовременост и континуитет података и порука.

Подаци су високог квалитета ако су спремни за употребу за оно чему су намењени, што значи да:

- нема грешака у њима: приступачни, тачни, благовремени, потпуни, конзистентни са другим изворима, итд.,

поседују жељене карактеристике: релевантни, свеобухватни, детаљни до траженог нивоа, лако читљиви, лаки за тумачење, итд..

Главне карактеристике квалитета података су:

тачност,

потпуност,

конзистентност,

правовременост.

### **Тачност**

Тражене информације (подаци) треба да буду забележени на што економичнији начин. Ово је једино изводљиво уколико су Основни подаци забележени, ако је могуће, одједном. Стога, Основни подаци треба да се уведу у систем што је ближе могуће извору, тако да могу да се потпуно интегришу у сваку накнаду операцију обраде.

### **Потпуност**

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

Све улазне поруке се такође морају проверити у погледу потпуности уз употребу метаподатака.

### **Конзистентност**

Пословна правила морају се спровести како би се гарантовала конзистентност. Двоструки унос треба избегавати и власник података треба да буде јасно идентификован.

Тип спровођења ових пословних правила зависи од њихове сложености. За једноставна правила, ограничења и активатори базе података су довољни. У случају сложенијих правила, која захтевају податке из различитих табела, поступци валидације се морају спровести за проверу конзистентности верзије података пре него што се створе подаци интерфејса и пре него што нове верзије података постану оперативне. Мора се обезбедити да пренети подаци буду валидирани у односу на дефинисана пословна правила.

### **Правовременост**

Обезбеђивање информација у право време је важно. У мери у којој је окидач за похрањивање података или за слање порука подлеже томе да га покрећу догађаји директно из ИТ система, правовременост не представља проблем уколико је систем осмишљен прописно и у складу са потребама пословних процеса. Међутим, у већини случајева, слање поруке покреће оператер или је бар заснован на додатном уносу од стране оператера. Да би се испунили захтеви за правовременост, подаци се морају ажурирати у што краћем могућем року, такође како би се гарантовало да стварни садржај података из порука буде актуелан када се ове поруке шаљу аутоматски од стране система.

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

### **Метрика квалитета података**

Детаљне ИТ спецификације дефинишу одговарајуће проценте за:

потпуност података (процент поља са подацима и вредностима унетим у њих) и конзистентност података (процент подударних вредности кроз табеле/документе/евиденције),

правовременост података (процент података доступних у наведеном ограниченом временском оквиру),

тражена тачност (процент похрањених вредности које су исправне када се упореде са стварном вредношћу).

#### **4.4.2. Функционисање Централног репозиторијума**

Финкције Централног репозиторијума дефинисане су у Одељку 4.2.21.6 Централни репозиторијум. У сврху обезбеђивања квалитета података, субјекат који обезбеђује функционисање Централног репозиторијума је одговоран за ажурирање и квалитет метаподатака и именика, а такође и за управљање контролом приступа. Квалитет метаподатака у погледу потпуности, конзистенције, правовремености и тачности омогућују одговарајуће функционисање у сврху овог ТСИ.

#### **4.5. Правила за одржавање**

У светлу битних захтева у Поглављу 3, правила за одржавање специфична за подсистем на који се односи овај ТСИ су следећа:

Квалитет услуга превоза мора се гарантовати, чак и ако су подаци оштећени или ако је опрема за обраду података претрпела потпуни или делимични отказ. Стога се саветује уградња двојних система или рачунара са посебно високим степеном поузданости, и за које се обезбеђује непрекидно функционисање у току одржавања.

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

#### **4.6. Стручне квалификације**

Стручне квалификације особља које се захтева за управљање и одржавање подсистема и за примену ТСИ-ја су следеће:

Примена овог ТСИ-ја не захтева потпуно нови систем у погледу хардвера и софтвера са новим особљем. Достизање ових захтева ТСИ-ја за резултат има само оне промене, унапређења или функционална проширења рада која је постојеће особље већ остварило. Стога, нема додатних захтева поред постојећих националних и европских прописа о стручним квалификацијама.

По потреби, додатне обуке особља не треба да се састоје само од обуке како да рукују опремом. Чланови особља морају знати и разумети специфичну улогу коју имају у свеукупном процесу превоза. особље мора, нарочито, бити свесно захтева за одржавањем високог нивоа радних перформанси, пошто је то одлучујуће за поузданост информација које треба обрадити у каснијој фази.

Стручне квалификације које су потребне за састављање и вожњу возова дефинисане су у ТСИ-ју за управљање и одвијање и саобраћаја.

#### **4.7. Здравствени и безбедносни услови**

Здравствени и безбедносни услови за особље потребно за рад и одржавање подсистема на који се ово односи и за примену ТСИ-ја су следећи:

Нема захтева поред постојећих националних прописа и прописа Уније који се односе на здравље и безбедност.

#### 4.8. Регистри одобрених типова железничких возила и инфраструктуре

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

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

### 5. ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ

#### 5.1. Дефиниција

У складу са чланом 2. тачка (ђ). Директиве 2008/57/ЕЗ, чиниоци интероперабилности’ значе сваку елементарну компоненту, групу компонената, подсклоп или потпуни склоп опреме уграђене или планиране за уградњу у подсистем, од које директно или индиректно зависи интероперабилност железничког система. Појам ‘чинилац’ обухвата и материјалне и нематеријалне објекте као што је софтвер’. **5.2.Листа чинилаца**

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

Ниједан чинилац интероперабилности није одређен у подсистему ‘телематских апликација за превоз путника’.

Само је стандардна ИТ опрема потребна како би се испунили захтеви овог ТСИ-ја, без иједног специфичног аспекта интероперабилности у железничком окружењу. Ово важи и за компоненте хардвера и за коришћени стандардни софтвер, као што су оперативни систем и базе података. офтвер је индивидуалан за сваког корисника и може се адаптирати и побољшати у складу са индивидуалном стварном функционалношћу и потребама. Предложена ‘архитектура интеграције апликација’ претпоставља да апликације не морају да имају исти унутрашњи информациони модел. Интеграција апликација се дефинише као поступак успостављања заједничког функционисања независно пројектованих система апликација.

**5.3. Перформансе и спецификације чинилаца** Видети Одељак 5.2, који није релевантан за ТСИ телематских апликације за превоз путника.

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

#### 6.1. Чиниоци интероперабилности



### 6.1.1. Поступци оцене

Није релевантан за ТСИ телематских апликације за превоз путника.

### 6.1.2. Модул

Није релевантан за ТСИ телематских апликација за превоз путника.

## 6.2. Подсистем телематских апликација за превоз путника

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

## 7. СПРОВОЂЕЊЕ

### 7.1. Увод

Овај ТСИ односи се на подсистем телематских апликација за превоз путника. Овај подсистем је функционалан у складу са анексом II Директиве 2008/57/ЕЗ. Према томе, примена овог ТСИ-ја не ослања се на идеји о новом, обновљеном или унапређеном подсистему, као што је уобичајено у случају ТСИ-ја који се односе на структурне подсистеме, изузев када је наведено у ТСИ-ју.

Овај ТСИ спроводи се у фазама:

фаза један: детаљне ИТ спецификације, начин управљања и главни план,

фаза два: развој,

фаза три: увођење.

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

Фаза један има три циља:

1. Дефинисање система размене података (у даљем тексту 'систем') који се састоји од заједничких компонената и међусобних веза информационих и комуникационих система заинтересованих страна способних да испуне захтеве ове Уредбе.
2. Потврђивање таквог система са становишта техничке и економске изводљивости.
3. Израда мапе пута активности које се сматрају неопходним како би се применио систем, укључујући одговарајуће кључне тачке за праћење

напредовања његовог увођења од стране Комисије, Европске железничке агенције, држава чланица и заинтересованих страна на које се ово односи.

#### **7.2.1. Управљање пројектом у Фази један**

Комисија успоставља, најкасније један месец по објављивању ове Уредбе у *Службеном листу Европске уније*, управни одбор, који чине:

представничка тела из железничког сектора која делују на европском нивоу како је дефинисано чланом 3. став (2) Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 (представничка тела железничког сектора),

- представници продаваца возних карата,

- представник Европских путника,

Европска железничка агенција, и

Комисија.

Овим управним одбором ко-председавају (а) Комисија и (б) лице које именују представничка тела железничког сектора. Комисија којој помажу чланови управног одбора саставља пословник овог управног одбора, о коме треба да се сагласи управни одбор. Одлуке које буду донете треба да буду транспарентне и праћене ваљаним техничким и економским образложењем.

Чланови управног одбора могу предложити управном одбору да друге организације буду укључене као посматрачи када постоје ваљани технички и организациони разлози за то.

#### *7.2.2. Улоге и одговорности*

##### **7.2.2.1. Заинтересоване стране**

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

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

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

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

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

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

#### **7.2.2.2. Европска железничка агенција**

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

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

#### **7.2.2.3. Комисија**

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

2. По пријему детаљних ИТ спецификација, плана управљања и главног плана, Комисија их оцењује на основу препоруке Европске железничке агенције и, у светлу ове оцене, предузима неопходне мере за измену важећег ТСИ-ја.

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

#### **7.2.3. Производи**

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

1. функционалне, техничке и спецификације перформанси, сродне податке, захтеве интерфејса, сигурносне захтеве и захтеве квалитета.

2. нацрт опште архитектуре система. Он описује какав је међусобни однос потребних компонената и како се оне уклапају. То се заснива на анализи конфигурација система способних да интегришу стару ИТ опрему, а у исто време да пруже захтевану функционалност и перформансе.

Главни план укључује:

1. Идентификовање активности потребних да би се постигла имплементација система.
2. План миграције који укључује скуп фаза које воде до проверљивих привремених и опипљивих међурезултата, од актуелног оквира информационих и комуникационих система заинтересованих страна до самог система.
3. Детаљни план са кључним тачкама.
4. Процену ризика кључних фаза главног плана.
5. Процену укупних трошкова животног циклуса (LCC) за увођење и рад система, заједно са накнадним инвестиционим планом и релевантном анализом трошкова и користи.

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

#### 7.2.4. Кључне тачке

1. Иницијални састанак пројектног тима и управног одбора одржава се најкасније 2 месеца од објављивања ове Уредбе у *Службеном листу Европске уније*.
  - (а) На иницијалном састанку пројектни тим приказује опис пројекта и програм рада укључујући и временски распоред активности. Описом пројекта објашњавају се разумевање задатака, организација пројекта, улоге и одговорности и метод пројекта, укључујући поступак консултовања и информисања свих заинтересованих страна.(б) На иницијалном састанку, разматра се садржај и ниво детаља привременог извештаја и месечних извештаја о напредовању из Одељка 7.2.2.1 и о њима се постиже договор између пројектног тима и управног одбора.
2. Пројектни тим шаље привремени извештај управном одбору најкасније 5 месеци после одржавања иницијалног састанка.
3. Производи се шаљу Комисији и Европској железничкој агенцији најкасније 10 месеци после одржавања иницијалног састанка.

4. Европска железничка агенција Комисији своју препоруку о производима пројекта најкасније 2 месеца по њиховом пријему.

### **7.3. Фаза два - Развој**

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

### **7.4. Фаза три - Увођење**

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

### **7.5. Управљање променама**

#### *7.5.1. Поступак управљања променама*

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

идентификовање техничких ограничења која отежавају промену,

изјаву о томе ко преузима одговорност за поступке спровођења промене,

поступак валидације промене која се спроводи,

политику управљања променама, издавања, миграције и постепеног увођења,

дефинисање одговорности за управљање детаљним спецификацијама и за обезбеђење њиховог квалитета и управљање конфигурацијом.

Одбор за контролу промена (ССВ) чине Европска железничка агенција, представничка тела железничког сектора, представничко тело продаваца возних карата, представничко тело путника и државе чланице. Такво удружење (заинтересованих) страна обезбеђује перспективу о променама које треба учинити и свеукупну оцену њихових импликација. ССВ коначно треба довести под окриље Европске железничке агенције.

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

Технички документи наведени у Поглављу 4 овог ТСИ-ја (изузев стандарда који су везани за отворена питања) и побројани у анексу III ове Уредбе су технички документи које објављује Европска железничка агенција у складу са чланом 5. став (8) Директиве 2008/57/ЕЗ.

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

1. Захтеви за променама који утичу на техничке документе подносе се или посредством Националних тела за безбедност (NSA), или посредством представничких тела из железничког сектора која поступају на европском нивоу како је дефинисано чланом 3. став (2) Уредбе (ЕЗ) број 881/2004, или представника продаваца возних карата, или посредством тела која су првобитно развила спецификације које су претходиле овим техничким документима.
2. Европска железничка агенција сакупља и похрањује захтеве за променама.
3. Европска железничка агенција приказује захтеве за променама одговорној радној групи ERA, која врши евалуацију и припрема предлог заједно са економском евалуацијом, по потреби.
4. Затим, Европска агенција за железнице приказује захтеве за променама и предлог везан за њега одбору за надзор над променама који ће или неће обавити валидацију или ће одложити захтев за променама.
5. Уколико захтев за променама не буде потврђен, Европска железничка агенција шаље назад подносиоцу захтева или разлог за одбијање или захтев за додатне информације у вези са нацртом захтева за променама.
6. Ако је потврда захтева обављена, врше се измене техничких докумената.
7. Пре објављивања измењеног техничког документа, он се шаље комисији заједно са захтевом за променама и са економском евалуацијом.
8. Комисија редовно обавештава државе чланице посредством одбора основаног у складу са чланом 29. став (1) Директиве 2008/57/ЕЗ.
9. Нова верзија техничког документа и потврђеног захтева за промену су доступни на интернет страници Европске железничке агенције.

Када управљање променама утиче на елементе који се користе и у оквиру ТСИ телематских апликација за превоз робе (ТАФ), промене које се врше треба да буду такве да остану што је могуће ближе спроведеном ТСИ ТАФ како би се постигла оптимална синергија.

## **7.6. Специфични случајеви**

### *7.6.1. Увод*

Следеће посебне одредбе су дозвољене у специфичним случајевима наведеним у наставку:

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

#### 7.6.2. Листа специфичних случајева

Нема специфичних случајева назначених за овај ТСИ.

### 8. РЕЧНИК

Дефиниције у овом речнику односе се на коришћење термина у овом ТСИ-ју

Термин	Опис
Подносилац захтева за приступ	<p>Значи или</p> <p>Лиценцирано железничко предузеће или до нивоа до кога је овлашћен од стране сваке државе чланице, други учесник која захтева трасу у важећем реду вожње за вршење комерцијалног или јавног железничког превоза на својој територији. Примери таквих овлашћених страна могу бити јавни органи, или свака други учесник која има уговор о приступу или</p> <p>Међународна група таквих учесника, такође позната под називом група која подноси захтев или група за приступ</p>
ACID	<p>Скраћени назив за атомност, доследност, изолацију, постојаност</p> <p>Ово су четири примарна атрибута заједничка свакој трансакцији:</p> <p>Атомност. У трансакцији која укључује две или више информација, или се узимају у обзир све информације, или ниједна</p> <p>Доследност. Трансакција или ствара ново и важеће стање података или, ако дође до грешке, враћа све податке на стање пре почетка трансакције</p> <p>Изолација. Трансакција у току а још незавршена мора остати изолована од било које друге трансакције</p> <p>Постојаност. Одређени подаци су ускладиштени у систему тако</p>

<sup>7</sup> Сл. лист L 228, 9.9.1996, стр. 1

<sup>8</sup> Сл. лист L 167, 30.4.2004, стр. 1.

	<p>да, чак и у случају грешке у систему и поновног покретања, подаци остају доступни у исправном стању</p> <p>Концепт ACID је описан у ISO/IEC 10026-1:1992 Одељак 4. Сваки од ових атрибута може се измерити у односу на мерило за поређење. Међутим, уопштено говорећи, за спровођење концепта ACID одређују се управљач или надзорник трансакције . У дистрибуираном систему, један начин да се постигне ACID је да се употреби двофазно извршење (2PC), која обезбеђује или да све укључене стране морају да се посвете извршавању трансакције, или да ниједна не мора, па се трансакција враћа на почетак</p>
Стварни датум/ време доласка	Значи стварни датум (и време) доласка превозног средства
Процењени датум/ време доласка	Значи датум (и време) доласка превозног средства на основу тренутног предвиђања
Планирани датум/ време доласка	Значи датум (и време) доласка превозног средства према реду вожње
Кашњење у доласку, очекивано	Означава временску разлику између процењеног датума/времена доласка и планираног датума/времена доласка
Кашњење у доласку, стварно	Означава временску разлику између стварног датума/времена доласка и планираног датума/времена доласка
Дискреционо право	Значи да железничко предузеће може да донесе одлуку на основу свог искуства и потреба
Систем који додељује услуге	Означава електронски систем са каталогом услуга превоза за које пружалац услуга превоза овлашћује дистрибутере да издају путне исправе
Додељивач	Означава компанију која управља системом за доделу услуга Може бити превозник
Овлашћено јавно тело	Означава јавни орган који има законску обавезу или право да обезбеди јавности информације о превозу и такође да упути на јавни орган који је оговоран за спровођење Уредбе (ЕЗ) број



	1371/2007 у складу са чланом 30. став (1) Уредбе
Расположивост	Значи информацију (услугу превоза, тип понуде, тарифу, другу услугу) коју путник стварно може добити у датом тренутку за одређени воз. Не треба мешати са понудом, значи да се (услуга превоза, тип понуде, тарифа, друга услуга) нуди у почетној фази планирања, али се може распродати и зато није доступна путнику у датом тренутку за одређени воз
Основни параметар	Значи сваки регулаторни, технички или радни услов који је критичан за интероперабилност и захтева одлуку у складу са поступком утврђеним у члану 21. став (2) пре сваке израде нацрта ТСИ од стране заједничког представничког тела
Резервације (продаја)	Означава продају возних карата са резервацијом или без ње
Превозник	Означава уговорно железничко предузеће са којим је путник закључио уговор о превозу или низ узастопних железничких предузећа која су одговорна на основу таквог уговора
Превозник, удружени	Означава предузеће везано споразумом о сарадњи са једним или више других предузећа за одвијање услуге превоза
Превозник, једини	Значи предузеће који управља услугом превоза независно од других предузећа
Канал	Значи метод (као што је аутомат за продају возних карата, мултимедијални садржај на возу, јавне услуге интернет мреже, телефонска продаја, куповина карата мобилним телефоном) којим се нека услуга (информација, продаја карата, рефундирање карте, одговор на жалбе, итд.) пружа путнику од стране железничког предузећа
Идентификација путничких кола	Означава јединствен идентификациони број путничких кола
Комисија	Означава европску комисију
COTS производ	Означава серијске производе у комерцијалној продаји
Купац	Значи особу која има намеру да купи, која купује, или је купила железнички производ за себе или за другу особу/друге особе.

	Стога се може разликовати од путника (видети путник)
Дешифровање	Значи конвертовање шифрованих података назад у њихов првобитни облик
Кашњење	Означава временску разлику између времена када је путник по плану требало да допутује у складу са објављеним редом вожње и времена његовог/њеног стварног или очекиваног доласка
Одступање у складу са начелом Делта	Значи оперативни „ранији/каснији долазак/одлазак” у односу на резервисано планирано време
Стварни датум/ време поласка	Значи стварни датум (и време) поласка превозног средства
Процењени датум/ време поласка	Значи датум (и време) поласка превозног средства на основу тренутног предвиђања
Планирани датум/ време поласка	Значи датум (и време) поласка превозног средства према реду вожње
Директива 2008/57	начава Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници
Кашњење у поласку, стварно	Означава временску разлику између стварног датума/времена поласка и планираног датума/времена поласка
Кашњење у поласку, очекивано	Означава временску разлику између датума/времена поласка и очекиваног датума/времена поласка
Приказ на екрану	Означава сваки динамички визуелни уређај смештен или на железничким станицама или на спољној или унутрашњој страни возова у сврху информисања путника
Дистрибутер	Означава предузеће које обезбеђује правне и техничке капацитете издаваоцима за продају железничких производа или за пружање интернет услуга купцима за куповину железничких производа. Поред тога, дистрибутер може издаваоцима да понуди услуге састављања О-D-ова (полазиште –одредиште) које

	врше различити предузећа у комплетна путовања према захтеву путника. Дистрибутер може бити превозник
Домаће путовање	Означава путовање путника железницом на којој он не прелази државну границу државе чланице
Домаћа услуга железничког превоза путника	Означава услугу превоза путника железницом на којој путник не прелази државну границу државе чланице
Шифровање	Значи шифрирање података
ERA	Види Европска железничка агенција
Основни захтеви	Означава све услове из анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ, које морају испунити трансевропски железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности укључујући и интерфејсе
ETA	Значи процењено време доласка (воза на станицу)
ETH	Значи процењено време примопредаје (воза од стране једног управљача инфраструктуре другом)
ETI	Значи процењено време размене (воза једног железничког предузећа са другим)
Европска агенција за железнице	Означава Агенцију основану у складу са Уредбом (ЕЗ) број 881/2004/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004.године о оснивању Европске железничке агенције.
Цена	Означава накнаду која се плаћа за превоз или услугу
Предвиђање	Означава најбољу процену догађаја ( нпр. време доласка, поласка или проласка воза)
Тачка предвиђања	Означава циљну тачку за коју је генерисано предвиђање. Може се односити на долазак, полазак,пролазак или примопредају
Инострана услуга железничког	Означава железничку услугу превоза путника коју је путник набавио у једној држави, али се обавља у држави у

превоза путника	којој није набављена
Инострана продаја	Означава продају возних карата од стране издаваоца који није (један од) превозника који управљају возом за који ће се употребити возна карта. Издавалац се налази у држави различитој од државе превозника.
FTP	Значи Протокол за пренос фајлова Протокол за пренос фајлова између рачунарских система у мрежи TCP/IP
Извршење / испуњавање	Означава поступак доставе производа купцу после његове куповине
Општи услови превоза	Значи услови превозника у облику општих услова или тарифа који су званично на снази у свакој држави чланици и који су постали, закључивањем уговора о превозу, његов саставни део.
Воз са збирном ценом	Значи воз у који путник може да се укрца само ако је купио возну карту са збирном ценом
Тачка примопредаје	Означава тачку на којој се одговорност преноси са једног управљача инфраструктуре на другог
HTTP	Значи Протокол за пренос хипертекста Протокол клијент/сервер који се користи за повезивање сервера на интернет мрежи
IM	Значи свако тело или предузеће одговорно нарочито за успостављање и одржавање железничке инфраструктуре. Ово може такође укључити управљање системима контроле и безбедности инфраструктуре. Функције управљача инфраструктуре на коридору или делу коридора могу се доделити различитим телима или предузећима
Управљач инфраструктуре (IM)	Видети IM
Возне карте са резервацијом	Значи врста возне карте ограничена на одређени воз за одређени датум/време. IRT возна карта може се једино продати путем интернет трансакције између терминала за

IRT	продају и система за додељивање услуга који је надлежан за конкретан воз.
Размена између превозника	Значи пренос контроле од једног железничког предузећа другом из практичних оперативних и безбедносних разлога или због законске одговорности. Примери су:  узастопна железничка предузећа,  возови са изменом превозника,  пренос информација између различитих железничких предузећа
Тачка размене	Значи место на коме се преноси контрола над возом са једног железничког предузећа на друго железничко предузеће У вези са вођњом воза, воз од једног железничког предузећа преузима друго железничко предузеће, које је сада власник трасе за следећу деоницу путовања
Успутна тачка	Значи место која дефинише почетну или крајњу тачку деонице пута. Ово може бити тачка размене, примопредаје или тачка манипулације, на пример
Међународна услуга железничког превоза путника	Значи услуга превоза путника железницом која се обавља преко границе најмање једне државе чланице
Међународно путовање	Значи путовање путника железницом којим се прелази граница најмање једне државе чланице
Међународна продаја	Значи продаја возних карата за међународно путовање
Чинилац интероперабилности	Значи свака елементарна компонента, група компонената, подсклоп или потпуни склоп опреме уграђене или планиране за уградњу у подсистем, од које директно или индиректно зависи интероперабилност трансевропског железничког система. Појам компонента обухвата и материјалне и нематеријалне објекте као што је софтвер
IP	Значи Интернет протокол
Издавалац	Значи предузеће које продаје возне карте и прима уплате. Може бити предузеће и/или дистрибутер. Издавалац је

	предузеће назначено на возној карти својим кодом и по могућству својим логом.
Пут(овање)	Значи кретање путника (или неколико путника који путују заједно) од места А до места Б
Планер пута (путовања)	Значи ИТ систем способан да предложи решења за путовање  Решење за путовање је скуп једне или више комерцијалних услуга превоза које одговарају бар на питање: „Како могу стићи из места А до места Б у дати датум и време поласка/ доласка?“ Ово питање може да садржи и сложеније додатне критеријуме, као што је „најбрже“, „најјефтиније“, „без преседања“, итд. Путник може да састави решења за путовање сам, уз консултацију са различитим изворима информисања, или му решење може понудити Планер путовања
Ималац	Значи лице које, будући да је власник возила или носилац права коришћења возила, користи такво возило економски на трајан начин као превозно средство и регистровано је као такво у Регистру возних средстава
Идентификација локомотиве	Значи јединствен идентификациони број вучне јединице
чинити доступним	Значи објављивање информација или података на које се може применити контрола приступа
Стање на листи	Значи метод извршења када купац врши куповину унапред (нпр. код куће) и добија само потврду, обично са референтним кодом. Предузеће које обавља ову врсту продаје обезбеђује за ТСО листу свих путника (и референтне кодове) који се пуштају у одређени воз. Путник једноставно изражава своју жељу да буде пуштен у воз пре/после поласка у ТСО. ТСО проверава да ли је конкретном путнику дозвољено укрцавање у воз и останак у њему
Тржишна цена	Видети воз са збирном ценом
Метаподаци	Овај појам једноставно значи подаци о подацима. Он описује податке, услуге софтвера и друге компоненте садржане у информационом систему предузећа. Примери типова метаподатака укључују стандардне дефиниције података, информације о рутирању и локацији, и управљање

	синхронизацијом за дистрибуцију дељених података
Пријављена тела	Значи тела која су одговорна за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности или за поступак ЕЗ верификације подсистема
NRT воз	Значи воз у који путник може да се укрца ако је купио возну карту NRT, у случају међународне или иностране продаје
NRT	<p>Возна карта без резервације – ово је начин продаје возних карата намењен међународној или иностраној продаји, када издавац може да прода карту локално, без било каквих трансакција са системом за доделу услуга на интернету. Карте NRT су увек отворене карте, т.ј. уговор о превозу је важећи на сваком NRT возу који саобраћа по траси означеној на возној карти, у дефинисаном периоду важења. За издавање возне карте NRT издаваоцу возне карте потребна је листа OD-ова (серија) и један или више ценовника који садрже цене у односу на удаљеност.</p> <p>Резервације могу (у неким случајевима морају) да се купе заједно са возном картом</p>
Понуда	Видети расположивост
Званична интернет страница	Значи јавна интернет страница привредног друштва на којој се објављују информације намењене купцима. Интернет страница мора да буде машински читљива уз уважавање смерница за приступачност интернет садржаја
Јединствени шалтер	<p>Међународно партнерство управљача железничке инфраструктуре које обезбеђује јединствени шалтер за контакт са купцима у сврху:</p> <p>наручивања одређених возних траса у међународном превозу робе, праћења кретања целокупног воза, у начелу такође зарачунавање накнада за приступ инфраструктури у име управљача</p>
Путник	<p>Значи лице које има намеру да путује, које путује, или је путовало користећи услуге превоза и друге услуге једног или више железничких предузећа</p> <p>Може се разликовати од купца (видети купац)</p>

Траса	Значи капацитет инфраструктуре потребан за возњу воза између два места у датом временском периоду (траса дефинисана у времену и простору)
Број трасе	Значи број дефинисане трасе воза
Плаћање	Значи пренос средстава од једне стране (као што је купац) другој (као што је дистрибутер). Плаћање се обично врши у замену за пружање услуге превоза
<i>Peer-to-Peer</i>	Значи класа система и апликација које ангажују дистрибуиране ресурсе за обављање критичне функције на децентрализован начин
Особа са смањеном покретљивошћу (PRM)	Значи сваку особу чија је покретљивост приликом коришћења превоза смањена због било какве физичке неспособности (сензорне или локомоторне, трајне или привремене), интелектуалне неспособности или оштећења, или због било ког другог узрока неспособности, или као резултат старости, и чија ситуација захтева одговарајућу пажњу и прилагођење услуга доступних свим путницима његовим посебним потребама
Перон	Значи подручје на железничкој станици за укрцавање на возове и искрцавање са њих
Примарни подаци	Значи основни подаци као што су референтни подаци за унос порука или основа за функционалност и израчунавање добијених података
PRM	Особа са смањеном покретљивошћу
Производ	Значи тип воза са одређеним типовима услуга (нпр. велика брзина, места за остављање бицикала, смештај за PRM, кушет и/или спаваћа кола, вагон ресторани, храна и пиће за понети, итд.) које су повезане са одговарајућим ценама и могу имати везе са одређеним условима
Објавити	Значи објављивање информација или података на које се не примењује контрола приступа
Железнички систем	Значи (као у „трансевропски железнички систем“) структура, као што је описано у анексу I (Директива 2008/57/EЗ), која се састоји од пруга и стабилних постројења трансевропске транспортне мреже, саграђена или унапређена за конвенционални и комбиновани железнички превоз, и возна



	средства пројектована за возњу по тој инфраструктури
Железничко предузеће	Значи свако јавно или приватно предузеће чији је основни посао да обезбеди услуге превоза робе и/или путника железницом, уз захтев да конкретно предузеће мора обезбедити вучу; ово такође укључује предузећа која обезбеђују само вучу
Редовни vs. краткорочни поступци	Редовни значи поступак који се обавља у периоду који је једнак 7 дана или дужи од 7 дана Краткорочни значи поступак који се обавља у периоду који је краћи од 7 дана
Тачка извештавања	Значи или пролазне тачке које користи управљач инфраструктуре да обезбеди информације о возњи воза (једино) или тачке на којима се генеришу предвиђања
Репозиторијум	Значи складиште података сличног бази података и речнику података; међутим, обично заокружује свеобухватну средину система управљања информацијама. Оно мора укључити не само описе структура података (т.ј. ентитете и елементе), него и метаподатке од интереса за предузеће, екране са подацима, извештаје, програме и системе
Резервација	Значи одобрење на папиру или у електронском облику које даје право на услугу (превоза или помоћи) према претходно потврђеном персонализованом договору о превозу
Систем резервација	Значи компјутеризован систем који се користи да се ускладиште и преузму информације и спроведу трансакције повезане са путовањем. Систем резервација је способан да води инвентар тачан у реалном времену, и доступан посредницима/продавцима широм света
Продавац	Значи особа или предузеће које обавља продају возних карата купцу са резервацијом или без ње за услугу железничког превоза. Продавац може бити железничко предузеће (агент) или акредитовани путнички агент
Траса	Значи географска линија која се узима од почетне тачке до тачке одређишта
Деоница трасе	Значи део трасе

RU	Видети Железничко предузеће
Продаја	Видети Резервација
Услуга	Видети Услуга превоза
Пружалац услуге	Значи одговорно лице које пружа све услуге повезане са превозом путника
<i>Shall /употреба презента/</i>	Значи да је дефиниција апсолутни захтев спецификације
Краткорочни поступци	Видети Редовни vs. краткорочни поступци
Захтев за трасу у кратком року	Значи појединачни захтев за трасу у складу са чланом 23. Директиве 2001/14/ЕЗ због додатне потражње превоза или оперативних потреба
SQL	Значи структуриран језик за упите  Језик који је осмислио IBM, затим су га стандардизовали ANSI и ISO, а користи се за креирање, управљање подацима и њихово преузимање из релационих база података
Заинтересоване стране	Значи сваку особу или организацију са образложеним интересом у пружању услуга железничког превоза нпр.  Железничко предузеће,  учесник који обезбеђује локомотиву,  учесник који обезбеђује путничка кола,  учесник који обезбеђује машиновођу и возно особље,  Управљач инфраструктуре (IM),  Управљач возног парка,  оператер трајекта,  радник,

	<p>продавац возних карата,</p> <p>Путник</p>
Железничка станица.	Значи железничко место са ког путнички воз може да започне, на њему да се заустави или да заврши вожњу
Управљач станице	Значи организационо лице у држави чланици, које је одговорно за управљање железничком станицом и које може да буде управљач инфраструктуре
Заменски превозник	Значи железничко предузеће, који није закључило уговор о обављању услуге превоза са путником, него коме је железничко предузеће који је уговорна страна поверио, потпуно или делимично, да изврши услугу железничког превоза.
Тарифа	<p>Значи специфичан скуп цена расположивих за дати воз, одређеног датума за дати део путовања О-Д. Тарифе се могу груписати у различите категорије (као што су јавне цене,</p> <p>Групне цене, итд.)</p>
ТСО	Значи Организација за контролу возних карата. Ово је организација овлашћена за контролу возних карата путника. Углавном је превозник. По потреби, ТСО треба дистрибутерима да достави сигурносне сертификате за Међународне возне карте које се штампају код куће (IRTHP)
Технички документ	Значи сваки технички документ који објави Европска железничка агенција у складу са чланом 5. став (8) Директиве 2008/57
Техничке спецификација интероперабилност и	Значи спецификација усвојена у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ према којој је сваки подсистем или део подсистема обухваћен како би се задовољили Основни захтеви и обезбедила интероперабилност железничког система
ТЕТА	Видети процењено време доласка воза
Трећа страна	Значи свако јавно или приватно предузеће, које није железничко предузеће или управљач инфраструктуре а пружа услуге које су допунске или повезане са

	услугама/услугама превоза
Јединствена возна карта	Значи возна карта или возне карте које представљају уговор о превозу за узастопне железничке услуге којима управља једно или више железничких предузећа
Возна карта	Значи материјална или нематеријална регистрација која путнику даје право да по уговору користи једну или више услуга превоза које нуди једно железничко предузеће или више њих
Возна карта на поласку	Значи метод извршења када купац врши куповину унапред (нпр. код куће) а своју карту преузима на полазној железничкој станици, на продајном шалтеру или у аутомату за продају возних карата
Продавац возних карата	Значи сваки продавац железничких услуга превоза који закључи уговор о превозу и продаји возних карата у име железничког предузећа или за свој рачун
Ред вожње	Значи списак комерцијалних услуга превоза које нуди железничко предузеће у току датог временског интервала
TOD	Видети Возна карта на поласку
Организатор путовања	Значи организатор или продавац, који није железничко предузеће, у смислу члана 2. тачке (2) и (3) Директиве 90/314/ЕЕЗ
Процењено време доласка воза	Значи процењено време доласка воза на специфичну тачку, нпр. тачку примопредаје, тачку размене, одредиште воза
Траса воза	Значи траса воза дефинисна временски и просторно
Вожња воза прекинута	Значи да је наставак вожње воза непознат на основу локалних околности у том тренутку и по мишљењу укључених страна. Уколико је кашњење познато, управљач инфраструктуре шаље поруку о предвиђању вожње
Трансевропска железничка мрежа	Значи железничка мрежа како је описано у анексу I Директиве 2008/57/ЕЗ.
Уговор о превозу	Значи уговор о превозу за који се захтева плаћање или је бесплатан између железничког предузећа или продавца возних карата и путника за пружање једне или више услуга

	превоза
Вид транспорта	Значи генерички тип возила способног за превоз путника (воз, авион, аутобус, итд.)
Услуга превоза	Значи комерцијална услуга превоза или услуга према уговору о јавном превозу која повезује два или више места, коју нуди железничко предузеће у складу са објављеним редом вожње. Услуга превоза се обично врши у специфичном виду транспорта.
Пружалац услуге превоза	Значи сваки приватно или јавно привредно друштво овлашћено за превоз људи у домаћем или међународном путничком саобраћају. 'Пружалац услуге превоза' прихвата путне исправе које издају акредитована продајна места његових дистрибутера. Он има улогу уговорног превозника са којим је путник ступио у уговор о превозу. Обављање услуге превоза може се поверити, делимично или у потпуности, заменском превознику
ТСИ	Техничка спецификација интероперабилност
XML	Значи прошириви језик за означавање
XQL	Значи прошириви језик за структуриране упите

АНЕКС II

СПИСАК ОТВОРЕНИХ ПИТАЊА

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

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

АНЕКС III

ЛИСТА ТЕХНИЧКИХ ДОКУМЕНАТА НАВЕДЕНИХ У ОВОМ ТСИ

Упућивање	Назив
Б.1 (V1.1)	Рачунарско генерисање и размена података о тарифама намењених међународној и иностраној продаји — NRT возне карте
Б.2 (V1.1)	Рачунарско генерисање и размена података о тарифама намењених међународној и иностраној продаји — интегрисане возне карте са резервацијом (IRT)
Б.3 (V1.1)	Рачунарско генерисање и размена података о тарифама намењених међународној и иностраној продаји — Посебне понуде
Б.4 (V1.1)	Смернице за спровођење порука EDIFACT које обухватају размену података о редовима вожње
Б.5 (V1.1)	Електронске резервације седишта/лежаја и електронска производња путних исправа – Размена порука
Б.6. (V1.1)	Електронске резервације седишта/лежаја и електронска производња превозних докумената – (Стандарди RCT2)
Б.7. (V1.1)	Међународна железничка карта за штампање код куће
Б.8 (V1.1)	Стандардно нумеричко кодирање железничких предузећа, управљача инфраструктуре и других привредних друштава укључених у ланце железничког превоза
Б.9. (V1.1)	Стандардно нумеричко кодирање места
Б.10. (V1.1)	Електронска резервација помоћи за особе са смањеном покретљивошћу (PRM) – размена порука
Б.30 (V1.1)	Шема – каталог порука/скупова података потребан за комуникацију RU/IM из ТСИ TAP

## АНЕКС IV

### СПИСАК ТАРИФА НАМЕЊЕНИХ МЕЂУНАРОДНОЈ ИЛИ ИНОСТРАНОЈ ПРОДАЈИ

#### В.1 NRT тарифе

Основни садржај података о NRT тарифама је:

Серија,

Производи,

Услуге,

Кодови превозника,

Ценовници

Списак железничких станица.

NRT тарифе су расположиве унапред најмање 3 месеца пре него што ступе на снагу.

#### В.2. IRT тарифе

Основни садржај података о IRT тарифама су:

тарифе,

тарифски распон,

картице које се користе са тржишним ценама,

врсте изузећа,

услови продаје,

услови после продаје,

ценовници,

Списак железничких станица/зона.

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

#### В.3. Посебне тарифе



Основни садржај података о посебним тарифама чине:

понуда и услови понуде,

цене,

додаци,

одобрења,

број путника/путника у пратњи и њихове категорије,

врсте снижења,

врсте изузећа,

услови продаје,

услови после продаје,

накнаде за резервацију,

серија,

Возови укључујући категорију воза и опремљеност

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