Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 454/2011

ze dne 5. května 2011

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Komise (EU) č. 665/2012 ze dne 20. července 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 454/2011

ze dne 5. května 2011

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle čl. 2 písm. e) směrnice 2008/57/ES je železniční systém rozčleněn na strukturální a funkční subsystémy. Na každý z těchto subsystémů by se měla vztahovat technická specifikace pro interoperabilitu („TSI“).

(2) Rozhodnutím K(2006) 124 v konečném znění ze dne 9. února 2007 Komise pověřila Evropskou agenturu pro železnice (dále jen „agentura“) vypracováváním technických specifikací pro interoperabilitu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ([2]). Podle podmínek tohoto pověření byla agentura požádána, aby vypracovala návrh TSI týkající se využití telematiky v osobní dopravě. Doporučení předložila dne 31. května 2010. Toto doporučení by mělo být na základě pověření Komise doplněno dalším doporučením, které se bude vztahovat na tarify, vydávání přepravních dokladů a rezervace vnitrostátních cest. Při vypracovávání tohoto doporučení by agentura měla zohlednit vývoj na vnitrostátní úrovni a technický vývoj v oblasti inovativního vydávání přepravních dokladů a intermodality.

(3) Technické specifikace pro interoperabilitu jsou specifikace přijaté v souladu se směrnicí 2008/57/ES. TSI v příloze se vztahuje na subsystém související s využitím telematiky v osobní dopravě, aby byly splněny základní požadavky a aby se zajistila interoperabilita železničního systému.

(4) Účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků se považuje za důležité, a to zejména s ohledem na poskytování aktuálních informací a prodej přepravních dokladů cestujícím.

(5) Účelem této TSI je vymezit postupy a rozhraní mezi všemi typy subjektů tak, aby cestujícím byly poskytovány informace a vydávány přepravní doklady pomocí široce dostupných technologií. Měla by být zahrnuta výměna informací, pokud jde o tyto aspekty: systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy, odbavování zavazadel, vystavování přepravních dokladů ve výdejnách přepravních

([1]) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼B

dokladů, prostřednictvím prodejních automatů, ve vlacích, pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie; zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

(6) Informace pro cestující by měly být dostupné v souladu s požadavky rozhodnutí Komise 2008/164/ES ([1]) ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.

(7) Ustanovení této TSI by neměla předjímat rozhodnutí přijatá členskými státy podle článku 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ([2]).

(8) Podrobné specifikace jsou nezbytné pro zajištění toho, aby toto nařízení mohlo být použito. Tyto specifikace definují systém výměny údajů založený na společných součástech a na propojení informačních a komunikačních systémů příslušných subjektů. Kromě toho je nezbytný také popis řízení vývoje, zavádění a provozu tohoto systému a hlavní plán vývoje a zavádění tohoto systému. Tyto dokumenty budou vypracovány během počáteční fáze zavádění. TSI je proto třeba změnit v pozdější fázi tak, aby tyto dokumenty (podrobné specifikace, plán řízení a hlavní plán) byly vzaty v úvahu.

(9) V souladu s čl. 5 odst. 8 směrnice 2008/57/ES by se agenturou zveřejněná technická dokumentace, která je uvedená v tomto nařízení, měla považovat za přílohy TSI a měla by se stát závaznou od okamžiku použitelnosti TSI.

(10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Technická specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) týkající se prvku „využití v osobní dopravě“ subsystému „využití telematiky“ transevropského železničního systému uvedená v čl. 6 odst. 1 směrnice 2008/57/ES je stanovena v příloze I.

2. TSI se vztahuje na prvek „využití v osobní dopravě“ subsystému „využití telematiky“, jak jsou definovány v oddílu 2.5 přílohy II směrnice 2008/57/ES.

3. S ohledem na služby železniční osobní dopravy provozované do třetích zemí nebo z nich závisí dodržování požadavků této TSI na dostupnosti informací od subjektů mimo EU, pokud dvoustranné dohody nestanoví výměnu informací slučitelnou s TSI.

([1]) Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 72.
([2]) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

▼B

Článek 2

Tato TSI se provádí ve třech fázích:

— první fáze, během níž se stanoví podrobné specifikace v oblasti informačních technologií, plán řízení a hlavní plán (fáze 1),

— druhá fáze týkající se vývoje systému výměny dat (fáze 2) a

— závěrečná fáze týkající se zavedení systému výměny dat (fáze 3).

Článek 3

1. Evropská agentura pro železnice zveřejní na svých internetových stránkách technickou dokumentaci uvedenou v příloze III a průběžně ji aktualizuje. Dále zavede proces řízení změn technické dokumentace podle bodu 7.5.2 přílohy I. Informuje Komisi o vývoji této dokumentace. Komise informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES.

2. Evropská agentura pro železnice zveřejní na svých internetových stránkách referenční soubory uvedené v bodě 4.2.19 přílohy I a průběžně je aktualizuje. Musí zavést proces řízení změn těchto souborů. Informuje Komisi o vývoji těchto dokumentů. Komise informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES.

3. Do 31. března 2012 předloží Evropská agentura pro železnice doporučení týkající se „otevřených bodů“ uvedených v příloze II tohoto nařízení.

Článek 4

Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a agentura podpoří činnosti fáze 1 poskytováním provozních a technických informací a odborných znalostí jak je uvedeno v bodě 7.2 přílohy I.

Článek 5

Subjekty zastupující železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES ([1]), spolu se zástupcem prodejců přepravních dokladů a zástupcem evropských cestujících vypracují podrobné specifikace v oblasti informačních technologií, plán řízení a hlavní plán, jak jsou popsány v oddíle 7 přílohy I, a předloží je Komisi nejpozději do jednoho roku od vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 6

Členské státy zajistí, aby železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé stanic a prodejci přepravních dokladů byli o tomto nařízení informováni.

([1]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Článek 7

Toto nařízení bude změněno s ohledem na výsledky fáze 1, jak je popsáno v bodě 7.2 přílohy I.

Článek 8

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA I

1. ÚVOD

1.1 **Technická oblast působnosti**

Technická specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) se týká prvku „využití v osobní dopravě“ subsystému „využití telematiky“ transevropského železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2008/57/ES. Je součástí funkční oblasti na seznamu v příloze II směrnice 2008/57/ES.

1.2 **Zeměpisná oblast působnosti**

Zeměpisnou oblastí působnosti této TSI je transevropský železniční systém, jak je definován v čl. 2 písm. a) směrnice 2008/57/ES.

1.3 **Obsah této TSI**

Obsah této TSI je v souladu s článkem 5 směrnice 2008/57/ES.

Tato TSI také v kapitole 4 obsahuje pravidla provozování a údržby příslušná pro technickou a zeměpisnou oblast působnosti.

2. DEFINICE SUBSYSTÉMU / OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1 **Subsystém**

Tato TSI zahrnuje:

a) funkční subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“;

b) část subsystému „údržba“ týkající se využití telematiky v osobní dopravě (tj. metody používání, řízení, aktualizace a udržování databází, programové vybavení, datové komunikační protokoly atd.).

Je zahrnuto poskytování informací o těchto aspektech:

a) systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty;

b) rezervační a platební systémy;

c) odbavování zavazadel;

d) vystavování přepravních dokladů ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů nebo pomocí telefonu nebo internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie a ve vlacích;

e) zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

2.1.1 *Poskytování informací cestujícím před cestou a v průběhu cesty*

Příloha II nařízení (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě uvádí minimální informace, které mají železniční podniky a/nebo prodejci přepravních dokladů poskytovat cestujícím.

2.1.2 *Rezervační a platební systémy*

Rezervační systémy a systémy vystavování přepravních dokladů a platební systémy různých prodejců přepravních dokladů a železničních podniků si budou navzájem vyměňovat informace tak, aby bylo cestujícím umožněno platit za výše uvedené přepravní doklady, rezervace a příplatky za jimi zvolenou cestu a službu.

▼B

2.1.3 *Odbavování zavazadel*

V případě, že během cesty dojde ke ztrátě odbavených cestovních zavazadel, budou cestujícím poskytnuty informace o vyřizování stížností. Kromě toho budou cestujícím poskytnuty informace o odeslání nebo vyzvednutí odbaveného zavazadla.

2.1.4 *Vystavování přepravních dokladů ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů, pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie*

Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů si navzájem poskytnou informace, aby mohli prodejci, pokud je to možné, vystavovat přepravní doklady, přímé přepravní doklady, příplatky a provádět rezervace.

2.1.5 *Zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy*

Je navržena norma pro poskytování informací jiným druhům dopravy a pro výměnu informací mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1 **Soulad se základními požadavky**

V souladu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2008/57/ES musí transevropský železniční systém, jeho subsystémy a prvky interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně stanoveným v příloze III směrnice.

V oblasti působnosti této TSI bude splnění odpovídajících základních požadavků na subsystém uvedených v kapitole 3 této TSI zajištěno souladem se specifikacemi popsanými v kapitole 4: Charakteristika subsystému.

3.2 **Aspekty obecných požadavků**

V případě subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ se uplatňují tato obecná hlediska:

3.2.1 *Bezpečnost*

Základními požadavky týkajícími se bezpečnosti, které se vztahují na subsystém využití telematiky v osobní dopravě, jsou: základní požadavky 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 přílohy III směrnice 2008/57/ES. Tyto základní požadavky nejsou pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.2.2 *Spolehlivost a dostupnost*

Základní požadavek 1.2 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

3.2.3 *Ochrana zdraví*

Základní požadavky 1.3.1 a 1.3.2 přílohy III směrnice 2008/57/ES nejsou pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.2.4 *Ochrana životního prostředí*

Základní požadavky 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 a 1.4.5 přílohy III směrnice 2008/57/ES nejsou pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

3.2.5 *Technická kompatibilita*

Základní požadavek 1.5 přílohy III směrnice 2008/57/ES není pro subsystém „využití telematiky“ relevantní.

▼B

3.3 **Specifická hlediska týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“**

V případě subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ se uplatňují tato obecná hlediska:

3.3.1 *Technická kompatibilita*

Základní požadavek 2.7.1 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn zejména těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

3.3.2 *Spolehlivost a dostupnost*

Základní požadavek 2.7.2 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn zejména těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

Nicméně tento základní požadavek, zejména to, aby metody používání zaručovaly účinnost využití telematiky a kvalitu služeb, je podstatou celé TSI a neomezuje se pouze na výše uvedené kapitoly.

3.3.3 *Ochrana zdraví*

Pokud jde o základní požadavek 2.7.3 přílohy III směrnice 2008/57/ES, nestanoví tato TSI žádné doplňující požadavky k stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům, které se týkají minimálních pravidel pro ergonomii a ochranu zdraví platných pro rozhraní mezi subsystémem využití telematiky a uživateli.

3.3.4 *Bezpečnost*

Základní požadavek 2.7.4 přílohy III směrnice 2008/57/ES je splněn těmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitola 4.2.21: Sítě a komunikace.

4. POPIS SUBSYSTÉMU

4.1 **Úvod**

Při uvážení všech příslušných základních požadavků se subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ vyznačuje základními parametry, které jsou popsány v následujících oddílech.

4.2 **Funkční a technické specifikace subsystému**

4.2.1 *Výměna dat o jízdních řádech*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik provede výměnu dat o jízdním řádu.

Tento základní parametr zajistí, aby jízdní řády obsahující data definovaná níže byla zpřístupněna jinému železničnímu podniku, třetím stranám a veřejným subjektům. Tento základní parametr dále zajistí, aby každý železniční podnik poskytoval přesná a aktuální data o jízdním řádu.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

▼B

4.2.1.1 Železniční podnik zpřístupní svoje data o jízdním řádu jiným železničním podnikům a třetím stranám

Železniční podnik zaručí všem železničním podnikům, třetím stranám a veřejným subjektům přístup ke všem datům o jízdním řádu, za které tento podnik odpovídá jako jediný nebo společný dopravce a které se vztahují k dopravním službám, které si veřejnost může zakoupit. Železniční podnik zajistí, aby data o jízdním řádu byla přesná a aktuální. Data o jízdním řádu musí být uchovávána nejméně po dobu dvanácti měsíců po skončení jejich platnosti.

Pokud železniční podnik provozuje dopravní služby, pro které je jedním ze společných dopravců, musí tento podnik spolu se všemi ostatní společnými dopravci zajistit, aby jeho část jízdního řádu byla přesná a aktuální.

Data o jízdním řádu musí hlavně obsahovat tyto údaje:

— základní popis různých druhů vlaků,

— popis vlaku,

— různé možné způsoby znázornění dnů provozu,

— druh vlaku / provozní režim,

— vztahy mezi dopravními službami,

— vozové skupiny řazené na vlaku,

— přivěšení k, odvěšení od,

— přímé spoje (spoje na),

— přímé spoje (změna čísla spoje),

— podrobné informace o dopravních službách,

— zastávky s dopravními omezeními,

— noční vlaky,

— překročení časových pásem,

— režim tarifu a podrobnosti o rezervaci,

— poskytovatel informací,

— poskytovatel rezervací,

— zařízení dostupná v rámci služby,

— přístupnost vlaku (včetně plánovaně vyhrazených sedadel, míst pro invalidní vozíky, běžných lůžkových či lehátkových oddílů – viz TSI týkající se OOSPO 4.2.4) – viz bod 4.2.6.1,

— mimořádné služby,

— přípoje – vzájemné navazování dopravních služeb,

— seznam stanic.

U dopravních služeb, nad kterými má železniční podnik výlučnou kontrolu, se roční jízdní řád zpřístupní alespoň dva měsíce před tím, než vstoupí v platnost. U zbývajících dopravních služeb musí železniční podnik jízdní řád zveřejnit co možná nejdříve.

▼B

Železniční podnik zpřístupní jakékoli změny ročního jízdního řádu v řadě aktualizací jízdního řádu, a to alespoň sedm dní před tím, než tyto změny vstoupí v platnost. Tato povinnost platí pouze v případě, kdy je tato změna železničnímu podniku známa sedm nebo více dní před tím, než vstoupí v platnost.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v souladu s technickou dokumentací:

— B.4 (viz příloha III).

4.2.2 *Výměna dat o tarifech*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik provede výměnu dat o tarifech.

Tento základní parametr zajistí, aby data o tarifech v níže definovaném formátu byla přístupná jiným železničním podnikům nebo třetím stranám oprávněným k prodeji.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny tarify osobní dopravy železničního podniku pro vnitrostátní, mezinárodní a zahraniční prodej.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.2.1 Železniční podnik zpřístupní své tarify jiným železničním podnikům, oprávněným veřejným subjektům a třetím stranám oprávněným k prodeji

Železniční podnik zpřístupní všechny své tarify (včetně tabulek jízdného) tak, že k nim zaručí přístup železničním podnikům a třetím stranám, kterým na základě dohod o distribuci uděluje povolení k prodeji, a oprávněným veřejným subjektům. Železniční podnik zajistí, aby data o tarifech byla přesná a aktuální.

Pokud železniční podnik provozuje dopravní služby, pro které je jedním ze společných dopravců, musí tento podnik spolu se všemi ostatními společnými dopravci zajistit, aby data o tarifech byla přesná a aktuální.

Hlavní obsah dat o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji je definován v příloze IV.

Data o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji musí být zpřístupněna železničním podnikům a třetím osobám oprávněným k prodeji na základě dohod o distribuci a oprávněným veřejným subjektům přinejmenším s takovým předstihem, jak je stanoveno v příloze IV.

Výše uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v případě dat o tarifech určených pro mezinárodní nebo zahraniční prodej v souladu s technickou dokumentací:

— B.1 (viz příloha III),

— B.2 (viz příloha III),

— B.3 (viz příloha III).

Data o tarifech určených k vnitrostátnímu prodeji musí být zpřístupněna železničním podnikům a třetím stranám oprávněným k prodeji a také oprávněným veřejným subjektům alespoň s takovým předstihem, jak je tomu v případě dat o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji.

Výše uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu, pokud jde o data o tarifech určená k vnitrostátnímu prodeji, musí být v souladu s technickou dokumentací, kterou má vypracovat agentura (viz příloha II).

▼B

4.2.3 *Poskytování informací o kontaktních údajích železničního podniku*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik poskytne informace o svých oficiálních internetových stránkách, na kterých mohou zákazníci získat přesné informace.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny železniční podniky.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.3.1 Železniční podnik zpřístupní soubor dat se svými kontaktními údaji

Železniční podnik zpřístupní ostatním železničním podnikům, agentuře, třetím stranám a veřejným subjektům soubor dat obsahující jeho název jako dopravce, kód dopravce a jeho oficiální internetové stránky. Oficiální internetové stránky uvedené v tomto základním parametru musí být strojově čitelné a v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines* (Pokyny o přístupnosti obsahu internetových stránek). Pokud železniční podnik provozuje společnou obchodní jednotku s dalším(i) železničním(i) podnikem (podniky), zpřístupní název společné obchodní jednotky, kódy dopravce a oficiální internetové stránky ostatním železničním podnikům.

Pokud železniční podnik zpřístupní informace o svém jízdním řádu jiným železničním podnikům podle kapitoly 4.2.1.1, musí zajistit, aby název dopravce uvedený v jízdním řádu odpovídal názvu dopravce v uvedeném souboru dat. Pokud došlo ke změnám, musí železniční podnik obsah souboru dat co nejdříve aktualizovat.

4.2.4 *Poskytování informací o přepravních podmínkách*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik poskytne informace o přepravních podmínkách.

Tento základní parametr zajistí, aby přepravní podmínky byly k dispozici na oficiálních internetových stránkách železničního podniku.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.4.1 Železniční podnik zveřejní informace o přepravních podmínkách

Železniční podnik zveřejní informace zahrnující:

— všeobecné přepravní podmínky pro cestující v železniční přepravě (GCC-CIV/PRR),

— vlastní přepravní podmínky,

— odkaz na nařízení (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě,

— přijímané platební prostředky,

— prodejní a poprodejní podmínky, a zejména podmínky výměny přepravních dokladů nebo náhrady jízdného,

— postupy pro předkládání reklamací

alespoň na svých oficiálních internetových stránkách. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tento postup musí být poprvé zveřejněn nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň 6 dnů před tím, než vstoupí v platnost. Železniční podnik

▼B

uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. V každém takovém případě je železniční podnik povinen zachovat starší verzi této informace na svých oficiálních internetových stránkách.

4.2.5 *Poskytování informací o přepravě cestovních zavazadel*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zajistí poskytování informací o přepravě odbavených cestovních zavazadel, pokud železniční podnik tuto službu nabízí. Pokud tuto službu nenabízí, musí o tom železniční podnik informovat.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o odbavení cestovních zavazadel.

Tento základní parametr zahrnuje následující postup:

4.2.5.1 Železniční podnik zveřejní podmínky odbavení cestovních zavazadel

Železniční podnik pro potřeby cestujících zveřejní podmínky odbavení cestovních zavazadel, pokud železniční podnik tuto službu nabízí. Pokud tuto službu nenabízí, musí o tom železniční podnik zveřejnit informaci. Tato informace musí být zveřejněna alespoň na oficiálních internetových stránkách železničního podniku. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tento postup musí být poprvé zveřejněn nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň 6 dnů před tím, než změna vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. V takovém případě je železniční podnik povinen zachovat na svých oficiálních internetových stránkách starší verzi této informace.

4.2.6 *Poskytování informací o přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) a o pomoci těmto osobám*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým musí železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a/nebo provozovatel stanice zajistit poskytování informací o přepravě OOSPO a o pomoci OOSPO.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o přepravě OOSPO a o pomoci OOSPO. Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci pomoci pro OOSPO informační technologie, musí být systém, kterému je tato žádost zaslána, schopen zprávy zpracovat přinejmenším podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.10 (viz příloha III). Kromě toho musí systém vydat potvrzovací číslo rezervace pomoci – to je nezbytné pro to, aby měl zákazník/cestující záruku a jistotu, že mu pomoc bude poskytnuta, a také pro vytvoření odpovědnosti za poskytnutí pomoci. Zprávy musí obsahovat všechny informace potřebné pro to, aby mohl železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a/nebo provozovatel stanice vydat OOSPO potvrzovací číslo rezervace pomoci (pro všechny odjezdy a příjezdy každé cesty).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí takto: poskytování informací o přepravě OOSPO se vztahuje na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy. Ustanovení tohoto základního parametru týkající se elektronické žádosti/potvrzení se použije v případě, že existuje dohoda mezi žádající stranou a stranou, které je žádost určena.

▼B

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.6.1 Železniční podnik zveřejní informace o dostupnosti železniční dopravy a podmínkách přístupu na kolejová vozidla

Železniční podnik zveřejní tyto informace:

— druhy/čísla vlaků a/nebo číslo spoje (není-li číslo vlaku veřejnosti k dispozici), pokud jsou zařízení pro OOSPO dostupná,

— druhy a minimální počet zařízení pro OOSPO ve výše uvedených vlacích (např. místo pro invalidní vozík, lůžko ve spacím voze pro OOSPO, toaleta pro OOSPO, umístění sedadel pro OOSPO) za běžných provozních podmínek,

— způsoby požádání o pomoc při nastupování a vystupování z vlaku (včetně lhůty pro oznámení ze strany OOSPO, adresy, e-mailové adresy, provozní doby a telefonního čísla kanceláře pro pomoc OOSPO) podle článku 24 nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě,

— maximální přípustná velikost a hmotnost vozíku (včetně hmotnosti OOSPO),

— podmínky přepravy doprovázejících osob a/nebo zvířat,

— podmínky přístupu do budov a nástupišť stanice, včetně toho, zda je stanice klasifikována jako dostupná pro OOSPO a zda je pro podporu OOSPO personálně vybavena,

alespoň na svých oficiálních internetových stránkách. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tento postup musí být poprvé zveřejněn nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Všechny změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň 6 dnů před tím, než změna vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. V každém takovém případě je železniční podnik povinen zachovat na svých oficiálních internetových stránkách starší verzi této informace.

4.2.6.2 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle systému (systémům) zpracování žádostí žádost o dostupnost/rezervaci pomoci pro OOSPO

Pokud železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci pomoci pro OOSPO informační technologie, musí být taková žádost v souladu s příslušnými ustanoveními.

Možnost rezervovat pomoc pro OOSPO podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů atd.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému zpracování žádosti o dostupnost/rezervaci konkrétního typu pomoci v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí jsou:

— žádost o dostupnost,

— žádost o rezervaci,

— žádost o částečné zrušení,

— žádost o úplné zrušení.

▼B

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána systému železničního podniku nebo prodejce přepravních dokladů.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.10 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny tuto žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,

— nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud existuje zvláštní dohoda se systémem, který žádost odeslal.

4.2.6.3 Systém zpracování žádostí zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci pomoci pro OOSPO

Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání potvrzení o dostupnosti/rezervaci pomoci pro OOSPO informační technologie, musí dodržovat podmínky tohoto postupu.

Pokud byla žádost o rezervaci pomoci pro OOSPO správně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci požadovaného druhu pomoci.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

— odpověď o dostupnosti,

— potvrzení žádosti o rezervaci,

— potvrzení žádosti o částečné zrušení,

— potvrzení žádosti o úplné zrušení,

— zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženou systémem, kterému je zaslána, v souladu s postupem popsaným výše.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.10 (viz příloha III),

— nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným systémem, který žádost odeslal.

4.2.7 *Poskytování informací o přepravě jízdních kol*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zajistí poskytování informací o přepravě jízdních kol.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o přepravě jízdních kol. Systém zpracování žádostí musí být schopen zprávy zpracovat alespoň podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí takto: poskytování informací o přepravě jízdních kol se vztahuje na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy, pokud přepravu jízdních kol nabízí. Ustanovení tohoto základního parametru týkající se elektronické žádosti/potvrzení se použijí v případě, že mezi žádající stranou a stranou, která žádost zpracovává, existuje dohoda o poskytování služby, v jejímž rámci lze tuto přepravu rezervovat nebo se na tuto přepravu vztahuje povinná rezervace.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

▼B

4.2.7.1 Železniční podnik zveřejní podmínky odbavení jízdních kol

Železniční podnik pro potřeby cestujících zveřejní podmínky odbavení jízdních kol, pokud železniční podnik tuto službu nabízí. Tato informace musí být zveřejněna alespoň na oficiálních internetových stránkách železničního podniku. Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením. Tyto podmínky musí zahrnovat alespoň následující údaje:

— druhy/čísla vlaků nebo číslo spoje (není-li číslo vlaku veřejnosti k dispozici), pokud je odbavení jízdních kol dostupné,

— konkrétní čas/období, kdy je přeprava jízdních kol povolena,

— dovozné za přepravu jízdních kol,

— zda je možné místo pro úschovu jízdního kola ve vlaku konkrétně rezervovat nebo zda je tato rezervace vyžadována (včetně lhůty pro oznámení přepravy jízdního kola, provozní doby, e-mailu a/nebo telefonního čísla).

Tyto podmínky je nutné poprvé zveřejnit nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň šest dnů před tím, než změna vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly oproti předchozí verzi změněny. Ve všech takových případech je železniční podnik povinen zachovat starší verzi této informace na svých oficiálních internetových stránkách.

4.2.7.2 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle systému zpracování rezervací žádost o dostupnost/rezervaci pro jízdní kola

Možnost rezervace podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů atd.

Pokud železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci přepravy jízdních kol informační technologie, musí být taková žádost v souladu s požadavky tohoto postupu.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému, který je zpracovává, žádost o dostupnost/rezervaci přepravy konkrétního jízdního kola v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí o rezervaci jsou:

— dotaz na dostupnost,

— žádost o rezervaci,

— žádost o částečné zrušení,

— žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána distribučnímu systému železničního podniku.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s definicemi uvedenými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,

▼B

— nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud byla uzavřena zvláštní dohoda s distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.7.3 Systém zpracování rezervací zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci pro jízdní kola

Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání odpovědi o dostupnosti/rezervaci přepravy jízdních kol informační technologie, musí se řídit příslušnými pokyny tohoto postupu.

Pokud byla žádost o rezervaci místa pro jízdní kolo správně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat distribučnímu systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci místa v požadovaném vlaku.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

— odpověď o dostupnosti,

— potvrzení žádosti o rezervaci,

— potvrzení žádosti o částečné zrušení,

— potvrzení žádosti o úplné zrušení,

— zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženou systémem zpracování žádostí v souladu s výše popsaným postupem.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s informacemi obsaženými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III),

— nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným systémem zpracování, který žádost odeslal.

4.2.8 *Poskytování informací o přepravě osobních automobilů*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zajistí poskytování informací o přepravě osobních automobilů/motocyklů (slovo „automobily“ dále zahrnuje osobní automobily i motocykly), pokud železniční podnik tuto službu nabízí.

Tento základní parametr zajistí, aby cestující měli přístup k informacím o přepravě automobilů. Systém zpracování žádostí musí být schopen zprávy zpracovat alespoň podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí takto: poskytování informací o přepravě automobilů se vztahuje na služby železničního podniku v oblasti osobní dopravy, který přepravu automobilů nabízí. Ustanovení tohoto základního parametru týkající se elektronické žádosti/potvrzení se použijí v případě, že mezi žádající stranou a stranou, která žádost zpracovává, existuje dohoda o poskytování služeb, v jejichž rámci lze tuto přepravu rezervovat nebo se na tuto přepravu vztahuje povinná rezervace.

Tento základní parametr se použije takto:

4.2.8.1 Železniční podnik zveřejní podmínky odbavení automobilů

Železniční podnik musí cestujícím sdělit podmínky přepravy automobilů, pokud tuto službu nabízí. Tato informace musí být zveřejněna alespoň na oficiálních internetových stránkách železničního podniku.

▼B

Tyto internetové stránky musí být v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*, které zohledňují potřeby osob se sluchovým a/nebo zrakovým postižením.

Tyto podmínky musí zahrnovat alespoň následující údaje:

— druhy/čísla vlaků, ve kterých lze přepravovat automobily,

— konkrétní čas/období, kdy je přeprava automobilů dostupná,

— standardní přepravné za přepravu automobilů (včetně poplatku za umístění cestujících, pokud železniční podnik umístění nabízí),

— adresa konkrétního místa, kde se automobily na vlak nakládají, a čas nakládky,

— konkrétní adresa místa příjezdu a konkrétní čas příjezdu vlaku do cílové stanice,

— velikost, hmotnost a další omezení týkající se přepravy automobilů.

Podmínky je nutné poprvé zveřejnit nejpozději do šesti měsíců od vstupu této TSI v platnost. Změny těchto informací je nutné zveřejnit alespoň šest dnů před tím, než vstoupí v platnost. Železniční podnik uvede seznam článků, které byly změněny. V každém takovém případě je železniční podnik povinen zachovat starší verzi této informace na svých oficiálních internetových stránkách.

4.2.8.2 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle rezervačnímu systému žádost o dostupnost/rezervaci pro automobily

Možnost rezervace podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů atd.

Pokud železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů využívá za účelem zaslání žádosti o dostupnost/rezervaci přepravy automobilů informační technologie, musí být taková výměna informací v souladu s ustanoveními týkajícími se tohoto postupu.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému, který je zpracovává, žádost o dostupnost/rezervaci konkrétní přepravy automobilu v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí o rezervaci jsou:

— žádost o dostupnost,

— žádost o rezervaci,

— žádost o částečné zrušení,

— žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána distribučnímu systému železničního podniku.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,

▼B

— nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud existuje zvláštní dohoda s distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.8.3 Systém zpracování rezervací zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci pro automobily

Pokud železniční podnik využívá za účelem zaslání odpovědi týkající se dostupnosti/rezervace přepravy automobilů informační technologie, musí se řídit pravidly stanovenými v souvislosti s tímto postupem.

Pokud byla žádost o rezervaci přepravy automobilu správně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat distribučnímu systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci v požadovaném vlaku.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

— odpověď o dostupnosti,

— potvrzení žádosti o rezervaci,

— potvrzení žádosti o částečné zrušení,

— potvrzení žádosti o úplné zrušení,

— zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženou systémem zpracování žádostí v souladu s výše popsaným postupem.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III),

— nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.9 *Zpracování dostupnosti/rezervace*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik zpracuje rezervace umístění cestujících. Všechny různé druhy ubytování (jako jsou sedadla, lehátka, lůžka, vyhrazená sedadla, místa pro invalidní vozíky, univerzální lůžkové či lehátkové oddíly (viz bod 4.2.4 TSI týkající se OOSPO) budou dále označována jen jako „místa“, pokud nebude třeba uvést podrobnější informace. Rezervace přepravy jízdních kol, automobilů a rezervace pomoci OOSPO jsou popsány v samostatných základních parametrech v samostatných kapitolách.

Rezervace míst se může týkat pouze rezervace umístění nad rámec přepravní smlouvy, nebo může být součástí kombinované transakce, která zahrnuje umístění i přepravní smlouvu.

Tento základní parametr zajistí, aby si železniční podniky, které vystavují rezervační doklady, a železniční podniky, které umístění přidělují, vyměňovaly příslušné informace o dostupnosti a rezervaci. Systém zpracování žádostí musí být schopen zpracovat alespoň zprávy podle protokolu uvedeného v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III).

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí v případě, že mezi žádající stranou a stranou, která žádost zpracovává, existuje dohoda o poskytování služeb, které lze rezervovat nebo se na ně vztahuje povinná rezervace.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

▼B

4.2.9.1 Železniční podnik nebo prodejce přepravních dokladů zašle systému zpracování rezervací žádost o dostupnost/rezervaci

Možnost rezervace podléhá existenci obchodní dohody mezi dotčeným(i) dopravcem (dopravci) a distributorem (distributory). Tato dohoda může zahrnovat poplatky, technické a bezpečnostní normy, zvláštní omezení týkající se vlaků, výchozích/cílových stanic, tarifů, prodejních kanálů, atd.

V závislosti na dohodě mezi zúčastněnými stranami musí distribuční systém, který žádosti odesílá, zaslat systému, který je zpracovává, žádost o dostupnost/rezervaci konkrétního typu umístění v příslušném vlaku.

Hlavními druhy žádostí o rezervaci jsou:

— dotaz na dostupnost,

— žádost o rezervaci,

— žádost o částečné zrušení,

— žádost o úplné zrušení.

Tento postup se provede poté, kdy je žádost zákazníka odeslána distribučnímu systému železničního podniku.

Datové prvky a informace obsažené ve zprávě použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s prvky stanovenými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III) – v tomto případě musí být všechny systémy zpracování žádostí schopny žádost vyhodnotit a odpovědět na ni,

— nebo s jinak definovanými normami – v tomto případě musí být systém zpracování žádostí schopen žádost vyhodnotit a odpovědět na ni, pouze pokud existuje zvláštní dohoda s distribučním systémem, který žádost odeslal.

4.2.9.2 Systém zpracování rezervací zašle odpověď o dostupnosti/rezervaci

Pokud byla žádost o rezervaci míst platně formulována podle výše popsaného postupu, musí systém zpracování žádostí zaslat distribučnímu systému, který žádost odeslal, odpověď o dostupnosti/rezervaci v požadovaném vlaku.

Hlavními druhy odpovědí na rezervaci jsou:

— odpověď o dostupnosti,

— potvrzení žádosti o rezervaci,

— potvrzení žádosti o částečné zrušení,

— potvrzení žádosti o úplné zrušení,

— návrh náhrady,

— zamítavá odpověď.

Tento postup se provede v reakci na příchozí žádost obdrženou systémem zpracování žádostí v souladu s výše popsaným postupem.

Datové prvky a informační obsah zprávy použité za účelem splnění těchto povinností musí být v souladu:

— buď s prvky definovanými v technickém dokumentu B.5 (viz příloha III),

— nebo s jinak definovanými normami

v souladu s protokolem používaným distribučním systémem, který žádost odeslal.

▼B

4.2.10 *Řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým má železniční podnik, který žádosti zpracovává, vytvářet bezpečnostní prvky týkající se distribuce jeho produktů.

Tento základní parametr zajistí, aby železniční podniky a cestující získali v přiměřené době od železničního podniku, který žádosti zpracovává, informace o bezpečnosti a odkazy potřebné pro různé typy přepravních dokladů.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.10.1 Systém zpracování vytvoří bezpečnostní prvek pro elektronické doručování

Pokud železniční podnik vystaví přepravní doklad/rezervaci v souladu se smlouvou CIV, zaměstnanci výdejen a kanceláří předprodeje vlakových jízdenek, maloobchodní prodejci vlakových jízdenek nebo distribuční systém železničního podniku musí podat informace o bezpečnosti, které se vkládají do přepravního dokladu/rezervace.

Tento postup se provede, jakmile jsou údaje o stavu rezervace a prodejní transakci úspěšně odeslány distribučnímu systému sjednaných železničních podniků.

Uvedený postup a informace použité v jeho rámci musí být v souladu s:

— normou pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu, která je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod, který je uvedený v příloze II.

4.2.10.2 Systém zpracování vytvoří odkaz na dokumentaci určenou železničnímu podniku pro elektronické doručení

Pokud železniční podnik vystaví přepravní doklad/rezervaci v souladu se smlouvou CIV, zaměstnanci výdejen a kanceláří předprodeje vlakových jízdenek, maloobchodní prodejci vlakových jízdenek nebo distribuční systém železničního podniku musí vystavit odkaz na dokumentaci k dohledání přepravního dokladu/rezervace a všechny informace týkající se přepravního dokladu musí vložit do svého distribučního systému.

Tento postup se provede, jakmile jsou údaje o stavu rezervace a prodejní transakci úspěšně odeslány distribučnímu systému sjednaných železničních podniků.

Uvedený postup a informace použité v jeho rámci musí být v souladu s:

— normou pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu, která je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod, který je uvedený v příloze II.

4.2.10.3 Systém zpracování vytvoří odkaz na soubor určený cestujícímu pro elektronické doručení

Pokud železniční podnik vystaví přepravní doklad/rezervaci v souladu se smlouvou CIV, musí zaměstnanci výdejen a kanceláří předprodeje vlakových jízdenek, maloobchodní prodejci vlakových jízdenek nebo distribuční systém železničního podniku vystavit odkaz na dokumentaci a uvést ho v přepravním dokladu/rezervaci.

Tento postup se provede, jakmile jsou údaje o stavu rezervace a prodejní transakci úspěšně odeslány distribučnímu systému sjednaných železničních podniků.

▼B

Uvedený postup a informace použité v jeho rámci musí být v souladu s:

— normou pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu, která je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod, který je uvedený v příloze II.

4.2.11 *Dodání produktu zákazníkovi po jeho zakoupení (plnění)*

Tento základní parametr stanoví všechny možné přímé a nepřímé způsoby plnění spojené s přepravním dokladem a/nebo rezervací a druhem nosiče informací (např. papír).

Tento základní parametr zajistí, aby vydavatel nebo prodejce přepravních dokladů vystavoval přepravní doklady podle norem, které zajišťují interoperabilitu mezi železničními podniky. Pro účely vydávání přepravních dokladů pro mezinárodní a zahraniční prodej musí železniční podniky použít alespoň jeden ze způsobů plnění uvedených v kapitole 4.2.11.1 Plnění – přímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej a v kapitole 4.2.11.2 Plnění – nepřímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují alespoň na tarify pro mezinárodní a zahraniční prodej.

4.2.11.1 Plnění – přímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej

Tento postup je alternativním postupem k postupu 4.2.11.2 Plnění – nepřímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej.

Železniční podnik musí přijímat přinejmenším přepravní doklady v souladu s definicí v technickém dokumentu B.6 (viz příloha III) kromě případů, kdy přepravní doklad není přiměřený pro uskutečňovanou cestu, kdy má železniční podnik přiměřené důvody pro podezření z podvodu a kdy přepravní doklad není používán v souladu s přepravními podmínkami podle kapitoly 4.2.4.

Hlavní druhy vydaných přepravních dokladů jsou uvedeny v technickém dokumentu B.6 přílohy III:

— přepravní doklad (jízdenka) a rezervace,

— pouze přepravní doklad,

— pouze rezervace,

— příplatky,

— doplatek,

— změna trasy,

— palubní vstupenka,

— zvláštní jízdné spojené s vnitrostátními železničními průkazy,

— skupinový přepravní doklad,

— různé druhy mezinárodních železničních průkazů,

— poukaz pro doprovod přepravovaného automobilu,

— cestovní poukaz na náhradu škody.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v souladu s technickou dokumentací:

— B.6 (viz příloha III).

▼B

4.2.11.2 Plnění – nepřímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej

Tento postup je alternativním postupem k postupu 4.2.11.1 Plnění – přímé – pro mezinárodní a zahraniční prodej.

Pokud železniční podnik provádí prodej pomocí nepřímého plnění jedním z následujících způsobů, musí používat tyto normy:

— elektronické doručení v souladu s CIV („přepravní doklad při odjezdu“),

— „prokázání na základě seznamu“ v souladu s CIV,

— přepravní doklad ve formátu A4 v souladu s CIV doručený pomocí e-mailu.

Hlavními druhy výše uvedených přepravních dokladů jsou:

— otevřená jízdenka (pouze doprava),

— otevřená jízdenka + rezervace (doprava a rezervace),

— otevřená jízdenka + příplatek (doprava a příplatek),

— otevřená jízdenka + rezervace + příplatek (doprava, rezervace a příplatek),

— přepravní doklad za globální cenu (doprava a rezervace).

Výše uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být v souladu s následující technickou dokumentací:

— B.6 (viz příloha III),

— B.7 (viz příloha III),

— norma pro evropský „přepravní doklad při odjezdu“ a evropské „prokázání na základě seznamu“ je ve fázi vývoje. Jedná se tedy o otevřený bod a je uvedený v příloze II.

4.2.11.3 Plnění – přímé – vnitrostátní prodej

Toto je otevřený bod (viz příloha II).

4.2.11.4 Plnění – nepřímé – vnitrostátní prodej

Toto je otevřený bod (viz příloha II).

4.2.12 *Poskytování informací v prostoru stanice*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým provozovatel stanice poskytne zákazníkovi informace o jízdě vlaku v prostoru stanice.

Tato ustanovení se použijí, pouze pokud došlo k obnově, významné modernizaci nebo nové instalaci zařízení pro hlasová oznámení a/nebo displejových systémů.

Ustanovení tohoto základního parametru se použijí přinejmenším ve stanicích, ve kterých zastavují vlaky mezinárodní dopravy.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.12.1 Provozovatel stanice informuje zákazníky ve stanici

Pokud jde o informace o odjezdech vlaků, poskytnou provozovatelé stanic zákazníkům ve stanicích následující informace o odjezdech vlaků:

— druh a/nebo číslo vlaku,

— cílová(é) stanice,

▼B

— případně také nácestnou(é) stanici(e),

— nástupiště nebo kolej,

— čas odjezdu podle jízdního řádu.

V případě, že dojde ke změně informací o odjezdech vlaků, poskytnou provozovatelé stanic ve stanicích alespoň tyto informace o vlacích:

— druh a/nebo číslo vlaku,

— cílová(é) stanice,

— čas odjezdu podle jízdního řádu,

— odchylka od jízdního řádu.

Pokud jde o informace o příjezdech vlaků do cílové stanice, poskytne provozovatel stanice alespoň následující informace:

— výchozí stanice,

— čas příjezdu do cílové stanice,

— druh a/nebo číslo vlaku,

— příjezdové nástupiště nebo kolej,

V případě odchylky od jízdního řádu při příjezdu vlaku do cílové stanice poskytne provozovatel stanice o těchto vlacích alespoň následující informace:

— druh a/nebo číslo vlaku,

— výchozí stanice,

— čas příjezdu podle jízdního řádu,

— odchylka od jízdního řádu.

Odchylky od jízdního řádu zahrnují:

— významná zpoždění,

— změnu koleje nebo nástupiště,

— úplné nebo částečné zrušení spoje,

— odklon vlaku.

Provozovatel stanice rozhodne podle dohod s železničními podniky a/nebo provozovateli infrastruktury o:

— druhu informačního systému (displej a/nebo hlasové oznámení),

— okamžiku, kdy bude informace poskytnuta,

— umístění ve stanici, kde bude informační systém instalován.

V souladu se smluvním ujednáním železniční podniky a/nebo provozovatelé infrastruktury včas poskytnou provozovateli stanice informace o změnách.

4.2.13 *Poskytování informací v prostoru pro automobily*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik poskytne informace o jízdě vlaku v prostoru pro automobily.

Tato ustanovení se vztahují na nová, obnovená nebo zmodernizovaná kolejová vozidla, pokud jsou obnoveny nebo instalovány informační systémy (hlasová oznámení a/nebo displeje).

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují přinejmenším na všechny vlaky, které poskytují mezinárodní služby.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

▼B

4.2.13.1 Železniční podnik informuje cestující ve vlaku

Železniční podnik poskytne cestujícím ve vlaku:

— ve stanici v místě odjezdu a hlavních nácestných stanicích tyto informace:

— druh a/nebo číslo vlaku,

— místo(a) konečného určení,

— pokud je to možné, nácestné stanice,

— významné zpoždění,

— důvody zpoždění, pokud jsou známy.

Před příjezdem do všech nácestných stanic:

— další zastávka (název stanice).

Před příjezdem do hlavní nácestné stanice a cílové stanice:

— další zastávka (název stanice),

— plánovaný čas příjezdu,

— předpokládaný čas příjezdu a/nebo jiné informace o zpoždění,

— další hlavní přípoje (dle uvážení železničního podniku).

Železniční podnik rozhodne o:

— druhu informačního systému (displej a/nebo hlasová oznámení),

— okamžiku, kdy bude informace poskytnuta,

— umístění ve vlaku, kde bude informační systém instalován.

4.2.14 *Příprava vlaku*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury o tom, že vlak je připraven vstoupit na železniční síť, jakmile byly splněny úkony spojené s odjezdem vlaku uvedené v kapitole 4.2.3.3 OPE TSI nebo pokud bylo změněno číslo vlaku.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny vlaky železničního podniku.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.14.1 Zpráva „vlak připraven“ týkající se všech vlaků

Železniční podnik musí zaslat provozovateli infrastruktury zprávu „vlak připraven“ pokaždé, kdy je vlak připraven poprvé vstoupit na železniční síť, pokud ovšem podle vnitrostátních předpisů nepřijímá provozovatel infrastruktury jako zprávu „vlak připraven“ jízdní řád. Ve druhém případě musí železniční podnik informovat provozovatele infrastruktury a případně také provozovatele stanice, pokud vlak není připraven co nejdříve.

Zprávy musí přinejmenším obsahovat:

— číslo vlaku a/nebo číslo trasy,

— sdělení, že vlak je připraven, které značí, že vlak je připraven a může vyjet.

Další údaje, jako jsou:

— výchozí bod trasy společně s časem požadovaného odjezdu na trasu,

▼B

— cíl trasy spolu s časem, kdy má navrhovaný vlak přijet do místa svého určení,

mohou být zaslány v téže zprávě.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „vlak připraven“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.15 *Informace o jízdě vlaku a prognóza jízdy vlaku*

Tento základní parametr stanoví informace o jízdě vlaku a prognózu jízdy vlaku. Předepisuje způsob, jakým si provozovatel infrastruktury a železniční podnik jakož i železniční podnik a provozovatel stanice mezi sebou vyměňují informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku.

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým musí provozovatel infrastruktury ve vhodnou dobu zaslat informace o jízdě vlaku železničnímu podniku a navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku.

Informace o jízdě vlaku slouží k poskytování podrobných informací o aktuálním stavu vlaku ve smluvně dohodnutých místech hlášení.

Prognóza jízdy vlaku slouží k poskytování informací o předpokládaném čase příjezdu do smluvně dohodnutých míst prognózy. Zprávu musí zaslat provozovatel infrastruktury železničnímu podniku a navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku. Železniční podniky a/nebo provozovatelé infrastruktury dodají v souladu se smluvním ujednáním včas provozovateli stanice informace o prognóze jízdy vlaku.

Místa hlášení o jízdě vlaku jsou uvedena ve smlouvě o trase.

Tento základní parametr popisuje obsah zprávy, ale nepředepisuje postup pro vytvoření prognózy jízdy vlaku.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny vlaky železničního podniku.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.15.1 Informace o jízdě všech vlaků

Provozovatel infrastruktury zašle železničnímu podniku zprávu „informace o jízdě vlaku“. Tento postup se provede, jakmile vlak dosáhne smluvně dohodnutých míst hlášení, ve kterých mají být poskytnuty informace o jízdě vlaku. Dohodnutým místem hlášení může být, mimo jiné, místo předání, stanice nebo cílový bod vlaku.

Zpráva musí přinejmenším obsahovat tyto informace:

— číslo vlaku a/nebo číslo trasy (identifikace vlaku),

— plánovaný čas a skutečný čas v dohodnutém místě hlášení,

— identifikace místa hlášení,

▼B

— stav vlaku v místě hlášení (příjezd, odjezd, průjezd, odjezd z výchozí stanice, příjezd do cílové stanice/bodu).

Další údaje, jako jsou:

— časová odchylka od stanoveného času podle jízdního řádu (v minutách),

— důvod zpoždění, pokud je k dispozici,

mohou být zaslány v téže zprávě.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se „zprávou o informacích o jízdě vlaku“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.15.2 Prognóza jízdy všech vlaků

Provozovatel infrastruktury musí zaslat železničnímu podniku zprávu „prognóza jízdy vlaku“.

Tento postup se provede, jakmile vlak dosáhne smluvně dohodnutých míst hlášení, ve kterých má být učiněna prognóza. Dohodnutým místem pro učinění prognózy může být mimo jiné místo předání nebo stanice. Prognózu jízdy vlaku lze také odeslat před jízdou vlaku. Pokud dojde mezi dvěma místy hlášení k dalším zpožděním, musí železniční podnik a provozovatel infrastruktury smluvně definovat mezní úroveň, kdy je třeba zaslat původní nebo novou prognózu. Pokud zpoždění není známo, musí provozovatel infrastruktury poslat „zprávu o narušení provozu“ (viz kapitola 4.2.16 informace v případě narušení provozu).

Zpráva o prognóze jízdy vlaku musí obsahovat předpokládaný čas příjezdu do dohodnutých míst prognózy.

Železniční podniky a/nebo provozovatelé infrastruktury dodají v souladu se smluvním ujednáním včas provozovateli stanice informace o prognóze jízdy vlaku.

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu dalšímu navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku.

Zpráva musí přinejmenším obsahovat tyto informace:

— číslo vlaku a/nebo číslo trasy (identifikace vlaku),

— Pro každé dohodnuté místo prognózy:

  — plánovaný čas a předpokládaný čas,

  — identifikace dohodnutého místa prognózy,

  — stav vlaku v dohodnutém místě prognózy (příjezd, odjezd, průjezd, příjezd do místa konečného určení).

Další údaje, jako jsou:

— předpokládaná časová odchylka od stanoveného času podle jízdního řádu (v minutách),

— důvod zpoždění, pokud je k dispozici,

mohou být odeslány v téže zprávě.

▼B

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se „zprávou o prognóze jízdy vlaku“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany v tomto smyslu uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.16 *Informace v případě narušení provozu*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým si železniční podnik a provozovatel infrastruktury vyměňují informace v případě narušení provozu.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na všechny vlaky železničního podniku.

Údaje o narušení provozu musí být za účelem vyřizování stížností cestujících k dispozici železničním podnikům, prodejcům přepravních dokladů a/nebo oprávněným veřejným subjektům po dobu nejméně dvanácti měsíců po vypršení platnosti těchto údajů.

Tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.16.1 Obecné poznámky

Železniční podnik informuje provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaků, jak je definováno v kapitole 4.2.3.3.2 OPE TSI.

Pokud dojde k přerušení jízdy vlaku, zašle provozovatel infrastruktury zprávu „jízda vlaku přerušena“ specifikovanou níže.

4.2.16.2 Zpráva „jízda vlaku přerušena“ týkající se všech vlaků

Pokud je jízda vlaku přerušena, předá provozovatel infrastruktury tuto zprávu na něj navazujícímu provozovateli infrastruktury a železničnímu podniku (železničním podnikům).

Pokud je známa délka zpoždění, musí provozovatel infrastruktury poslat zprávu „prognóza jízdy vlaku“ (viz kapitola 4.2.15.2 Prognóza jízdy vlaku).

Hlavními datovými prvky této zprávy jsou:

— číslo trasy a/nebo číslo vlaku (identifikace vlaku),

— identifikace polohy na základě další polohy podle referenčního souboru míst,

— čas začátku přerušení,

— datum a čas odjezdu z tohoto místa podle jízdního řádu,

— kód udávající důvod přerušení a/nebo popis přerušení.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „jízda vlaku přerušena“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany v tomto smyslu uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

▼B

4.2.17 *Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu vlaků*

Tento základní parametr stanoví způsob, jakým by měly být vyřizovány krátkodobé žádosti o trasu mezi „stranou žádající o přístup“ („Access party“, „AP“) a provozovatelem infrastruktury. Tyto požadavky jsou platné pro všechny krátkodobé žádosti o trasu.

Tento základní parametr nezahrnuje otázky řízení dopravy. Časový limit mezi krátkodobými trasami a změnami trasy v rámci řízení dopravy podléhá místním dohodám. V případech, kdy je třeba uplatnit krátkodobou žádost o trasu (např. u zvláštního nebo dodatečně zavedeného vlaku), musí být žádost o krátkodobou trasu umožněna. Za tímto účelem musí AP žádající o krátkodobou trasu poskytnout provozovateli infrastruktury všechny potřebné informace o tom, kdy a kudy je potřeba, aby vlak jel, a společně s tím související údaje.

Na evropské úrovni není stanoven žádný minimální časový rámec. V prohlášení o dráze mohou být minimální časové rámce stanoveny.

Každý provozovatel infrastruktury zodpovídá za vhodnost trasy na své infrastruktuře a železniční podnik je povinen překontrolovat charakteristiky vlaku s hodnotami uvedenými v návrhu trasy pro trasu, kterou má smluvně dojednanou.

Níže jsou uvedeny různé možné modelové situace:

— modelová situace A: AP kontaktuje všechny dotčené provozovatele infrastruktury přímo (případ A) nebo prostřednictvím jednoho prodejního místa (*One Stop Shop*) (případ B), aby zorganizoval trasy pro celou dobu jízdy. V tomto případě musí AP vlak také po celou dobu jízdy provozovat.

— modelová situace B: Každá AP podílející se na přepravní jízdě kontaktuje místní provozovatele infrastruktury přímo nebo prostřednictvím OSS, aby si vyžádala trasu pro úsek jízdy, na kterém zajišťuje provoz vlaku.

V obou situacích postup rychlé žádosti o trasu probíhá na základě dialogu mezi AP a provozovatelem infrastruktury a zahrnuje tyto zprávy:

— zpráva „žádost o trasu“,

— zpráva „návrh trasy“,

— zpráva „trasa není k dispozici“,

— zpráva „trasa potvrzena“,

— zpráva „údaje o trase odmítnuty“,

— zpráva „trasa zrušena“,

— zpráva „rezervovaná trasa není k dispozici“,

— zpráva „potvrzení o přijetí“.

V případech, kdy již bylo o trasu požádáno a trasa byla přidělena, není nutné žádost o trasu opakovat, pokud ovšem zpoždění nepřesáhne hodnotu, která je smluvně ujednána mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury, nebo pokud se složení vlaku nezmění tak, že to činí stávající žádost o trasu neplatnou.

Ustanovení tohoto základního parametru se vztahují na nakládání s trasou a týkají se všech vlaků železničního podniku, ale pouze v případě, že zúčastněné strany využívají k rychlým žádostem o trasu telematické aplikace ve smyslu přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14 ([1]).

([1]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

▼B

V takovém případě tento základní parametr zahrnuje následující postupy:

4.2.17.1 Zpráva „žádost o trasu“

Tuto zprávu zašle AP provozovateli infrastruktury a zpráva musí obsahovat tyto informace:

— AP, která žádost o trasu podává,

— bod odjezdu: počáteční bod trasy,

— čas odjezdu z počátečního bodu trasy: požadovaný čas odjezdu trasy,

— konečný bod trasy: požadované místo určení vlaku v trase,

— čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak dorazit do svého místa určení,

— požadovaný úsek cesty,

— mezilehlý bod nebo jiná určená místa podél navrhované trasy spolu s časem příjezdu a časem odjezdu z mezilehlého bodu. Pokud tato položka není vyplněná, znamená to, že vlak nebude v tomto místě zastavovat,

— dohodnuté a potřebné vybavení vlaku/údaje pro úsek cesty,

— maximální povolená rychlost vlaku,

— maximální rychlost v rámci uvedeného(ných) systému(ů) řízení vlaků (vnitrostátní a mezinárodní, např. LZB, ETCS),

— u každého hnacího vozidla: řada hnacího vozidla, technický typ,

— postrkové hnací vozidlo (řada hnacího vozidla, technický typ),

— řídící vůz (DVT),

— celková délka,

— celková hmotnost,

— maximální nápravový tlak

— hrubá hmotnost na metr délky,

— brzdný účinek (což představuje úroveň účinné brzdné síly),

— typ brzdy (pro uvedení využití elektromagnetické brzdy),

— určený vlakový zabezpečovač (vnitrostátní a mezinárodní),

— přemostění záchranné brzdy,

— rádiový systém (např. GSM-R),

— speciální zásilky (*special consignment*, SC),

— průjezdný průřez,

— jakékoli další technické podmínky, které se liší od standardních rozsahů (např. překročený průjezdný průřez),

— kategorie vlaku,

— jakékoli další konkrétní údaje požadované na místní nebo vnitrostátní úrovni pro zpracování žádosti o trasu,

▼B

— definice činností, které mají být provedeny na trase v daném místě průjezdu,

— kód železničního podniku, který odpovídá za jízdu vlaku na aktuálním úseku cesty,

— kód provozovatele infrastruktury, který odpovídá za vlak na příslušném úseku cesty,

— kód železničního podniku a provozovatele infrastruktury pro další úsek jízdy vlaku, kde je to vhodné.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „žádost o trasu“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.2 Zpráva „návrh trasy“

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu žádající AP jako odpověď na její žádost o trasu, přičemž zpráva musí obsahovat tyto hlavní údaje:

— AP, která žádost o trasu podává,

— bod odjezdu trasy: počáteční bod trasy,

— čas odjezdu z počátečního bodu trasy: požadovaný čas odjezdu trasy,

— konečný bod trasy: požadované místo určení vlaku v trase,

— čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak dorazit do místa svého určení,

— požadovaný úsek cesty,

— nácestné stanice nebo jiná určená místa podél navrhované trasy spolu s časem příjezdu do místa průjezdu a časem odjezdu z místa průjezdu. Pokud tato položka není vyplněná, znamená to, že vlak nebude v tomto místě zastavovat,

— dohodnuté a nezbytné vybavení vlaku/údaje pro úsek cesty,

— maximální povolená rychlost vlaku,

— maximální rychlost v rámci uvedeného(ných) systému(ů) vlakového zabezpečovače (vnitrostátní a mezinárodní, např. LZB, ETCS),

— u každého hnacího vozidla: řada hnacího vozidla, technický typ,

— postrkové hnací vozidlo (řada hnacího vozidla, technický typ),

— řídící vůz (driving vehicle trailer - DVT),

— celková délka,

— celková hmotnost,

— maximální hmotnost na nápravu,

— hrubá hmotnost na metr délky,

— brzdný účinek (což představuje úroveň účinné brzdné síly),

— typ brzdy (pro uvedení využití elektromagnetické brzdy),

▼B

— určený vlakový zabezpečovač (vnitrostátní a mezinárodní),

— přednostní použití nouzové brzdy,

— radiový systém (např. GSM-R),

— mimořádné zásilky (*special consignment*, SC),

— průjezdný průřez,

— jakékoli další technické podmínky, které se liší od běžných rozsahů (např. překročený průjezdný průřez),

— kategorie vlaku,

— jakékoli další konkrétní údaje požadované na místní nebo vnitrostátní úrovni pro zpracování žádosti o trasu,

— definice činností, které mají být provedeny na trase v daném mezilehlém bodě trasy,

— kód železničního podniku, který odpovídá za jízdu vlaku na aktuálním úseku cesty,

— kód provozovatele infrastruktury, který odpovídá za vlak na příslušném úseku cesty,

— kód železničního podniku a provozovatele infrastruktury pro další úsek cesty, pokud je to vhodné.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „návrh trasy“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.3 Zpráva „trasa není k dispozici“

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu žádající AP jako odpověď na její žádost o trasu v případě, že trasa není k dispozici:

— místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,

— cíl trasy,

— čas odjezdu z počátečního bodu trasy: čas požadovaného odjezdu na trasu,

— sdělení, že trasa není k dispozici,

— důvod, proč trasa není k dispozici.

Společně s touto zprávou nebo co možná nejdříve musí provozovatel infrastruktury železničnímu podniku zaslat, aniž by o to železniční podnik musel žádat, alternativní návrh (zprávu „údaje o trase“).

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „trasa není k dispozici“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

▼B

4.2.17.4 Zpráva „trasa potvrzena“

Žádající AP použije pro objednání/potvrzení trasy navržené provozovatelem infrastruktury tuto zprávu:

— číslo trasy pro účely identifikace trasy,

— místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,

— cíl trasy,

— čas odjezdu z počátečního bodu trasy: čas požadovaného odjezdu na trasu,

— konečný bod trasy: místo určení vlaku na požadované trase,

— čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak přijet do místa svého určení,

— údaj o tom, že AP navrhovanou trasu přijímá.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „trasa potvrzena“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.5 Zpráva „údaje o trase odmítnuty“

Žádající AP použije pro odmítnutí údajů o trase navržených příslušným provozovatelem infrastruktury tuto zprávu:

— číslo trasy pro účely identifikace trasy,

— sdělení, že AP nepřijímá údaje o trase,

— důvod odmítnutí trasy nebo žádosti AP o změnu,

— místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,

— cíl trasy,

— čas odjezdu z počátečního bodu trasy: čas požadovaného odjezdu na trasu,

— konečný bod trasy: požadované místo určení vlaku na trase,

— čas příjezdu do konečného bodu trasy: čas, kdy má navrhovaný vlak dorazit do svého místa určení.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „údaje o trase odmítnuty“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Ke stejnému účelu mohou být použity také jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.6 Zpráva „trasa zrušena“

Ke zrušení trasy, kterou si objednala, použije AP tuto zprávu:

— číslo trasy pro účely identifikace trasy,

▼B

— úsek cesty, který má být zrušen,

— sdělení, že trasa se ruší,

— původní místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,

— cíl trasy,

— čas odjezdu z výchozího bodu trasy: čas, kdy byl odjezd na trasu požadován,

— původní konečný bod trasy: místo určení vlaku na požadované trase,

— čas příjezdu do původního konečného bodu trasy: čas, kdy měl navrhovaný vlak přijet do svého místa určení.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „trasa zrušena“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.7 Zpráva „potvrzení o přijetí zprávy“

Tuto zprávu si zašlou provozovatel infrastruktury a AP, pokud není možné zaslat požadovanou odpověď na jakoukoli z výše uvedených zpráv do 5 minut:

— zpráva „potvrzení o přijetí zprávy“: značí, že její odesílatel obdržel zprávu a zachová se, jak je třeba.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „potvrzení o přijetí zprávy“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.17.8 Zpráva „rezervovaná trasa není k dispozici“

Provozovatel infrastruktury vyrozumí pomocí této zprávy AP o tom, že rezervovaná trasa již není k dispozici. Trasa přestala být k dispozici ze závažného důvodu, např. z důvodu vážného narušení. Obsah zprávy:

— číslo trasy,

— číslo plánovaného vlaku, pro který trasa již není k dispozici (pokud již provozovatel infrastruktury tento údaj zná),

— původní místo odjezdu: místo odjezdu vlaku na trasu,

— cíl trasy,

— čas odjezdu z původního bodu trasy: čas, kdy byl odjezd na trasu požadován,

— původní konečný bod trasy: místo určení vlaku na požadované trase,

▼B

— čas příjezdu do původního konečného bodu trasy: čas, kdy měl navrhovaný vlak přijet do svého místa určení,

— sdělení příčiny.

Uvedený postup a informace použité v rámci tohoto postupu musí být přinejmenším v souladu se zprávou „rezervovaná trasa není k dispozici“ v technické dokumentaci:

— B.30 (viz příloha III).

Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje.

4.2.18 *Kvalita údajů a informací týkajících se této TSI*

4.2.18.1 P o ž a d a v k y

Pokud jde o kvalitu údajů a informací v celé TSI, je nutné za účelem splnění požadavků této TSI dodržovat následující pravidla.

Všichni, kterým je tato TSI určena, jsou odpovědní za zpřístupnění aktuálních, logických, přesných a úplných údajů ve vhodnou dobu a ve vhodném formátu ostatním železničním podnikům nebo provozovatelům infrastruktury nebo třetí straně. Každý subjekt, kterému je tato TSI určena, je odpovědný za zveřejnění aktuálních, soudržných, přesných a úplných informací ve vhodnou dobu a s vhodným obsahem zákazníkům (cestujícím) nebo ostatním železničním podnikům nebo provozovatelům infrastruktury nebo třetí straně.

Pokud jsou údaje nebo informace použity za účelem splnění požadavků několika základních parametrů této TSI zároveň, subjekty, kterým je tato TSI určena, zajistí, aby údaje nebo informace sdílené mezi uvedenými několika základními parametry byly používány logicky (např. je třeba zajistit souvislost mezi i) jízdním řádem a informacemi o tarifech nebo ii) mezi informacemi o tarifech a informacemi o rezervacích).

Pokud informace nebo údaje poskytuje několik subjektů, kterým je tato TSI určena, společně zajistí, aby části společně poskytnutých údajů nebo informací byly aktuální, logické, přesné, úplné a kompatibilní (příklad: údaje o jízdním řádu poskytnuté železničním podnikem A a železničním podnikem B musí být harmonizované, aby se zajistilo, že si údaje na hranicích odpovídají atd.).

Pokud jsou za účelem splnění požadavků této TSI použity referenční údaje nebo referenční informace, subjekty, kterým je tato TSI určena, zaručí souvislost mezi referenčními údaji nebo informacemi a údaji nebo informacemi použitými v základních parametrech této TSI (příklad: je třeba zajistit souvislost i) mezi referenčními kódy míst na trase a informacemi o jízdě vlaku nebo ii) mezi referenčními kódy železničních podniků a plněním atd.).

Kvalita údajů nebo informací poskytnutých subjekty pro účely této TSI musí být taková, aby to subjektům, kterým je tato TSI určena, umožnilo vydávat přepravní doklady, jak je uvedeno v článku 10 nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Kvalita údajů nebo informací poskytnutých subjekty pro účely této TSI musí dosahovat potřebné úrovně pro to, aby subjekty, kterým je tato TSI určena, mohly poskytovat informace, jak je uvedeno v článku 10 a v příloze II nařízení o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

▼B

4.2.19 *Různé referenční soubory a databáze*

4.2.19.1 Referenční soubory

Pro provoz osobních vlaků na evropské síti musejí být všem poskytovatelům služeb (provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, oprávněným třetím stranám a provozovatelům stanic) dostupné a zpřístupněné níže uvedené referenční soubory. Údaje v nich obsažené musejí vždy odrážet aktuální stav.

Evropská agentura pro železnice bude centrálně ukládat a uchovávat jedinečné kódy pro tyto referenční údaje:

— referenční soubor kódů pro všechny provozovatele infrastruktury, železniční podniky, provozovatele stanic, poskytovatele služeb,

— referenční soubor kódů lokalit,

— referenční soubor všech stávajících systémů řízení vlaků,

— referenční soubor všech typů lokomotiv,

— referenční soubor všech evropských opraven,

— referenční soubor evropských rezervačních systémů,

— referenční soubor kódů pro účely výměny jízdních řádů,

— referenční soubor kódů pro účely výměny údajů o tarifech,

— katalog datových souborů – zpráv,

— adresář číselníků,

— jakékoli další soubory a číselníky, které jsou potřebné pro použití technické dokumentace v přílohách (budou stanoveny během fáze 1).

Pokud se referenční soubor již používá v rámci TAF TSI (subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“), musí se vývoj a použití tohoto souboru co nejvíce přibližovat provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

4.2.19.2 Další požadavky na databáze

Tato kapitola shrnuje další požadavky na databáze. Tyto požadavky jsou následující:

1. Ověřování

   Každá databáze musí podporovat ověřování uživatelů systémů před umožněním přístupu k databázi.

2. Zabezpečení

   Každá databáze musí mít zabezpečení ve smyslu kontroly přístupu k databázi. Šifrování samotného obsahu databáze není požadováno.

3. ACID

   Každá databáze musí zaručovat vlastnosti ACID (*Atomicity, Consistency, Isolation, Durability*, tj. atomicita, shoda, oddělitelnost, stálost).

4. Kontrola přístupu

   Každá databáze musí umožňovat přístup k datům uživatelům nebo systémům majícím příslušné oprávnění. Kontrola přístupu musí být zajištěna až do úrovně jednotlivých atributů datových záznamů. Databáze musí umožňovat nakonfigurování uživatelských přístupových práv pro vkládání, aktualizaci nebo mazání datových záznamů.

▼B

5. Dohledávání

Každá databáze musí podporovat evidenci všech činností prováděných s databází, aby se umožnilo podrobné dohledání vložených dat (kdo kdy jakou změnu obsahu databáze provedl).

6. Strategie uzamčení

Každá databáze musí používat strategii uzamčení, která umožňuje přístup k datům, i když jiní uživatelé současně provádějí úpravu záznamů.

7. Přístup více uživatelů

Každá databáze musí zajistit současný přístup více uživatelů a systémů k datům.

8. Spolehlivost

Databáze musí být natolik spolehlivá, aby zaručovala požadovanou dostupnost.

9. Dostupnost

Databáze musí mít nezbytnou úroveň dostupnosti, která odpovídá povaze dat a na nich založených obchodních případů.

10. Udržovatelnost

Udržovatelnost databáze musí umožňovat dosažení požadované dostupnosti.

11. Bezpečnost

Databáze se samy o sobě nedotýkají bezpečnosti. Proto je bezpečnostní stránka irelevantní. To ovšem nic nemění na skutečnosti, že data – např. nesprávná nebo neaktuální – mohou mít vliv na bezpečnost provozu vlaku.

12. Kompatibilita

Každá databáze musí podporovat některý běžně rozšířený jazyk pro manipulaci s daty, např. SQL nebo XQL.

13. Funkce importu

Každá databáze musí být vybavena funkcí, která umožňuje import formátovaných dat, která lze použít k naplnění databáze namísto ručního zadávání.

14. Funkce exportu

Každá databáze musí být vybavena funkcí, která umožňuje vyexportování celého obsahu databáze nebo jeho části v podobě formátovaných dat.

15. Povinná pole

Každá databáze musí obsahovat povinná pole, která musejí být vyplněna, aby mohl být každý jednotlivý vkládaný záznam uznán jako platný záznam do databáze.

16. Kontroly věrohodnosti

Každá databáze musí umožňovat nakonfigurování kontrol věrohodnosti před uznáním vložení, aktualizace nebo výmazu datových záznamů.

17. Reakční doby

Každá databáze musí mít reakční dobu, která umožňuje uživatelům vkládat, aktualizovat nebo mazat datové záznamy včasným způsobem.

▼B

18. Otázky výkonnosti

Referenční soubory a databáze musí nákladově efektivním způsobem podporovat dotazy nezbytné pro efektivní realizaci všech příslušných jízd vlaků, na které se vztahují ustanovení této TSI.

19. Otázky kapacity

Každá databáze musí podporovat uchovávání důležitých dat o všech osobních vozech a/nebo síti. Kapacitu musí být možno jednoduše rozšířit (např. přidáním dalších paměťových kapacit a počítačů). Rozšíření kapacity si nesmí vyžádat náhradu subsystému.

20. Historická data

Databáze musí podporovat správu historických dat zpřístupněním dat, která již byla přesunuta do archivu.

21. Strategie zálohování

K dispozici musí být strategie zálohování, která zajistí, aby bylo možno obnovit kompletní obsah databáze za období až do výše posledních 24 hodin.

22. Komerční otázky

Pokud jde o použitý databázový systém, půjde o běžně komerčně dostupný (COTS) nebo volně šiřitelný (Open Source) produkt.

23. Ochrana osobních údajů

Databáze musí splňovat požadavky ochrany osobních údajů členského státu, v němž má sídlo společnost poskytující službu.

4.2.20 *Předávání dokumentů v elektronické podobě*

V kapitole 4.2.21 – Sítě a komunikace – je popsána komunikační síť pro výměnu dat. Tato síť a popsané zabezpečení umožňují jakýkoli typ síťového přenosu, jako e-mail, přenos souboru (FTP, HTTP) apod. Strany účastnící se přenosu informací pak mohou rozhodnout o tom, jaký typ elektronického přenosu vybrat, a tím zajistit předávání dokumentů v elektronické podobě například přes FTP.

4.2.21 *Sítě a komunikace*

4.2.21.1 Obecná architektura

Tento subsystém postupem času čeká rozmach a interakce velkého a komplexního interoperabilního železničního telematického společenství čítajícího tisíce subjektů (železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, třetí strany, jako jsou prodejci a orgány veřejné správy atd.), kteří spolu budou soutěžit a/nebo spolupracovat na plnění potřeb trhu.

Síťová a komunikační infrastruktura, o níž se bude toto interoperabilní železniční telematické společenství opírat, bude založena na společné „architektuře výměny informací“, kterou budou znát a kterou přijmou všechny zúčastněné strany.

Navrhovaná „architektura výměny informací“:

— je zkonstruována tak, aby sladila nesourodé informační modely prostřednictvím sémantické transformace dat vyměňovaných mezi jednotlivými systémy a prostřednictvím sjednocení rozdílů v protokolech na úrovni podnikových procesů a aplikací,

▼B

— má minimální dopad na existující IT architektury jednotlivých subjektů,

— chrání dosavadní investice do IT.

Architektura výměny informací upřednostňuje hlavně rovnocennou (peer-to-peer) interakci mezi všemi subjekty a přitom prostřednictvím souboru centralizovaných služeb zaručuje celkovou integritu a konzistentnost interoperabilního železničního společenství.

Model „peer-to-peer“ interakce umožňuje nejlepší rozdělení nákladů mezi jednotlivé partnery na základě skutečného využívání a povede obecně k menším problémům při rozšiřování.

4.2.21.2 Síť

Síť musí zajišťovat nezbytnou úroveň zabezpečení, zálohování, řízení provozu, statistických nástrojů, růstu šířky pásma, uživatelské přístupnosti a efektivního řízení.

Sítí se v tomto případě rozumí způsob a filozofie komunikace, a nikoli fyzická síť.

Interoperabilita železničního systému je založena na společné „architektuře výměny informací“, kterou znají a přijímají všechny zúčastněné strany, což snižuje překážky a napomáhá vstupu nových subjektů, zejména zákazníků.

Nejprve se navazuje kontakt s centrálním datovým skladem, ze kterého lze získat metainformace, jako jsou data o totožnosti subjektu, která jsou v něm uložena, nebo kde lze ověřit bezpečnostní oprávnění. Poté probíhá rovnocenná (peer-to-peer) komunikace přímo mezi jednotlivými subjekty.

4.2.21.3 Protokoly

Pro vývoj je možné používat pouze protokoly náležející do soustavy internetových protokolů (běžně známé jako TCP/IP, UDP/IP apod.).

4.2.21.4 Zabezpečení

Vedle úrovně zabezpečení zaručené na úrovni sítě (viz kapitola 4.2.21.2. Síť) lze dosáhnout dodatečné úrovně zabezpečení citlivých dat použitím kombinace šifrování, certifikace a technologií VPN.

4.2.21.5 Šifrování

V závislosti na obchodních požadavcích lze pro přenos a uchovávání dat používat buď asymetrické, nebo symetrické šifrování. Pro tento účel je třeba zavést infrastrukturu veřejných klíčů (Public Key Infrastructure, PKI).

4.2.21.6 Centrální datový sklad

Centrální datový sklad musí být schopen pracovat s:

— metadaty, což jsou strukturovaná data popisující obsah zpráv,

— seznamem elektronických adres, kde mohou subjekty, jimž je tato TSI určena, umožnit dalším subjektům získat informace nebo data podle ustanovení této TSI,

— šifrováním,

— ověřováním,

— adresářem („telefonním seznamem“), který obsahuje všechny nezbytné informace o subjektech, které se podílejí na výměně zpráv a dat.

▼B

Pokud se centrální datový sklad používá ve spojení s TAF TSI, musí se vývoj a změny provádět tak, aby se co nejvíce přibližovaly provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

4.2.21.7 Společné rozhraní pro komunikaci mezi ŽP/PI (železničním podnikem/provozovatelem infrastruktury)

Společné rozhraní je povinné pro každý subjekt, který se chce zapojit do interoperabilního železničního společenství.

Společné rozhraní musí být schopno zvládat:

— formátování odchozích zpráv v souladu s metadaty,

— podepisování a šifrování odchozích zpráv,

— adresování odchozích zpráv,

— ověření pravosti příchozích zpráv,

— dešifrování příchozích zpráv,

— kontroly shody příchozích zpráv podle metadat,

— jednotný společný přístup k jednotlivým databázím.

Každá instance společného rozhraní musí mít přístup ke všem datům vyžadovaným podle TSI pro každý železniční podnik, provozovatele infrastruktury atd., bez ohledu na to, zda jsou příslušné databáze centrální, nebo individuální. Na základě ověření pravosti příchozích zpráv lze zavést minimální potvrzení (acknowledgement – ACK):

i) kladné ACK, byla-li pravost uznána,

ii) záporné NACK, nebyla-li pravost uznána.

Společné rozhraní používá informace v centrálním datovém skladu k řízení výše uvedených úkolů.

Pokud si subjekt zřídí místní repliku (místní „zrcadlo“) centrálního datového skladu, musí tento subjekt svými vlastními prostředky zajistit, aby místní replika byla přesná a aktuální kopie centrálního datového úložiště.

Pokud se společné rozhraní používá také v rámci TAF TSI, musí se vývoj a změny provádět tak, aby se co nejvíce přibližovaly provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

4.2.22 *Zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy*

Za účelem zabezpečení spojení mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy se na poskytování informací jiným druhům dopravy a výměnu informací s jinými druhy dopravy použijí následující normy:

— Pro výměnu informací o jízdních řádech mezi železničními podniky a ostatními druhy dopravy: normy EN 12896 („Transmodel“) a EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – *Identification of Fixed Objects in Public transport*“ (Identifikace pevných objektů ve veřejné dopravě)).

— Pro výměnu konkrétních údajů o jízdním řádu se použijí technické normy a protokoly XML založené na „Transmodelu“, a to zejména norma EN 15531 („SIRI“) pro výměnu údajů o jízdních řádech v reálném čase a norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT“) pro výměnu údajů o „zastávkách/stanicích“.

— Pro výměnu údajů o tarifech: tato norma je stále otevřeným bodem (viz příloha II – seznam otevřených bodů).

▼B

4.3 **Funkční a technické specifikace rozhraní**

Rozhraní subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ a rozhraní ostatních subsystémů jsou z hlediska technické kompatibility popsána v následujících odstavcích.

4.3.1 *Rozhraní se subsystémem „kolejová vozidla“*

Tabulka 1

Rozhraní se subsystémem „kolejová vozidla“

Rozhraní	Odkaz v TSI týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“	Odkaz v TSI subsystému „Kolejová vozidla“ konvenčního železničního systému
Displej zobrazovacího zařízení	4.2.13 Poskytování informací v prostoru pro automobily	4.2.5 Informace pro zákazníky (OOSPO)
Automatické hlasové oznámení	4.2.13 Poskytování informací v prostoru pro automobily	4.2.5 Informace pro zákazníky (OOSPO)
		4.2.5.2 Vlakový dorozumívací systém

4.3.2 *Rozhraní se subsystémem „využití telematiky v nákladní dopravě“*

Tabulka 2

Rozhraní se subsystémem „využití telematiky v nákladní dopravě“

Rozhraní	Odkaz v TSI týkající se „využití telematiky v osobní dopravě“	Odkaz v TSI pro subsystém „využití telematiky v nákladní dopravě“ konvenčního železničního systému
Vlak připraven	4.2.14.1 Zpráva Vlak připraven pro všechny vlaky	4.2.3.5 Zpráva Vlak připraven
Prognóza jízdy vlaku	4.2.15.2 Zpráva „prognóza jízdy vlaku“ pro všechny vlaky	4.2.4.2 Zpráva Prognóza jízdy vlaku
Informace o jízdě vlaku	4.2.15.1 Zpráva „informace o jízdě vlaku“ pro všechny vlaky	4.2.4.3 Informace o jízdě vlaku
Jízda vlaku přerušena ŽP	4.2.16.2 Zpráva „jízda vlaku přerušena“ pro všechny vlaky	4.2.5.2 Jízda vlaku přerušena
Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu	4.2.17 Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu pro vlaky	4.2.2 Žádost o trasu
Společné rozhraní	4.2.21.7 Společné rozhraní pro komunikaci ŽP/PI	4.2.14.7 Společné rozhraní pro komunikaci ŽP/PI
Centrální datový sklad	4.2.21.6 Centrální datový sklad	4.2.14.6 Centrální datový sklad
Referenční soubory	4.2.19.1 Referenční soubory	4.2.12.1 Referenční soubory

4.4 **Provozní předpisy**

S ohledem na základní požadavky stanovené v kapitole 3 jsou provozní předpisy specifické pro subsystém upravený touto TSI stanoveny takto:

▼B

4.4.1 *Kvalita údajů*

Aby byla zabezpečena kvalita dat, odpovídá autor jakékoli TSI zprávy za správnost dat v ní obsažených v době odeslání zprávy. Jsou-li pro účely zajištění kvality k dispozici výchozí data z databází podle této TSI, musejí být tato data použita pro zajištění kvality dat.

Nejsou-li k dispozici výchozí data z databází stanovených podle této TSI, musí autor zprávy provést kontrolu kvality dat z vlastních zdrojů.

Součástí zabezpečení kvality dat jsou srovnání s daty z databází stanovených podle této TSI, jak je popsáno výše, plus případné logické kontroly, které mají zaručit včasnost a kontinuitu dat a zpráv.

Vysoká kvalita dat závisí na jejich vhodnosti pro zamýšlené použití, čímž se rozumí, že:

— jsou bezchybné: dostupné, přesné, včasné, kompletní, konzistentní s jinými zdroji apod.,

— mají požadované vlastnosti: jsou relevantní, komplexní, náležitě podrobné, snadno čitelné, snadno interpretovatelné apod.

Hlavní vlastnosti kvality údajů jsou:

— správnost,

— úplnost,

— konzistentnost,

— včasnost.

S p r á v n o s t

Požadované informace (data) musejí být zachyceny co možná nejekonomičtěji. To je možné jedině tehdy, jsou-li primární data zaznamenávána, pokud je to možné, v jediném okamžiku. Proto by měla být primární data zadávána do systému co možná nejblíže jejich zdroji, aby mohla být kompletně použita při jakémkoli dalším zpracování.

Ú p l n o s t

Před zasláním zprávy je třeba zkontrolovat její úplnost a syntax oproti metadatům. Tím se zabrání zbytečnému posílání informací po síti.

Také u všech příchozích zpráv je zapotřebí zkontrolovat jejich úplnost oproti metadatům.

K o n z i s t e n t n o s t

Obchodní pravidla musejí zaručovat konzistentnost. Měla by bránit dvojímu zadávání a jasně stanovit osobu odpovědnou za údaje.

To, jakým způsobem budou tato pravidla realizována v praxi, závisí na jejich složitosti. U jednoduchých pravidel postačují databázová omezení a spouštěcí mechanismy. V případě složitějších pravidel, která vyžadují údaje z různých tabulek, musí být zavedeny validační postupy, které kontrolují konzistentnost verze dat, než dojde k vygenerování dat pro rozhraní a uvedení nové verze dat do provozu. Musí být zaručeno, aby byl ověřen soulad přenesených dat se stanovenými obchodními pravidly.

▼B

Včasnost

Je důležité, aby informace byly poskytovány v pravý čas. Pokud dává podnět k uložení dat nebo odeslání zprávy přímo systém IT, není včasnost problémem, je-li systém navržen správně a vyhovuje-li potřebám obchodních procesů. Ve většině případů však dává podnět k odeslání zprávy provozovatel nebo přinejmenším informace od provozovatele. Pro splnění požadavků na včasnost je nutné, aby byla aktualizace dat prováděna co možná nejdříve, což by také zaručilo, že zprávy automaticky odesílané systémem obsahují aktuální data.

V rámci podrobných specifikací v oblasti IT je nutné se zabývat lhůtou pro odpověď na dotazy, pokud jde o různé aplikace a typy uživatelů. Všechny aktualizace a výměny dat se musejí provádět co možná nejdříve.

Měřítka kvality dat

Podrobné specifikace IT stanoví příslušná procenta pro:

— úplnost dat (procento datových polí, v nichž jsou zadány hodnoty) a konzistentnost dat (procento hodnot odpovídajících si mezi tabulkami/soubory/záznamy).

— včasnost dat (procento dat dostupných ve stanoveném prahovém termínu).

— požadovanou přesnost (procento uložených hodnot, které odpovídají skutečné hodnotě).

4.4.2 *Provoz centrálního datového skladu*

Funkce centrálního datového skladu jsou vymezeny v kapitole 4.2.21.6 Centrální datový sklad. Aby byla zaručena kvalita, měl by subjekt provozující centrální datový sklad odpovídat za aktualizaci a kvalitu metadat a adresáře i za správu přístupu. Kvalita metadat z hlediska úplnosti, konzistentnosti, včasnosti a přesnosti musí umožňovat správnou funkci pro účely této TSI.

4.5 **Pravidla pro údržbu**

Ve světle základních požadavků stanovených v kapitole 3 jsou pravidla pro údržbu specifická pro subsystém upravený touto TSI stanovena takto:

Kvalita dopravní služby musí být zaručena, i kdyby byla data poškozena nebo i kdyby došlo k úplné nebo částečné poruše zařízení pro zpracování dat. Je proto vhodné nainstalovat zdvojené systémy nebo počítače s mimořádně vysokou spolehlivostí, pro něž je zaručen nerušený provoz i během údržby.

Otázky údržby jednotlivých databází jsou zmíněny v kapitole 4.2.19.2 – Další požadavky na databáze, bodech 10 a 21.

4.6 **Odborné kvalifikace**

Odborné kvalifikace pracovníků potřebné pro provoz a údržbu subsystému a pro provádění této TSI jsou stanoveny takto:

Provádění této TSI nevyžaduje zcela nový hardwarový a softwarový systém s novými pracovníky. Splnění požadavků této TSI vede pouze ke změnám, aktualizacím nebo funkčním rozšířením provozu, které již zajišťují dosavadní pracovníci. Proto nejsou stanoveny žádné další požadavky ke stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům o odborných kvalifikacích.

▼B

Je-li to třeba, nemělo by se doplňující školení pracovníků omezit pouze na ukázku obsluhy zařízení. Pracovníci musejí znát konkrétní úlohu, kterou hrají v celém dopravním procesu, a rozumět jí. Musí si být zejména vědomi toho, že je třeba, aby neustále podávali vysoký pracovní výkon, neboť to je rozhodujícím předpokladem spolehlivosti informací, jež budou v pozdější fázi zpracovávány.

Odborné kvalifikace potřebné pro řazení a provoz vlaků jsou stanoveny v TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“.

4.7 **Zdravotní a bezpečnostní podmínky**

Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto subsystému a na provádění této TSI jsou stanoveny takto:

Nejsou stanoveny žádné doplňující podmínky ke stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům o ochraně zdraví a bezpečnosti při práci.

4.8 **Registry povolených typů vozidel a infrastruktury**

Podle čl. 34 odst. 1 směrnice 2008/57/ES „agentura sestaví a vede registr typů vozidel povolených členskými státy k uvedení do provozu na železniční síti Evropského společenství“. Podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2008/57/ES „každý členský stát zajistí zveřejňování a aktualizaci registru infrastruktury“.

Vzhledem k tomu, že jsou tyto registry aktualizovány a zveřejňovány jednou ročně, nejsou pro subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ použitelné. Proto se tato TSI těchto registrů netýká.

5. PRVKY INTEROPERABILITY

5.1 **Definice**

Podle čl. 2 písm. f) směrnice 2008/57/ES se „prvky interoperability“ rozumějí „veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení“.

5.2 **Seznam prvků**

Prvků interoperability se týkají příslušná ustanovení směrnice 2008/57/ES.

Subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ neobsahuje žádné prvky interoperability.

Pro splnění požadavků této TSI je zapotřebí pouze standardní vybavení IT, bez jakéhokoli konkrétního zaměření na interoperabilitu v železničním prostředí. To platí pro použité hardwarové komponenty i pro standardní programové vybavení, jako jsou operační systém a databáze. Aplikační programové vybavení každého uživatele je individuální a může být přizpůsobeno a zdokonaleno podle skutečné individuální funkčnosti a potřeb. Navrhovaná „architektura aplikační integrace“ počítá s tím, že aplikace nemusejí být založeny na stejném interním informačním modelu. Aplikační integrace je definována jako proces, který umožňuje vzájemnou spolupráci nezávisle navržených aplikačních systémů.

▼B

5.3 **Výkon a specifikace prvků interoperability**

Viz kapitola 5.2, pro subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ není relevantní.

6. POSUZOVÁNÍ SHODY NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ PRVKŮ INTEROPERABILITY A OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

6.1 **Prvky interoperability**

6.1.1 *Postupy posuzování*

Pro TSI „využití telematiky v osobní dopravě“ není relevantní.

6.1.2 *Modul*

Pro TSI „využití telematiky v osobní dopravě“ není relevantní.

6.2 **Subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“**

Podle přílohy II směrnice 2008/57/ES jsou subsystémy rozčleněny na strukturální a provozní oblast. Posuzování shody je povinné pro TSI ve strukturální oblasti. Subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“ náleží do funkční oblasti a tato TSI nestanoví žádné moduly pro posuzování shody.

7. PROVÁDĚNÍ

7.1 **Úvod**

Tato TSI se vztahuje na subsystém „využití telematiky v osobní dopravě“. Tento subsystém je funkční podle přílohy II směrnice 2008/57/ES. Použití této TSI se proto neopírá o pojem nového, obnoveného nebo modernizovaného subsystému, jak je běžné v případě TSI týkajících se strukturálních subsystémů, kromě případů, kdy je to v TSI uvedeno.

Tato TSI se provádí ve třech fázích:

— fáze 1: podrobné specifikace v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán,

— fáze 2: vývoj,

— fáze 3: zavedení.

7.2 **Fáze 1 – podrobné specifikace v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán**

Fáze 1 jedna má tyto tři cíle:

1. Definovat systém výměny dat (dále jen „systém“), který zahrnuje společné součásti a propojení informačních a komunikačních systémů zúčastněných stran schopných plnit požadavky tohoto nařízení.

2. Takový systém potvrdit z hlediska technické a ekonomické proveditelnosti.

3. Vypracovat plán činností považovaných za nezbytné pro účely provádění systému, včetně mezníků pro sledování pokroku jeho provádění Komisí, Evropskou agenturou pro železnice, členskými státy a zúčastněnými stranami.

7.2.1 *Projektové řízení fáze 1*

Komise zřídí nejpozději do jednoho měsíce po vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie* řídící výbor, který se skládá z

— subjektů zastupujících železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 3 odst. 2 nařízení 881/2004/ES („subjekty zastupující železniční odvětví“),

▼B

— zástupce prodejců přepravních dokladů,

— zástupce evropských cestujících,

— Evropské agentury pro železnice a

— Komise.

Tomuto řídícímu výboru bude společně předsedat a) Komise a b) osoba navržená subjekty zastupujícími železniční odvětví. Komise ve spolupráci s členy řídícího výboru vypracuje návrh jednacího řádu tohoto řídícího výboru, který řídící výbor schválí. Přijatá rozhodnutí musejí být transparentní a doprovázená solidním technickým a ekonomickým zdůvodněním.

Členové řídícího výboru mohou řídícímu výboru navrhnout přizvání dalších organizací jako pozorovatelů, pokud k tomu jsou solidní technické a organizační důvody.

7.2.2 *Úlohy a povinnosti*

7.2.2.1 Zúčastněné strany

1. Projektový tým zřízený subjekty zastupujícími železniční odvětví, jehož členem je také zástupce prodejců přepravních dokladů, vypracuje na základě pracovního programu, který má schválit řídící výbor, podrobné specifikace v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán.

2. Projektový tým musí zřídit nezbytné pracovní skupiny a spojit v nich odborné znalosti Evropské agentury pro železnice, železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, provozovatelů stanic, zástupců prodejců přepravních dokladů a zástupců cestujících.

3. Projektový tým musí vést celý projekt transparentně a všechny zápisy, dokumenty a výsledky projektového týmu a jeho pracovních skupin musí být trvale a plně přístupné Komisi a Evropské agentuře pro železnice.

4. Projektový tým musí řídícímu výboru jednou měsíčně zasílat zprávu o pokroku a musí brát plně v úvahu jeho rozhodnutí. Řídící výbor schválí na svém zahajovacím zasedání strukturu a obsah zpráv o pokroku.

5. Projektový tým musí poskytovat železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury, provozovatelům stanic, zástupcům prodejců přepravních dokladů a cestujících informace a konzultovat s nimi. Věnuje zvláštní pozornost malým železničním podnikům a železničním podnikům, které nejsou členy subjektů zastupujících železniční odvětví, průběžně je informuje a konzultuje s nimi.

6. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, provozovatelé stanic, zástupci prodejců přepravních dokladů a cestujících projekt podpoří poskytováním informací a funkčních a technických odborných znalostí podle požadavků a na požádání projektového týmu.

7.2.2.2 Evropská agentura pro železnice

1. Evropská agentura pro železnice sleduje a vyhodnocuje vývoj podrobných specifikací v oblasti IT, plán řízení a hlavní plán s cílem určit, zda bylo dosaženo stanovených cílů.

2. Evropská agentura pro železnice předloží Komisi doporučení týkající se podrobných specifikací v oblasti IT, plánu řízení a hlavního plánu.

▼B

7.2.2.3 K o m i s e

1. Komise oznámí projektovému týmu seznam subjektů, které se mají na projektu podílet.

2. Po obdržení podrobných specifikací v oblasti IT, plánu řízení a hlavního plánu je Komise na základě doporučení Evropské agentury pro železnice posoudí a s ohledem na toto posouzení přijme nezbytná opatření pro změnu stávající TSI.

3. Komise bude členské státy informovat prostřednictvím výboru zřízeného v souladu s čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES.

7.2.3 *Výsledky*

Podrobné specifikace v oblasti IT musí popsat systém a jasně a jednoznačně označit způsob, jakým systém splňuje požadavky TSI subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ (TAP TSI). Vypracování těchto specifikací vyžaduje systematickou analýzu příslušných technických, provozních, ekonomických a institucionálních hledisek, o něž se opírá proces provádění TAP TSI. Proto výsledky musí zahrnovat, ale zároveň nesmí být omezeny na:

1. Funkční, technické a výkonnostní specifikace, související data, požadavky na rozhraní, bezpečnost a kvalitu.

2. Nástin globální architektury systému. Zde je nutné popsat způsob, jakým potřebné části navzájem komunikují a zapadají do sebe. Přitom je nutné vycházet z analýzy systémových konfigurací schopných sjednotit stávající vybavení IT a současně zajistit požadovanou funkčnost a výkon.

Hlavní plán musí zahrnovat:

1. Stanovení činností nezbytných pro úspěšné provádění systému.

2. Plán přechodu zahrnující několik fází, které budou průběžně přinášet ověřitelné a hmatatelné výsledky, přičemž je třeba postupovat od stávajícího rámce informací zúčastněných stran a komunikačních systémů k samotnému systému.

3. Podrobný plán mezních bodů

4. Posouzení rizika rozhodujících fází hlavního plánu.

5. Posouzení nákladů na celý životní cyklus (*lifecycle costs*, LCC) spojených se zavedením a provozem systému společně s plánem dalších investic a příslušnou analýzou nákladů a přínosů.

Řízení musí zahrnovat stanovení struktury, metod a postupů řízení na podporu rozvoje a ověření (validace) systému a následně i jeho zavedení, oblasti provozu a správu po celou dobu jeho životnosti (včetně řešení sporů mezi zúčastněnými stranami v souladu s ustanoveními této TSI).

7.2.4 *Mezní body*

1. Zahajovací zasedání projektového týmu a řídícího výboru se uskuteční nejpozději do dvou měsíců po vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

   a) Na zahajovacím zasedání předloží projektový tým popis projektu a program práce na projektu včetně časového harmonogramu. Popis projektu musí přiblížit jednotlivé úkoly,

▼B

organizaci projektu, úlohy a povinnosti a metodu projektu, včetně postupu informování všech zúčastněných stran a jednání s nimi.

b) Na zahajovacím zasedání projektový tým a řídící výbor projednají a schválí obsah a stupeň podrobnosti průběžné zprávy a měsíční zprávy o pokroku uvedené v bodě 7.2.2.1.

2. Projektový tým předloží řídícímu výboru průběžnou zprávu nejpozději do pěti měsíců po zahajovacím zasedání.

3. Výsledky se předloží Komisi a Evropské agentuře pro železnice nejpozději do 10 měsíců po zahajovacím zasedání.

4. Evropská agentura pro železnice vydá doporučení týkající se výsledků předložených Komisi nejpozději do dvou měsíců po jejich obdržení.

7.3 **Fáze 2 – Vývoj**

Všechny dotčené subjekty budou systém po změně této TSI dále rozvíjet.

7.4 **Fáze 3 – Zavedení**

Všechny dotčené subjekty zavedou systém po změně této TSI.

7.5 **Řízení změn**

7.5.1 *Proces řízení změn*

Postupy řízení změn budou navrženy tak, aby zajistily, že budou náležitě zanalyzovány náklady a přínosy změny a že změny budou zavedeny kontrolovaným způsobem. Tyto postupy definuje, zavede, podporuje a spravuje Evropská agentura pro železnice a musí obsahovat:

— identifikaci technických překážek, o něž se změna opírá,

— určení odpovědnosti za postupy související se zavedením změny,

— postup pro potvrzení změn, které mají být zavedeny,

— politiku řízení, zveřejnění, přechodu a zavádění změn,

— vymezení odpovědnosti za řízení podrobných specifikací a za řízení zabezpečení jejich kvality i řízení jejich konfigurace.

Výbor pro řízení změny (*Change Control Board, CCB*) se skládá z Evropské agentury pro železnice, subjektů zastupujících železniční odvětví, zástupce prodejců přepravních dokladů, zástupce cestujících a z členských států. Toto spojení různých stran by mělo zajistit dostatečně široký pohled na připravované změny a celkové posuzování jejich dopadů. Funkce CCB bude posléze svěřena pod záštitu Evropské agentury pro železnice.

7.5.2 *Konkrétní proces řízení změn technické dokumentace zveřejněné Evropskou agenturou pro železnice*

Technická dokumentace uvedená v kapitole 4 této TSI (s výjimkou norem, které se týkají otevřených otázek) a v příloze III tohoto nařízení jsou technické dokumenty zveřejněné Evropskou agenturou pro železnice v souladu s čl. 5 odst. 8 směrnice 2008/57/ES.

▼B

Evropská agentura pro železnice stanoví správu řízení změn těchto technických dokumentů v souladu s následujícími kritérii:

1. Žádosti o změnu týkající se technických dokumentů předkládají buď vnitrostátní bezpečnostní orgány (*National Safety Authorities*, NSA), nebo subjekty zastupující železniční odvětví, které jednají na evropské úrovni, vymezené v čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) 881/2004, nebo zástupce prodejců přepravních dokladů nebo subjekt, který vyvinul původní specifikace, jež byly předchůdci této technické dokumentace.

2. Evropská agentura pro železnice musí žádosti o změnu shromažďovat a ukládat.

3. Evropská agentura pro železnice předloží žádosti o změnu vyhrazené pracovní skupině ERA, která je vyhodnotí a připraví návrh v případě potřeby provázený ekonomickým zhodnocením.

4. Poté Evropská agentura pro železnice předloží žádost o změnu a související návrh výboru pro řízení změny, který žádost o změnu buďto potvrdí či odloží, nebo nikoli.

5. Není-li žádost o změnu potvrzena, zašle Evropská agentura pro železnice žadateli buď důvod zamítnutí, nebo žádost o dodatečné informace týkající se návrhu žádosti o změnu.

6. Je-li žádost o změnu potvrzena, musí být technický dokument změněn.

7. Před zveřejněním upraveného technického dokumentu to musí být sděleno Komisi včetně žádosti o změnu a jejího ekonomického zhodnocení.

8. Komise informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES.

9. Nová verze technického dokumentu a schválená žádost o změnu musí být zpřístupněny na stránkách Evropské agentury pro železnice.

Pokud správa řízení změn ovlivní prvky, které jsou společně používány i v rámci TAF TSI, musí být změny provedeny tak, aby se co nejvíce přibližovaly provádění TAF TSI s cílem dosáhnout optimální synergie.

7.6 **Zvláštní případy**

7.6.1 *Úvod*

Následující zvláštní ustanovení jsou povolena v níže uvedených zvláštních případech:

a) případy „P“: trvalé případy;

b) případy „T“: dočasné případy, kdy se doporučuje, aby bylo cílového systému dosaženo do roku 2020 (což je cíl stanovený v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě [1], ve znění rozhodnutí č. 884/2004/ES [2]).

7.6.2 *Seznam zvláštních případů*

Pro tuto TSI nejsou uvedeny žádné zvláštní případy.

8. SLOVNÍČEK POJMŮ

Definice v tomto slovníčku pojmů se vztahují na používání pojmů v této TSI.

[1] Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.
[2] Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Pojem	Popis
Strana žádající o přístup	Znamená buď licencovaný železniční podnik nebo v rozsahu stanoveném každým členským státem jinou stranu s obchodním nebo veřejným zájmem na získání trasy vlaku v rámci jízdního řádu pro provozování železniční dopravy na území tohoto státu. Příklady takových oprávněných stran mohou být orgány veřejné správy nebo jakékoli jiné strany, které mají smlouvu o přístupu, nebo mezinárodní seskupení takových stran, nazývané také skupina žadatelů nebo skupina stran žádajících o přístup.
ACID	*Atomicity* (atomicita), *Consistency* (shoda), *Isolation* (oddělitelnost), *Durability* (stálost) Toto jsou čtyři primární vlastnosti společné pro každou transakci: Atomicita. Transakce, která zahrnuje dvě nebo více samostatných informací, musí být provedena buď celá, nebo vůbec. Shoda. Transakce buď vytvoří nový a platný stav údajů, nebo, nastane-li chyba, vrátí všechny údaje do stavu před jejím započetím. Oddělitelnost. Transakce, která je prováděna, avšak zatím nebyla dokončena, musí zůstat oddělena od všech ostatních transakcí. Stálost. Důsledky provedení transakce jsou uloženy v systému trvale, aby v případě selhání a restartu systému byly k dispozici ve správném stavu. Koncepce ACID je popsána v ISO/IEC 10026-1:1992 kapitola 4. Každou z těchto vlastností lze měřit. Obecně je provedením koncepce ACID pověřen transakční manažer nebo monitor. V distribuovaném systému je jedním ze způsobů, jak docílit ACID, použití dvoufázového potvrzování *(two-phase commit*, 2PC), které zajišťuje, že transakce musí být provedena buď celá, nebo vůbec a je odstraněna.
Skutečné datum/čas příjezdu	Skutečné datum (a čas) příjezdu dopravního prostředku
Předpokládané datum/čas příjezdu	Datum (a čas) příjezdu dopravního prostředku na základě aktuální prognózy
Plánované datum/čas příjezdu	Datum (a čas) příjezdu dopravního prostředku podle jízdního řádu
Zpoždění při příjezdu, očekávané	Rozdíl mezi předpokládaným datem/časem příjezdu a plánovaným datem/časem příjezdu
Zpoždění při příjezdu, skutečné	Rozdíl mezi skutečným datem/časem příjezdu a plánovaným datem/časem příjezdu
Dle uvážení	Znamená, že železniční podnik může rozhodnout na základě svých zkušeností a potřeb.
Systém zpracování	Elektronický systém obsahující katalog dopravních služeb, pro něž mohou vydávat přepravní doklady distributoři pověření poskytovatelem dopravních služeb.
Správce systému zpracování	Společnost spravující systém zpracování. Může se jednat o dopravce.
Oprávněný veřejný subjekt	Veřejný orgán, který má zákonnou povinnost nebo právo poskytovat veřejnosti cestovní informace, a také veřejný orgán, který je odpovědný za prosazování nařízení (ES) č. 1371/2007 podle čl. 30 odst. 1 uvedeného nařízení.

▼B

Pojem	Popis
Dostupnost	Informace o (dopravní službě, typu nabídky, tarifu, jiné službě), která je cestujícímu dostupná v daném časovém okamžiku a v souvislosti s konkrétním vlakem. Nesmí být zaměňována s nabídkou, která sděluje, že (dopravní služba, typ nabídky, tarif, jiná služba) je nabízena v počáteční nabídce, ale může být vyprodána, a tudíž není cestujícímu v daném časovém okamžiku a v souvislosti s konkrétním vlakem dostupná.
Základní parametr	Všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a musí o nich být rozhodnuto v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 předtím, než společný subjekt vypracuje návrh TSI.
Rezervace (prodej)	Prodej přepravního dokladu s rezervací nebo bez ní
Dopravce	Smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo na sebe navazující železniční podniky, které jsou na základě takové smlouvy odpovědné
Dopravce, společný	Dopravce spojený dohodou o spolupráci s jedním nebo více jinými dopravci za účelem provozování dopravní služby
Dopravce, jediný	Dopravce, který provozuje dopravní služby nezávisle na jiných dopravcích
Kanál	Způsob (jako např. prodejní automat výdejny přepravních dokladů, prostředky ve vlaku, veřejné internetové služby, prodej po telefonu, vystavování přepravních dokladů pomocí mobilního telefonu), jakým službu (informace, prodej přepravních dokladů, vrácení peněz za přepravní doklad, reakce na stížnosti atd.) železniční podnik poskytuje cestujícímu.
ID vozu	Jedinečné identifikační číslo vozu
Komise	Evropská komise
Produkt COTS	Běžně komerčně dostupný produkt
Zákazník	Osoba, která má v úmyslu koupit, kupuje nebo koupila produkt železniční dopravy pro sebe nebo pro jinou osobu (jiné osoby). Může se jednat o jinou osobu, než je cestující (viz cestující).
Dešifrování	Převádění šifrovaných údajů zpět do původní podoby
Zpoždění	Časový rozdíl mezi časem, kdy měl cestující podle zveřejněného jízdního řádu dorazit na místo svého určení, a jeho skutečným nebo očekávaným příjezdem na místo určení.
Časová odchylka	Provozní „zpoždění nebo náskok“ ve vztahu k stanovenému času podle jízdního řádu
Datum/čas odjezdu, skutečné	Skutečné datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku
Datum/čas odjezdu, předpokládané	Datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku na základě aktuální prognózy
Datum/čas odjezdu, plánované	Datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku podle jízdního řádu
Směrnice 2008/57	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
Zpoždění při odjezdu, skutečné	Rozdíl mezi skutečným datem/časem odjezdu a plánovaným datem/časem odjezdu

▼B

Pojem	Popis
Zpoždění při odjezdu, očekávané	Rozdíl mezi datem/časem odjezdu a očekávaným datem/časem odjezdu
Displej	Všechna dynamická vizuální zařízení umístěná buď ve stanicích nebo ve vlacích nebo na vnější straně vlaků za účelem informování cestujících
Distributor	Podnik poskytující právní způsobilost a technickou kapacitu vydavatelům za účelem prodeje produktů železniční dopravy nebo poskytování on-line zařízení zákazníkům tak, aby si zakoupili produkty železniční dopravy Kromě toho může distributor vydavatelům nabízet služby spočívající ve spojení přeprav výchozí – cílová stanice provozované různými dopravci do kompletní cesty podle požadavku cestujícího. Distributorem může být dopravce.
Vnitrostátní cesta	Přeprava osob po železnici, během které cestující nepřekročí hranici členského státu
Vnitrostátní železniční přeprava osob	Železniční přeprava osob, která nepřekračuje ani jednu hranici členského státu
Šifrování	Kódování dat
ERA	Viz Evropská agentura pro železnice
Základní požadavky	Všechny podmínky stanovené v příloze III směrnice 2008/57/ES, které musí splnit transevropský železniční systém, jeho subsystémy a prvky interoperability včetně rozhraní.
ETA	Předpokládaná doba příjezdu (vlaku do stanice)
ETH	Předpokládaná doba předání (vlaku jedním provozovatelem infrastruktury druhému)
ETI	Předpokládaná doba výměny (vlaku mezi dvěma železničními podniky)
Evropská agentura pro železnice	Agentura zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice
Jízdné	Poplatek, který je třeba zaplatit za dopravu nebo službu
Prognóza	Nejlepší odhad události (např. příjezdu, odjezdu nebo průjezdu vlaku)
Místo prognózy	Cílový bod, pro který se činí prognóza. Může se týkat příjezdu, odjezdu, průjezdu nebo předání
Zahraniční železniční přeprava osob	Železniční přeprava osob, kterou si cestující zakoupil v dané zemi, ale uskuteční ji v zemi odlišné od země nákupu
Zahraniční prodej	Prodej přepravního dokladu vydavatelem, který není (jedním z) dopravcem (dopravců) provozujícím(ch) vlak, pro nějž bude přepravní doklad použit. Vydavatel se nachází v jiné zemi než dopravce(i)
FTP	*File Transfer Protoco*l (Protokol přenosu souborů) Protokol pro přenos souborů mezi počítačovými systémy v síti TCP/IP
Plnění	Proces, v jehož rámci je zakoupený produkt dodán zákazníkovi
Všeobecné přepravní podmínky	Podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které jsou právně platné v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí

▼B

Pojem	Popis
Vlak za globální cenu	Vlak přístupný pouze cestujícím se zakoupeným přepravním dokladem za globální cenu
Bod předání	Místo, kde přechází odpovědnost z jednoho provozovatele infrastruktury na druhého
HTTP	*Hypertext Transfer Protocol* (Hypertextový protokol pro přenos zpráv) Protokol klient/server používaný pro komunikaci s internetovými servery
PI	Jakýkoli subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury. To může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkce provozovatele infrastruktury v síti nebo její části mohou být rozděleny mezi více subjektů nebo podniků.
Provozovatel infrastruktury (PI)	Viz PI
Přepravní doklady s integrovanou rezervací (*Integrated Reservation Tickets,* IRT)	Druh přepravního dokladu platného pro konkrétní vlak a konkrétní datum/čas. Přepravní doklad IRT lze prodávat pouze prostřednictvím on-line transakce mezi prodejním terminálem a systémem zpracování, který podporuje příslušný vlak.
Výměna mezi dopravci	Předání řízení z jednoho železničního podniku na druhý, ke kterému dochází z praktických provozních a bezpečnostních důvodů a z důvodů odpovědnosti. Příklady: — navazující železniční podniky, — vlaky s výkonnými dopravci, — předávání informací mezi různými železničními podniky
Výměnný bod	Místo, kde se kontrola vlaku předává z jednoho železničního podniku na druhý Pokud jde o jedoucí vlak, přebírá ho od původního ŽP druhý ŽP, který vlastní trasu pro další úsek jízdy.
Mezilehlý bod	Místo, které vymezuje začátek nebo konec úseku jízdy. Může jít např. o výměnný bod, bod předání nebo manipulační místo.
Mezinárodní železniční přeprava osob	Železniční přeprava osob, která překračuje hranici alespoň jednoho členského státu
Mezinárodní cesta	Přeprava cestujících po železnici, při které dojde k překročení hranice alespoň jednoho členského státu
Mezinárodní prodej	Prodej přepravního dokladu pro mezinárodní cestu
Prvek interoperability	Jakákoli základní konstrukční část, skupina konstrukčních částí, podsestava nebo úplná sestava zařízení, která je nebo má být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na níž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita transevropského železničního systému. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení.
IP	Internetový protokol
Vydavatel	Podnik, který vydává přepravní doklady a přijímá platbu. Může se jednat o dopravce a/nebo distributora. Vydavatelem je podnik, jehož kód a případně i logo jsou vyznačené na přepravním dokladu.

▼B

Pojem	Popis
Cesta	Přesun cestujícího (nebo několika cestujících, kteří cestují společně) z místa A do místa B
Plánovač cesty	Informační systém schopný navrhnout plán cesty Plán cesty je sestava jedné nebo více obchodních přepravních služeb, které dávají odpověď přinejmenším na otázku „Jak se dostat z místa A do místa B v určitý den a čas odjezdu/příjezdu?“ Tato otázka by mohla zahrnovat složitější dodatečná kritéria, jako např. „nejrychleji“, „nejlevněji“, „bez přestupu“ apod. Cestující se může obrátit na různé informační zdroje a cestu si naplánovat sám, nebo mu může plán cesty nabídnout plánovač cesty.
Držitel	Subjekt, který je vlastníkem vozidla, nebo subjekt mající právo nakládat s vozidlem, který toto vozidlo trvale využívá pro svou hospodářskou činnost jako dopravní prostředek a je jako takový zaregistrován v registru kolejových vozidel.
Identifikace lokomotivy	Jedinečné identifikační číslo hnacího vozidla
Zpřístupnit	Zveřejnit informace nebo údaje v případech, kdy je možné použít kontrolu přístupu
Prokázání na základě seznamu	Způsob plnění, kdy zákazník provede nákup v předstihu (např. z domova) a obdrží pouze potvrzení, obvykle s referenčním kódem. Podnik provádějící tento druh prodeje poskytne organizaci TCO seznam všech cestujících (a referenčních kódů), již jsou oprávněni cestovat konkrétním vlakem. Cestující před odjezdem nebo po něm pouze oznámí TCO, že má zájem daným vlakem cestovat. TCO ověří, zda je cestující oprávněn nastoupit nebo zůstat v daném vlaku.
Tržní cena	Viz globální cena
Metadata	Tento pojem jednoduše znamená data o datech. Metadata popisují data, softwarové služby a jiné komponenty obsažené v podnikových informačních systémech. Mezi příklady metadat patří standardní definice dat, informace o poloze a směrování nebo řízení synchronizace pro distribuci sdílených dat.
Oznámené subjekty	Subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES pro ověřování subsystémů
Vlak NRT	Vlak, do kterého smí cestující nastoupit se zakoupeným přepravním dokladem NRT, pokud jde o mezinárodní nebo zahraniční prodej
NRT	Přepravní doklady bez integrované rezervace (*Non integrated reservation tickets*) – Způsob prodeje přepravních dokladů, které jsou určeny pro mezinárodní nebo zahraniční prodej a které může vydavatel vystavit na místní úrovni, bez transakce on-line se systémem zpracování. Přepravní doklady NRT jsou vždy otevřené jízdenky, tzn. že přepravní smlouva je platná ve všech vlacích NRT obsluhujících trať vyznačenou na přepravním dokladu v rámci vymezeného období platnosti. Pro vydání přepravního dokladu NRT potřebuje vydavatel seznam výchozích a cílových stanic („řada“) a jednu nebo více cenových tabulek pro odpovídající vzdálenosti. Spolu s přepravním dokladem smí (a v některých případech musí) být zakoupena rezervace
Nabídka	Viz dostupnost
Oficiální internetové stránky	Veřejné internetové stránky společnosti, kde jsou zákazníkovi k dispozici obchodní informace. Stránky musí být strojově čitelné a v souladu s pokyny *Web Content Accessibility Guidelines*.

▼B

Pojem	Popis
Jedno prodejní místo (*One Stop Shop*, OSS)	Mezinárodní spolupráce mezi provozovateli železniční infrastruktury poskytuje jediné kontaktní místo pro železniční zákazníky pro účely: objednávání přesně stanovených tras vlaku v mezinárodní nákladní dopravě, sledování pohybu celého vlaku, obvykle také fakturování poplatků za přístup na infrastrukturu jménem provozovatelů infrastruktur
Cestující	Osoba, která hodlá uskutečnit, uskutečňuje nebo uskutečnila cestu pomocí dopravní a jiné služby jednoho nebo více železničních podniků Může se jednat o jinou osobu, než je zákazník (viz zákazník)
Trasa	Kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu (trasa je vymezená časově a místně)
Číslo trasy	Číslo příslušné trasy vlaku
Platba	Převod majetku jedné strany (např. zákazníka) na jinou stranu (např. distributora). Platba se obvykle provádí výměnou za poskytnutí dopravy nebo služby
Peer-to-Peer	Kategorie systémů a aplikací, které využívají distribuované zdroje k provádění nějaké rozhodující funkce decentralizovaným rovnocenným způsobem
Osoba s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO)	Osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytované všem cestujícím.
Nástupiště	Prostor ve stanici sloužící k vystupování z/nastupování do vlaku
Primární data	Základní data jako vstupní referenční data pro zprávy nebo jako základ pro fungování systému a výpočet odvozených dat
OOSPO	Viz osoba s omezenou schopností pohybu a orientace
Produkt	Typ vlaku s vymezenými druhy služeb (např. vysoká rychlost, místa pro úschovu jízdních kol, ubytování OOSPO, lehátkové a/nebo lůžkové vozy, jídelní vozy, zařízení nabízející jídlo s sebou („take-away“), apod.), na které se vážou příslušné ceny a mohou se k nim vázat zvláštní podmínky
Zveřejnit	Zveřejnit informace nebo údaje v případech, kdy se nepoužije kontrola přístupu
Železniční systém	Soustava („Transevropský železniční systém“), jak je popsána v příloze I (směrnice 2008/57/ES), sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení transevropské dopravní sítě, postavené nebo zmodernizované pro konvenční železniční dopravu a kombinovanou železniční dopravu, včetně kolejových vozidel určených pro provoz na těchto infrastrukturách.
Železniční podnik	Jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní podnikatelskou činností je poskytování služeb železniční přepravy zboží a/nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze trakci.
Pravidelné vs. krátkodobé procesy	Pravidelnými se rozumí procesy, které se provádí ve lhůtě, jež se rovná sedmi dnům nebo je delší než sedm dnů. Krátkodobými se rozumí procesy, které se provádí ve lhůtě kratší než sedm dnů.

▼B

Pojem	Popis
Místo hlášení	Znamená buď místa průjezdu, která provozovatel infrastruktury používá k poskytnutí (pouze) informace o jízdě vlaku, nebo místa, kde jsou činěny prognózy.
Datový sklad	Uložení dat podobající se databázi a adresáři dat, s tím rozdílem, že jeho součástí obvykle bývá komplexní prostředí pro správu informací. Musí obsahovat nejen popisy datových struktur (tj. entit a prvků), ale též metadata důležitá pro podnik, datové obrazovky, zprávy, programy a systémy.
Rezervace	Povolení v listinné nebo elektronické podobě opravňující ke službě (přeprava nebo pomoc) s výhradou dříve potvrzeného individuálního ujednání o přepravě
Rezervační systém	Počítačový systém používaný k ukládání a načítání informací a provádění transakcí souvisejících s cestováním. Rezervační systém musí být schopen udržovat aktuální stav informací v reálném čase a musí být přístupný obchodním zástupcům/prodejcům po celém světě.
Prodejce	Osoba nebo podnik, který prodává zákazníkovi přepravní doklad s rezervací nebo bez ní pro železniční dopravní spoj. Prodejcem může být železniční podnik (obchodní zástupce) nebo akreditované cestovní kanceláře.
Trať	Geografická spojnice z výchozího místa do místa určení.
Úsek trati	Část trati
ŽP	Viz železniční podnik
Prodej	Viz rezervace (prodej)
Služba	Viz dopravní služba
Poskytovatel služeb	Příslušný subjekt poskytující veškeré služby spojené s přepravou cestujících
Musí	Značí, že je daná věc bezpodmínečně nezbytná
Krátkodobé procesy	Viz pravidelné vs. krátkodobé procesy
Rychlá žádost o trasu	Žádost *ad hoc* o individuální trasu vlaku podle článku 23 směrnice 2001/14/ES v důsledku zvýšené poptávky po dopravě nebo zvýšených provozních potřeb.
SQL	Strukturovaný dotazovací jazyk (*Structured Query Language*). Jazyk vyvinutý společností IBM, posléze standardizovaný ANSI a ISO, který se používá pro vytváření, správu a získávání dat v relačních databázích.
Zúčastněné strany	Jakákoli osoba nebo subjekt mající přiměřený zájem na poskytování služby vlakové dopravy, např.: — železniční podnik, — společnost poskytující lokomotivy, — společnost poskytující železniční vozy, — společnost poskytující strojvedoucí/doprovod vlaku, — provozovatel infrastruktury (PI), — správce vozového parku, — provozovatel trajektu, — pracovník, — prodejce přepravních dokladů, — cestující.

▼B

Pojem	Popis
Stanice	Železniční lokalita, odkud může osobní vlak vyjet, kde může zastavit nebo ukončit jízdu
Provozovatel stanice	Organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování železničních stanic a který může být provozovatelem infrastruktury
Výkonný dopravce	Železniční podnik, který s cestujícím neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož železniční podnik, který je smluvní stranou, zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích
Tarif	Konkrétní sestava jízdného, která je k dispozici pro daný vlak, v daný den a pro daný úsek (výchozí-cílová stanice) cesty. Tarify mohou být rozděleny do různých kategorií (např. veřejné tarify, skupinové tarify apod.)
TCO	*Ticket Controlling Organisation* (Organizace spravující přepravní doklady). Organizace oprávněná kontrolovat přepravní doklady cestujících. Většinou se jedná o dopravce. Pokud je to nutné, odpovídá TCO za doručení bezpečnostních certifikátů pro mezinárodní přepravní doklady pro domácí tisk (*International Rail Ticket for Home Printing*, IRTHP) distributorům.
Technický dokument	Technický dokument zveřejněný Evropskou agenturou pro železnice v souladu s čl. 5 odst. 8 směrnice 2008/57/ES
Technická specifikace pro interoperabilitu	Specifikace přijatá v souladu se směrnicí 2008/57, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům a zajišťoval interoperabilitu železničního systému
TETA	Viz předpokládaný čas příjezdu vlaku
Třetí strana	Jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik, který není železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury a který poskytuje doplňující služby k službám/dopravním službám nebo služby s nimi související
Přímý přepravní doklad	Přepravní doklad nebo doklady zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky
Přepravní doklad	Hmotná či nehmotná registrace opravňující cestujícího k smluvnímu užívání jedné nebo více komerčních dopravních služeb nabízených jedním nebo více železničními podniky
Přepravní doklad při odjezdu	Způsob plnění, kdy zákazník provede nákup v předstihu (např. z domova) a přepravní doklad si vyzvedne ve výchozí stanici na přepážce nebo v automatu
Prodejce přepravních dokladů	Maloobchodní prodejce uzavírající přepravní smlouvy a prodávající přepravní doklady na železniční dopravní spoje jménem železničního podniku nebo na vlastní účet
Jízdní řád	Seznam komerčních dopravních služeb, které železniční podnik poskytuje během daného časového intervalu
TOD	Viz přepravní doklad při odjezdu
Poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu	Organizátor nebo prodejce ve smyslu čl. 2 bodů 2 a 3 směrnice 90/314/EHS, odlišný od železničního podniku
Předpokládaný čas příjezdu vlaku	Předpokládaný čas příjezdu vlaku do konkrétního místa, např. místa předání, výměnného místa, místa určení vlaku
Trasa vlaku	Dráha vlaku vymezená v čase a prostoru

▼B

Pojem	Popis
Jízda vlaku přerušena	Znamená, že z důvodů vyplývajících z místních podmínek v dané době a dle názoru zúčastněných stran není známo pokračování vlaku. Pokud je známa délka zpoždění, zašle provozovatel infrastruktury zprávu „prognóza jízdy vlaku“.
Transevropská železniční síť	Železniční síť popsaná v příloze 1 směrnice 2008/57/ES.
Přepravní smlouva	Smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem poskytnutí jedné nebo více dopravních služeb
Druh dopravy	Všeobecný druh dopravního prostředku určeného k přepravě cestujících (vlak, letadlo, autobus atd.)
Dopravní služba	Komerční dopravní služba nebo dopravní služba v rámci smluv na veřejné služby spojující dvě a více míst, nabízená železničním podnikem podle zveřejněného jízdního řádu. Dopravní službu obvykle poskytuje konkrétní druh dopravy.
Poskytovatel dopravních služeb	Jakákoli soukromá nebo veřejná společnost oprávněná k vnitrostátní nebo mezinárodní přepravě osob. „Poskytovatel dopravních služeb“ přijímá cestovní doklady vydávané akreditovanými prodejními místy svých distributorů. Zaujímá roli smluvního přepravce, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu. Výkonem dopravní služby může být zčásti nebo zcela pověřen výkonný dopravce.
TSI	Viz technická specifikace pro interoperabilitu
XML	Rozšířený značkovací jazyk (*Extended Mark-up Language*)
XQL	Rozšířený strukturovaný dotazovací jazyk (*Extended Structured Query Language*).

▼B

PŘÍLOHA II

SEZNAM OTEVŘENÝCH BODŮ

V souladu s čl. 5 odst. 6 směrnice 2008/57/ES byly určeny následující otevřené body:

Oddíl	Otevřené body
4.2.2.1	Technický dokument o postupu a informacích použitých v rámci tohoto postupu, pokud jde o údaje o tarifech určených k vnitrostátnímu prodeji
4.2.10	Norma pro řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu
4.2.11.2	Norma pro evropský „přepravní doklad při odjezdu“ a evropské „prokázání na základě seznamu“
4.2.11.3	Technický dokument nebo norma o způsobech přímého plnění spojených s přepravním dokladem a/nebo rezervací a s druhem nosiče informací pro vnitrostátní prodej
4.2.11.4	Technický dokument nebo norma o způsobech nepřímého plnění spojených s přepravním dokladem a/nebo rezervací a s druhem nosiče informací pro vnitrostátní prodej
4.2.22	Norma pro výměnu informací o jízdném v rámci propojení s jinými druhy dopravy

▼**M1**

PŘÍLOHA III

Seznam technických dokumentů uvedených v této TSI

Odkaz	Název
B.1. (V1.1.1)	Počítačové generování a výměna údajů o tarifech určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji – přepravní doklady NRT
B.2. (V1.1)	Počítačové generování a výměna údajů o tarifech určených k mezinárodnímu a zahraničnímu prodeji – přepravní doklady s integrovanou rezervací (IRT)
B.3. (V1.1)	Počítačové generování a výměna údajů určených k mezinárodnímu nebo zahraničnímu prodeji – speciální nabídky
B.4. (V1.1.1)	Příručka pro zavedení zpráv EDIFACT týkajících se výměny údajů o jízdních řádech
B.5. (V1.1)	Elektronická rezervace sedadel/lůžek a elektronické vystavování cestovních dokumentů – výměna zpráv
B.6. (V1.1)	Elektronická rezervace sedadel/lůžek a elektronické vystavování cestovních dokumentů (normy RCT2)
B.7. (V1.1.1)	Mezinárodní přepravní doklad pro domácí tisk
B.8. (V1.1)	Standardní číselné kódování pro železniční podniky, provozovatele infrastruktury a jiné společnosti zapojené do železničních dopravních řetězců
B.9. (V1.1)	Standardní číselné kódování lokalit
B.10 (V1.1)	Elektronická rezervace pomoci pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – výměna zpráv
B.30. (V1.1)	Schéma – katalog zpráv/souborů dat potřebný pro informování ŽP/PI o TAP TSI

▼B

PŘÍLOHA IV

SEZNAM TARIFŮ URČENÝCH K MEZINÁRODNÍMU NEBO ZAHRANIČNÍMU PRODEJI

C.1 **Tarify NRT**

Data o tarifech NRT musí zejména obsahovat tyto informace:

— řada,

— produkty,

— služby,

— kódy dopravců,

— tabulky jízdného,

— seznam stanic.

Tarify NRT musí být zpřístupněny s předstihem nejméně tří měsíců předtím, než tyto tarify vstoupí v platnost.

C.2 **Tarify IRT**

Data o tarifech IRT musí zejména obsahovat tyto informace:

— tarify,

— rozmezí tarifů,

— průkazy používané s tržními cenami,

— typy vyloučení,

— obchodní podmínky,

— poprodejní podmínky,

— tabulky jízdného,

— seznam stanic/zón.

Tarify IRT musí být k dispozici s předstihem v souladu s příslušnými obchodními podmínkami.

C.3 **Zvláštní tarify**

Data o zvláštních tarifech musí zejména obsahovat tyto informace:

— nabídka a podmínky této nabídky,

— jízdné,

— příplatky,

— oprávnění,

— počet cestujících/ doprovázejících cestujících a jejich kategorie,

— druhy slev,

— typy vyloučení,

— obchodní podmínky,

— poprodejní podmínky,

— poplatky za rezervace,

— řada,

— vlaky včetně jejich kategorií a vybavení.

Zvláštní tarify musí být k dispozici s předstihem v souladu s příslušnými obchodními podmínkami.