Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B**

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 454/2011

z 5. mája 2011

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 665/2012 z 20. júla 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 454/2011

z 5. mája 2011

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ([1]), a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

(1) Podľa článku 2 písm. e) smernice 2008/57/ES je železničný systém rozdelený na štrukturálne a funkčné subsystémy. Na každý subsystém by sa mala vzťahovať technická špecifikácia interoperability (TSI).

(2) Rozhodnutím K(2006) 124 v konečnom znení z 9. februára 2007 Komisia poverila Európsku železničnú agentúru (ďalej len „agentúra“), aby spracovala technické špecifikácie interoperability na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskeho konvenčného železničného systému ([2]). V súlade s podmienkami tohto mandátu bola agentúra poverená vypracovaním návrhu TSI o telematických aplikáciách v osobnej doprave. Odporúčanie predložila 31. mája 2010. Toto odporúčanie by malo byť doplnené ďalším odporúčaním na základe mandátu Komisie tak, aby sa vzťahovalo na tarify, predaj cestovných lístkov a rezerváciu v prípade domácich ciest. Pri vypracovaní návrhu odporúčania by mala agentúra zohľadniť vývoj v jednotlivých členských štátoch a technické trendy v oblasti inovatívneho predaja cestovných lístkov a intermodality.

(3) Technické špecifikácie interoperability sú špecifikáciami prijatými v súlade so smernicou 2008/57/ES. Technická špecifikácia interoperability sa v prílohe vzťahuje na subsystém týkajúci sa telematických aplikácií v osobnej doprave s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu železničného systému.

(4) Účinné vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov rôznych manažérov infraštruktúry a železničných podnikov je považované za dôležité, najmä pre poskytovanie aktuálnych informácií a predaj cestovných lístkov služby cestujúcim.

(5) Účelom tejto TSI je vymedziť postupy a rozhrania medzi všetkými typmi subjektov na poskytovanie informácií a vydávanie cestovných lístkov pre cestujúcich prostredníctvom široko dostupných technológií. Mala by zahŕňať výmenu informácií o nasledujúcich aspektoch: systémy poskytujúce cestujúcim informácie

([1]) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.
([2]) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼B

pred cestou a počas nej, rezervačné a platobné systémy, manažment batožiny, vystavovanie cestovných lístkov prostredníctvom pokladníc, predajných automatov na lístky, vo vlakoch, cez telefón, internet alebo prostredníctvom akýchkoľvek iných široko dostupných informačných technológií, riadenie prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy.

(6) Informácie poskytované cestujúcim by mali byť prístupné v súlade s požiadavkami rozhodnutia Komisie 2008/164/ES z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa osôb so zníženou pohyblivosťou v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc ([1]).

(7) Ustanovenia tejto TSI by nemali predurčovať rozhodnutia členských štátov podľa článku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ([2]).

(8) Na zabezpečenie uplatňovania tohto nariadenia sú potrebné podrobné špecifikácie. Tieto špecifikácie definujú systém výmeny údajov založený na spoločných komponentoch a vzájomnom prepojení informačných a komunikačných systémov príslušných subjektov. Okrem toho je potrebný aj opis riadenia rozvoja, zavedenia a prevádzky takéhoto systému a hlavný plán rozvoja a zavedenia tohto systému. Tieto výsledky sa dosiahnu počas prvej fázy plnenia. TSI je preto potrebné zmeniť a doplniť v neskoršej fáze tak, aby sa zohľadnili tieto výsledky (podrobné špecifikácie, riadenie a hlavný plán).

(9) V súlade s článkom 5 ods. 8 smernice 2008/57/ES by sa technické dokumenty vydané agentúrou, na ktoré sa odkazuje v tomto nariadení, mali považovať za prílohy k TSI a mali by byť záväzné od okamihu platnosti TSI.

(10) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru, ktorý bol zriadený v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúca sa prvku „aplikácie v osobnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“ transeurópskeho železničného systému uvedená v článku 6 ods. 1 smernice 2008/57/ES sa ustanovuje v prílohe I.

2. TSI sa uplatňuje na prvok „aplikácie v osobnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“, ako je uvedené v oddiele 2.5 prílohy II k smernici 2008/57/ES.

3. Vzhľadom na služby železničnej osobnej dopravy poskytované z alebo do tretích krajín podlieha súlad s požiadavkami tejto TSI dostupnosti informácií od subjektov mimo EÚ, pokiaľ nie je na základe dvojstranných dohôd zabezpečená výmena informácií kompatibilná s TSI.

([1]) Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 72.
([2]) Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

▼B

Článok 2

Táto TSI sa vykonáva v troch fázach:

— prvá fáza zavedenia podrobných špecifikácií IT, riadenia a hlavného plánu (fáza jeden),

— druhá fáza, ktorá sa týka rozvoja systému výmeny údajov (fáza dva), a

— konečná fáza, ktorá sa týka zavedenia systému výmeny údajov (fáza tri).

Článok 3

1. Európska železničná agentúra uverejní na svojej internetovej stránke technické dokumenty uvedené v prílohe III a pravidelne ich aktualizuje. V súlade s oddielom 7.5.2 prílohy I vykonáva proces riadenia zmien pre technické dokumenty. Predloží Komisii správu o vývoji týchto dokumentov. Komisia informuje členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES.

2. Európska železničná agentúra uverejní na svojej internetovej stránke referenčné súbory, na ktoré sa odkazuje v oddiele 4.2.19 prílohy I, a pravidelne ich aktualizuje. V súvislosti s takýmito súbormi vykonáva proces riadenia zmien. Predloží Komisii správu o vývoji týchto dokumentov. Komisia informuje členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES.

3. Európska železničná agentúra predloží svoje odporúčanie týkajúce sa otvorených bodov uvedených v prílohe II k tomuto nariadeniu do 31. marca 2012.

Článok 4

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia staníc, predajcovia cestovných lístkov a agentúra podporujú činnosti v rámci prvej fázy, ako je uvedené v oddiele 7.2 prílohy I, poskytovaním prevádzkových a technických informácií a odborných znalostí.

Článok 5

Zastupiteľské orgány železničného sektora pôsobiace na európskej úrovni, ako je definované v článku 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ([1]), spolu so zástupcom predajcov cestovných lístkov a zástupcom európskych cestujúcich vypracujú podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán, ako je opísané v oddiele 7 prílohy I, a predložia ich Komisii najneskôr do jedného roka od uverejnenia tohto nariadenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 6

Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia staníc a predajcovia cestovných lístkov boli o tomto nariadení informovaní.

([1]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Článok 7

Toto nariadenie sa zmení a doplní so zreteľom na výsledky fázy jeden, ako je uvedené v oddiele 7.2 prílohy I.

Článok 8

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

PRÍLOHA I

1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

Táto technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) sa týka prvku „aplikácie v osobnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“ transeurópskeho železničného systému, ktorá je uvedená v článku 6 ods. 1 smernice 2008/57/ES. Je zahrnutá do funkčnej oblasti zoznamu v prílohe II k smernici 2008/57/ES.

1.2. **Územný rozsah pôsobnosti**

Územným rozsahom pôsobnosti tejto TSI je systém transeurópskych železníc uvedený v článku 2 písm. a) smernice 2008/57/ES.

1.3. **Obsah tejto TSI**

Obsah tejto TSI je v súlade s článkom 5 smernice 2008/57/ES.

Táto TSI zahŕňa v kapitole 4 aj pravidlá prevádzky a údržby špecifické pre technický a územný rozsah pôsobnosti.

2. VYMEDZENIE SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI

2.1. **Subsystém**

Táto TSI zahŕňa:

a) funkčný subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“;

b) časť subsystému údržby, ktorá sa týka telematických aplikácií v osobnej doprave (t. j. spôsoby používania, riadenie, aktualizácia a spravovanie databáz, softvérové a dátové komunikačné protokoly atď.).

Zahŕňa poskytovanie informácií o týchto aspektoch:

a) systémy poskytujúce cestujúcim informácie pred cestou a počas nej;

b) rezervačné a platobné systémy;

c) manažment batožiny;

d) vystavovanie cestovných lístkov prostredníctvom pokladníc, predajných automatov na lístky, cez telefón, internet alebo akékoľvek iné široko dostupné informačné technológie, ako aj vo vlakoch;

e) riadenie prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy.

2.1.1. *Poskytovanie informácií cestujúcim pred cestou a počas nej*

V prílohe II k nariadeniu (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave sa nachádza zoznam minimálnych informácií, ktoré musia železničné podniky a/alebo predajcovia cestovných lístkov poskytovať cestujúcim.

2.1.2. *Rezervačné a platobné systémy*

Medzi systémom rezervácií a predajných miest cestovných lístkov, platobnými systémami rôznych predajcov cestovných lístkov a železničnými podnikmi sa budú vymieňať informácie s cieľom umožniť cestujúcim platiť za uvedené cestovné lístky, rezervácie a príplatky za cestu a službu zvolené cestujúcim.

▼B

2.1.3. *Manažment batožiny*

Cestujúcim sa budú poskytovať informácie týkajúce sa vybavovania sťažností v prípade straty registrovanej batožiny počas cesty. Okrem toho budú cestujúcim poskytnuté informácie o zaslaní a vyzdvihnutí registrovanej batožiny.

2.1.4. *Vystavovanie cestovných lístkov prostredníctvom pokladníc, predajných automatov na lístky, cez telefón, internet alebo akékoľvek iné široko dostupné informačné technológie*

Medzi železničnými podnikmi a predajcami cestovných lístkov sa budú poskytovať informácie s cieľom umožniť predajcom v prípade potreby vydávať cestovné lístky, priame cestovné lístky a príplatky, ako aj uskutočňovať rezervácie.

2.1.5. *Riadenie prípojov medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy*

Na poskytovanie informácií a výmenu informácií s ostatnými druhmi dopravy je navrhnutá norma.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. **Súlad so základnými požiadavkami**

V súlade s článkom 4 ods. 1 smernice 2008/57/ES systém transeurópskych železníc, subsystémy a komponenty interoperability musia spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecných požiadavkách v prílohe III k smernici.

V rozsahu pôsobnosti tejto technickej špecifikácie interoperability sa splnenie príslušných základných požiadaviek uvedených v kapitole 3 tejto technickej špecifikácie interoperability zabezpečí pre subsystém dodržiavaním špecifikácií opísaných v kapitole 4: Charakteristika subsystému.

3.2. **Aspekty týkajúce sa všeobecných požiadaviek**

Relevantnosť všeobecných požiadaviek pre subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“ je určená takto:

3.2.1. *Bezpečnosť*

Základné požiadavky týkajúce sa bezpečnosti, ktoré sa vzťahujú na subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“, sú základné požiadavky 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 prílohy III k smernici 2008/57/ES. Tieto základné požiadavky nie sú relevantné pre subsystém telematických aplikácií.

3.2.2. *Spoľahlivosť a použiteľnosť*

Základná požiadavka 1.2 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

3.2.3. *Zdravie*

Základné požiadavky 1.3.1 a 1.3.2 prílohy III k smernici 2008/57/ES nie sú relevantné pre subsystém telematických aplikácií.

3.2.4. *Ochrana životného prostredia*

Základné požiadavky 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 a 1.4.5 prílohy III k smernici 2008/57/ES nie sú relevantné pre subsystém telematických aplikácií.

3.2.5. *Technická zlučiteľnosť*

Základná požiadavka 1.5 prílohy III k smernici 2008/57/ES nie je relevantná pre subsystém telematických aplikácií.

▼B

3.3. **Aspekty týkajúce sa najmä subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“**

Relevantnosť všeobecných požiadaviek pre subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“ je určená takto:

3.3.1. *Technická zlučiteľnosť*

Základná požiadavka 2.7.1 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená najmä týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

3.3.2. *Spoľahlivosť a použiteľnosť*

Základná požiadavka 2.7.2 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená najmä týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

Táto základná požiadavka, najmä metóda využívania na zaručenie účinnosti týchto telematických aplikácií a kvality dopravy, je však základom pre celú technickú špecifikáciu interoperability a neobmedzuje sa len na uvedené kapitoly.

3.3.3. *Zdravie*

So zreteľom na základnú požiadavku 2.7.3 prílohy III k smernici 2008/57/ES sa v tejto TSI nestanovujú žiadne požiadavky okrem existujúcich vnútroštátnych a európskych predpisov týkajúcich sa minimálnych predpisov o ergonómii a ochrane zdravia na rozhraní týchto telematických aplikácií a používateľov.

3.3.4. *Bezpečnosť*

Základná požiadavka 2.7.4 prílohy III k smernici 2008/57/ES je splnená najmä týmito kapitolami:

— kapitola 4.2.19: Rôzne referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.21: Budovanie siete a komunikácia.

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU

4.1. **Úvod**

So zreteľom na všetky uplatniteľné základné požiadavky je subsystém „telematické aplikácie v osobnej doprave“ charakterizovaný týmito základnými parametrami, ktoré sú opísané v nasledujúcich oddieloch:

4.2. **Funkčné a technické špecifikácie subsystému**

4.2.1. *Výmena údajov o cestovnom poriadku*

Tento základný parameter stanovuje, ako má železničný podnik vykonávať výmenu údajov o cestovnom poriadku.

Tento základný parameter zabezpečí, aby boli cestovné poriadky, ktoré tvoria ďalej vymedzené dátové prvky, sprístupnené inému železničnému podniku, tretím stranám a verejným orgánom. Tento základný parameter ďalej zabezpečí, aby každý železničný podnik poskytoval presné a aktuálne údaje o cestovnom poriadku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na osobnú dopravu železničného podniku.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

▼B

4.2.1.1. Železničný podnik sprístupní svoje vlastné údaje o cestovnom poriadku ostatným železničným podnikom a tretím stranám

Železničný podnik sprístupní všetky svoje údaje o cestovnom poriadku, za ktoré je železničný podnik zodpovedný ako výlučný alebo spoločný dopravca a ktoré sa týkajú prepravných služieb, ktoré sú k dispozícii na predaj verejnosti, zabezpečením prístupu ku všetkým železničným podnikom, tretím osobám a verejnoprávnym subjektom. Železničný podnik zabezpečí, aby údaje o cestovnom poriadku boli presné a aktuálne. Údaje o cestovnom poriadku musia byť dostupné aspoň dvanásť mesiacov po skončení platnosti týchto údajov.

V prípade, že železničný podnik prevádzkuje dopravnú službu, v rámci ktorej je jedným zo spoločných dopravcov, železničný podnik spolu so všetkými ostatnými spoločnými dopravcami zabezpečí, aby jeho časť cestovného poriadku bola presná a aktuálna.

Cestovný poriadok obsahuje hlavne tieto údaje:

— základné zásady variantov vlakov,

— znázornenie vlaku,

— rôzne možné spôsoby znázornenia dní prevádzky,

— druh vlaku/režim prevádzky,

— vzťahy medzi dopravnými službami,

— skupiny vozňov pripojené k vlakom,

— pripojenie k, odpojenie od,

— priame spoje (pripojenie k),

— priame spoje (zmena čísla spoja),

— podrobné údaje o dopravných službách,

— zastávky s dopravnými obmedzeniami,

— nočné vlaky,

— prekročenie časových pásem,

— údaje o režime stanovovania cien a rezerváciách,

— poskytovateľ informácií,

— poskytovateľ rezervácií,

— služobné zariadenia,

— dostupnosť vlaku (vrátane plánovaných vyhradených sedadiel, priestorov pre invalidný vozík, univerzálnych spacích oddelení – pozri PRM TSI 4.2.4) – pozri oddiel 4.2.6.1,

— doplnkové služby,

— prípoje – načasovanie medzi dopravnými službami,

— zoznam staníc.

V prípade tých dopravných služieb, nad ktorými má železničný podnik výhradnú kontrolu, musí byť ročný cestovný poriadok dostupný aspoň dva mesiace pred vstupom cestovného poriadku do platnosti. Železničný podnik sprístupní v prípade ostatných dopravných služieb cestovný poriadok čo najskôr.

▼B

Železničný podnik uverejní akékoľvek zmeny ročného cestovného poriadku v sérii aktualizácií cestovného poriadku, a to aspoň sedem dní pred vstupom týchto zmien do platnosti. Táto povinnosť sa uplatňuje len vtedy, ak je daná zmena železničnému podniku známa sedem alebo viac dní pred jej vstupom do platnosti.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s týmito technickými dokumentmi:

— B.4 (pozri prílohu III).

4.2.2. *Výmena údajov o tarifách*

Tento základný parameter stanovuje, ako má železničný podnik vykonávať výmenu údajov o tarifách.

Tento základný parameter zabezpečí, aby boli údaje o tarifách v ďalej uvedenom formáte sprístupnené ostatným železničným podnikom alebo tretím stranám, ktoré majú oprávnenie na predaj.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú v súvislosti so všetkými cestovnými tarifami železničného podniku v prípade vnútroštátneho, medzinárodného a zahraničného predaja.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.2.1. Železničný podnik sprístupní svoje vlastné tarify ostatným železničným podnikom, oprávneným verejným orgánom a tretím stranám s oprávnením predaja lístkov.

Železničný podnik sprístupní všetky svoje tarify (vrátane cenníkov) tým, že zaručí prístup železničným podnikom a tretím stranám, ktorým udelí povolenie na predaj podľa dohôd o distribúcii, ako aj oprávneným verejným orgánom. Železničný podnik zabezpečí, aby boli údaje o tarifách presné a aktuálne.

V prípade, že železničný podnik prevádzkuje dopravnú službu, v rámci ktorej je jedným zo spoločných dopravcov, železničný podnik spolu so všetkými ostatnými spoločnými dopravcami zabezpečí, aby údaje o tarifách boli presné a aktuálne.

Hlavný obsah údajov o tarifách určených na medzinárodný a zahraničný predaj musí byť v súlade s vymedzením podľa prílohy IV.

Údaje o tarifách pre medzinárodný alebo zahraničný predaj sa sprístupnia železničným podnikom a tretím stranám s oprávnením na predaj podľa dohôd o distribúcii, ako aj autorizovaným verejným orgánom, a to vopred aspoň na obdobie stanovené v prílohe IV.

Uvedený postup a informácie použité v tejto súvislosti musia byť v prípade tarifných údajov určených pre medzinárodný a zahraničný predaj v súlade s technickými dokumentmi:

— B.1 (pozri prílohu III),

— B.2 (pozri prílohu III),

— B.3 (pozri prílohu III).

Údaje o tarifách pre vnútroštátny predaj sa sprístupnia železničným podnikom a tretím stranám oprávneným na predaj, ako aj autorizovaným verejným orgánom, a to aspoň tak dlho vopred, ako v prípade údajov o tarifách pre medzinárodný alebo zahraničný predaj.

Uvedený postup a informácie použité v tejto súvislosti týkajúce sa údajov o tarifách pre vnútroštátny predaj musia byť v súlade s technickými dokumentmi, ktoré vypracuje agentúra (pozri prílohu II).

▼B

4.2.3. *Zabezpečenie informácií o kontaktných údajoch železničného podniku*

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom musí železničný podnik poskytovať informácie o svojej oficiálnej internetovej stránke, z ktorej môžu zákazníci získať presné informácie.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky železničné podniky.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.3.1. Železničný podnik sprístupní dátový súbor svojich kontaktných údajov

Železničný podnik sprístupní ostatným železničným podnikom, agentúre, tretím stranám a verejným orgánom súbor údajov, ktorý obsahuje názov dopravcu, kód dopravcu a jeho oficiálnu internetovú stránku. Oficiálna internetová stránka uvedená v základných parametroch musí byť počítačovo spracovateľná a v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu. Ak železničný podnik prevádzkuje spoločnú obchodnú jednotku s iným železničným podnikom alebo podnikmi, musí ostatným železničným podnikom sprístupniť názov spoločnej obchodnej jednotky, kódy dopravcu a oficiálnu internetovú stránku.

Ak železničný podnik sprístupní informácie o svojom cestovnom poriadku iným železničným podnikom podľa kapitoly 4.2.1.1, zabezpečí, aby názov dopravcu v cestovnom poriadku zodpovedal názvu dopravcu v tomto súbore údajov. V prípade, že dôjde k zmenám, železničný podnik čo najskôr aktualizuje obsah súboru údajov.

4.2.4. *Zabezpečenie informácií o prepravných podmienkach*

Tento základný parameter stanovuje, ako železničný podnik spracúva informácie o prepravných podmienkach.

Tento základný parameter zabezpečí, aby boli prepravné podmienky uverejnené na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na osobnú dopravu železničného podniku.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.4.1. Železničný podnik uverejní informácie o prepravných podmienkach

Železničný podnik uverejní informácie o:

— všeobecných prepravných podmienkach pre cestujúcich v železničnej doprave (GCC-CIV/PRR),

— svojich vlastných prepravných podmienkach,

— prepojení na nariadenie (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave,

— akceptovaných spôsoboch platby,

— podmienkach predaja a podmienkach popredajného servisu, najmä v prípade výmeny cestovných lístkov a náhrady za ne,

— postupoch na predkladanie sťažností

aspoň na svojej oficiálnej internetovej stránke. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako vstúpia do platnosti.

▼B

Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli zmenené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik pri každej podobnej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.5. *Zabezpečenie informácií o preprave registrovanej batožiny*

Tento základný parameter stanovuje, ako železničný podnik zabezpečuje poskytovanie informácií v prípade prepravy registrovanej batožiny, ak železničný podnik takúto službu poskytuje. Ak túto službu neposkytuje, musí železničný podnik informovať, že túto službu neposkytuje.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave registrovanej batožiny.

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.5.1. Železničný podnik uverejní podmienky prepravy registrovanej batožiny

Železničný podnik uverejní pre cestujúcich podmienky prepravy registrovanej batožiny, ak železničný podnik takúto prepravu poskytuje. Ak táto služba nie je poskytovaná, musí železničný podnik uverejniť príslušné informácie. Tieto informácie musia byť uverejnené aspoň na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako tieto úpravy vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli upravené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik pri každej podobnej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.6. *Zabezpečenie informácií o preprave a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou (PRM)*

Tento základný parameter stanovuje, ako majú železničný podnik, predajca cestovných lístkov a/alebo prevádzkovateľ stanice zabezpečiť poskytovanie informácií o preprave a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou. Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou, systém, ktorému je táto žiadosť určená, musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.10 (pozri prílohu III). Okrem toho systém vydá číslo potvrdenia rezervácie pomoci, čo je nevyhnutné na to, aby mal zákazník/cestujúci záruku a istotu, že pomoc bude poskytnutá, a aby bola stanovená povinnosť a zodpovednosť za poskytovanie pomoci. Tieto správy obsahujú všetky informácie potrebné na to, aby železničný podnik, predajca cestovných lístkov a/alebo prevádzkovateľ stanice vydali osobám so zníženou pohyblivosťou číslo potvrdenia (pre každý odchod a príchod v prípade jednotlivých ciest) na rezerváciu pomoci.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú takto: spracovanie informácií o preprave osôb so zníženou pohyblivosťou sa uplatňuje so zreteľom na osobnú dopravu železničného podniku. Ustanovenia tohto základného parametra týkajúce sa elektronickej žiadosti/potvrdenia sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a žiadanou stranou bola uzavretá dohoda.

▼B

Tento základný parameter podlieha nasledujúcemu postupu:

4.2.6.1. Železničný podnik uverejní informácie o dostupnosti prepravných služieb po železnici a o podmienkach prístupu ku koľajovým vozidlám

Železničný podnik uverejní tieto informácie:

— typ/číslo vlaku a/alebo číslo spoja (v prípade, že verejnosti nie je dostupné číslo vlaku), v ktorých sú dostupné zariadenia pre osoby so zníženou pohyblivosťou,

— typy a minimálne množstvá zariadení pre osoby so zníženou pohyblivosťou v uvedených vlakoch (napr. miesta pre invalidný vozík, lôžka, toalety a umiestnenie sedadiel pre osoby so zníženou pohyblivosťou) v rámci bežných prevádzkových podmienok,

— spôsoby žiadostí o pomoc pri nastupovaní do vlaku a vystupovaní z vlaku (vrátane lehoty pre podanie žiadosti pre osoby so zníženou pohyblivosťou, adresy, e-mailu, prevádzkových hodín a telefónneho čísla kancelárie pre pomoc osobám so zníženou pohyblivosťou) podľa článku 24 nariadenia o právach cestujúcich,

— maximálnu povolenú veľkosť a hmotnosť invalidného vozíka (vrátane hmotnosti osoby so zníženou pohyblivosťou),

— podmienky prepravy pre sprevádzajúce osoby a/alebo zvieratá,

— podmienky prístupu do budovy stanice a k nástupištiam vrátane informácií, či je stanica klasifikovaná ako prístupná pre osoby so zníženou pohyblivosťou a či má zabezpečený personál na pomoc týmto osobám,

aspoň na svojej oficiálnej internetovej stránke. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Akékoľvek zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako tieto zmeny vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli upravené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik pri každej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.6.2. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou do systému/systémov na prijímanie žiadostí

Ak železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou, takáto žiadosť musí byť v súlade s príslušnými ustanoveniami.

Predpokladom uskutočnenia rezervácie pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami pošle žiadajúci distribučný systém do systému žiadosť o príslušné informácie o dostupnosti/rezervácii vlaku so zreteľom na konkrétny typ pomoci.

Medzi hlavné typy žiadostí patria:

— žiadosť o dostupnosť,

— žiadosť o rezerváciu,

— žiadosť o čiastočné zrušenie,

— žiadosť o úplné zrušenie.

▼B

Tento postup sa vykoná na základe žiadosti zákazníka, ktorá bola odovzdaná do systému železničného podniku alebo predajcu cestovných lístkov.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.10 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky systémy na prijímanie žiadostí schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,

— alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť systém na prijímanie žiadostí schopný vyhodnotiť žiadosť a odpovedať na ňu, iba ak bola s týmto žiadajúcim systémom uzavretá špecifická dohoda.

4.2.6.3. Systém na prijímanie žiadostí zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou

Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania odpovedí na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou, musia sa dodržať podmienky tohto postupu.

Ak bola žiadosť o rezerváciu pomoci pre osobu so zníženou pohyblivosťou správne sformulovaná podľa uvedeného postupu, systém na prijímanie žiadostí zašle žiadajúcemu systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný typ pomoci.

Medzi hlavné typy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patria:

— odpoveď o dostupnosti,

— potvrdenie žiadosti o rezerváciu,

— potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,

— potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,

— zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.10 (pozri prílohu III),

— alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci systém.

4.2.7. *Zabezpečenie informácií o preprave bicyklov*

Tento základný parameter stanovuje, ako železničný podnik zabezpečuje poskytovanie informácií o preprave bicyklov.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave bicyklov. Prideľujúci systém musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú takto: spracovanie informácií o preprave bicyklov sa uplatňuje so zreteľom na osobnú dopravu železničného podniku, ktorý takúto službu poskytuje. Ustanovenia tohto základného parametra týkajúce sa elektronickej žiadosti/potvrdenia sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a prideľujúcou stranou bola uzavretá dohoda o poskytovaní služieb, na základe čoho môže byť takáto preprava rezervovaná alebo môže podliehať povinnej rezervácii.

Tento základný parameter podlieha týmto postupom:

▼B

4.2.7.1. Železničný podnik uverejní podmienky prepravy bicyklov

Železničný podnik uverejní pre cestujúcich podmienky prepravy bicyklov, ak železničný podnik takúto prepravu poskytuje. Tieto informácie musia byť uverejnené aspoň na oficiálnej internetovej stránke železničného podniku. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku. V týchto podmienkach musí byť uvedené minimálne:

— typ/číslo vlaku a/alebo číslo spoja (v prípade, že verejnosti nie je dostupné číslo vlaku), v ktorých je dostupná preprava bicyklov,

— konkrétny čas/obdobie, počas ktorého je povolená preprava bicyklov,

— poplatky za prepravu bicyklov,

— informácie, či je konkrétna rezervácia miesta na úschovu bicyklov vo vlaku dostupná alebo povinná (vrátane lehoty na podanie žiadosti o prepravu bicykla, prevádzkových hodín, e-mailu a/alebo telefónu).

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr šesť mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako tieto zmeny vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli zmenené v porovnaní s predchádzajúcou verziou. Železničný podnik musí vo všetkých prípadoch ponechať predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.7.2. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pre bicykle do prideľujúceho rezervačného systému

Predpokladom uskutočnenia rezervácie je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Ak železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu prepravy bicyklov, takáto komunikácia musí byť v súlade s požiadavkami tohto postupu.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami pošle žiadajúci distribučný systém do prideľujúceho systému žiadosť o špecifikovanú prepravu bicykla so zreteľom na dostupnosť/rezerváciu daného vlaku.

Medzi hlavné druhy žiadostí o rezerváciu patria:

— informovanie sa o dostupnosti,

— žiadosť o rezerváciu,

— žiadosť o čiastočné zrušenie,

— žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykoná na základe žiadosti zákazníka zaslanej do distribučného systému železničného podniku.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s definíciami stanovenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky prideľujúce systémy schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,

▼B

— alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť prideľujúci systém schopný rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu len vtedy, ak bola so žiadajúcim distribučným systémom uzavretá osobitná dohoda.

4.2.7.3. Prideľujúci rezervačný systém zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu bicyklov

Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania odpovedí na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu prepravy bicyklov, musí byť takáto komunikácia v súlade s príslušnými inštrukciami tohto postupu.

Ak bola žiadosť o rezerváciu miesta pre bicykel správne sformulovaná podľa uvedeného postupu, prideľujúci systém zašle žiadajúcemu distribučnému systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný vlak.

Medzi hlavné druhy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patrí:

— odpoveď o dostupnosti,

— potvrdenie žiadosti o rezerváciu,

— potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,

— potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,

— zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do prideľujúceho systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s informáciami uvedenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III),

— alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci prideľujúci systém.

4.2.8. *Zabezpečenie informácií o preprave automobilov*

Tento základný parameter stanovuje, ako má železničný podnik zabezpečiť poskytovanie informácií o preprave automobilov/motocyklov (pojem automobily ďalej zahŕňa aj motocykle), ak železničný podnik takúto službu poskytuje.

Tento základný parameter zabezpečí, aby mali cestujúci k dispozícii informácie o preprave automobilov. Prideľujúci systém musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú takto: spracovanie informácií o preprave automobilov sa uplatňuje so zreteľom na osobnú dopravu železničného podniku, ktorý prepravu automobilov poskytuje. Ustanovenia tohto základného parametra týkajúce sa elektronickej žiadosti/potvrdenia sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a prideľujúcou stranou bola uzavretá dohoda o poskytovaní služieb, na základe čoho môže byť takáto preprava rezervovaná alebo môže podliehať povinnej rezervácii.

Uplatňuje sa tento základný parameter:

4.2.8.1. Železničný podnik uverejní podmienky prepravy automobilov

Železničný podnik oznámi cestujúcim podmienky prepravy automobilov v prípade, že železničný podnik túto službu poskytuje. Tieto informácie musia byť uverejnené aspoň na oficiálnej internetovej

▼B

stránke železničného podniku. Táto internetová stránka musí byť v súlade s usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu, ktoré zohľadňujú potreby ľudí s postihnutím sluchu a/alebo zraku.

V týchto podmienkach musia byť uvedené aspoň:

— typ/číslo vlaku, ktorý poskytuje prepravu automobilov,

— konkrétny čas/obdobie, počas ktorého je možná preprava automobilov,

— štandardné poplatky za prepravu automobilov (vrátane poplatkov za ubytovanie cestujúcich, ak železničný podnik takúto službu poskytuje),

— konkrétne miesto a čas naloženia automobilov na vlak,

— konkrétne miesto a čas príchodu vlaku do cieľovej stanice,

— veľkosť, hmotnosť a ostatné obmedzenia prepravy automobilov.

Tento postup sa vykoná v prípade prvého uverejnenia najneskôr do šiestich mesiacov po vstupe tejto TSI do platnosti. Zmeny týchto informácií musia byť uverejnené aspoň 6 dní predtým, ako vstúpia do platnosti. Železničný podnik vytvorí zoznam článkov, ktoré boli zmenené a doplnené. Železničný podnik pri každej príležitosti ponechá predchádzajúcu verziu týchto informácií na svojej oficiálnej internetovej stránke.

4.2.8.2. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu pre automobily do rezervačného systému

Predpokladom uskutočnenia rezervácie je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Ak železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov používa IT komunikáciu na účely zasielania žiadostí o dostupnosť/rezerváciu prepravy pre automobily, musí byť takáto komunikácia v súlade s ustanoveniami na tento postup.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami zasiela žiadajúci distribučný systém do prideľujúceho systému žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre špecifikovanú prepravu automobilov týkajúcu sa príslušného vlaku.

Medzi hlavné typy žiadostí o rezerváciu patrí:

— žiadosť o dostupnosť,

— žiadosť o rezerváciu,

— žiadosť o čiastočné zrušenie,

— žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykonáva na základe žiadosti predloženej zákazníkom a zaslanej do distribučného systému železničného podniku.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami stanovenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky prideľujúce systémy schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,

▼B

— alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť prideľujúci systém schopný rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu len vtedy, ak bola so žiadajúcim distribučným systémom uzavretá špecifická dohoda.

4.2.8.3. Prideľujúci rezervačný systém zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre automobily

Ak železničný podnik používa IT komunikáciu na účely zasielania odpovedí na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu prepravy automobilov, musí byť takáto komunikácia v súlade s príslušnými pravidlami stanovenými pre tento postup.

Ak bola žiadosť o rezerváciu automobilov správne sformulovaná podľa uvedeného postupu, prideľujúci systém zašle žiadajúcemu distribučnému systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný vlak.

Medzi hlavné typy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patrí:

— odpoveď o dostupnosti,

— potvrdenie žiadosti o rezerváciu,

— potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,

— potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,

— zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do prideľujúceho systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III),

— alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci distribučný systém.

4.2.9. *Zabezpečenie dostupnosti/rezervácie*

Tento základný parameter stanovuje spôsob, akým železničný podnik bude riešiť rezervácie ubytovania cestujúcich. Všetky rôzne typy ubytovania [ako sú sedadlá, ležadlá, lôžka, vyhradené sedadlá, priestory pre invalidný vozík, univerzálne spacie vozne (pozri PRM TSI oddiel 4.2.4)] sa ďalej označujú ako miesta, ak nebude potrebné uviesť konkrétnejšie informácie. Rezervácie prepravy bicyklov, automobilov a pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou sú opísané v samostatných základných parametroch v samostatných kapitolách.

Rezervácie miest sa môžu týkať len rezervácie ubytovania, popri zmluve o preprave, alebo môžu byť súčasťou kombinovanej transakcie, ktorá zahŕňa tak ubytovanie, ako aj zmluvu o preprave.

Tento základný parameter zabezpečí, aby si vydávajúce a prideľujúce železničné podniky vymieňali príslušné informácie o dostupnosti a rezervácii. Prideľujúci systém musí byť schopný minimálne spracovať správy podľa protokolu špecifikovaného v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú v prípade, že medzi žiadajúcou a prideľujúcou stranou bola uzavretá dohoda o poskytovaní služieb, ktoré môžu byť rezervované alebo môžu podliehať povinnej rezervácii.

Tento základný parameter zahŕňa tieto postupy:

▼B

4.2.9.1. Železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov zasiela žiadosti o dostupnosť/rezerváciu do prideľujúceho rezervačného systému

Predpokladom uskutočnenia rezervácie je existencia obchodnej dohody medzi dotknutými dopravcami a distribútormi. Takéto dohody môžu zahŕňať poplatky, technické a bezpečnostné normy, osobitné obmedzenia, pokiaľ ide o vlaky, východiskovú/cieľovú stanicu, tarify, predajné kanály atď.

Na základe dohody medzi zúčastnenými stranami zasiela žiadajúci distribučný systém do prideľujúceho systému žiadosť o dostupnosť/rezerváciu príslušného vlaku so zreteľom na konkrétny typ ubytovania.

Medzi hlavné typy žiadostí o rezerváciu patrí:

— informovanie sa o dostupnosti,

— žiadosť o rezerváciu,

— žiadosť o čiastočné zrušenie,

— žiadosť o úplné zrušenie.

Tento postup sa vykonáva na základe žiadosti predloženej zákazníkom a zaslanej do distribučného systému železničného podniku.

Dátové prvky a informácie uvedené v správe používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami stanovenými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III), pričom v takomto prípade musia byť všetky prideľujúce systémy schopné rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu,

— alebo s inak definovanými normami, pričom v takomto prípade musí byť prideľujúci systém schopný rozumieť žiadosti a odpovedať na ňu len vtedy, ak bola so žiadajúcim distribučným systémom uzavretá špecifická dohoda.

4.2.9.2. Prideľujúci rezervačný systém zasiela odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu

Ak bola žiadosť o rezerváciu miest platne sformulovaná podľa uvedeného postupu, prideľujúci systém zašle žiadajúcemu distribučnému systému odpoveď na žiadosť o dostupnosť/rezerváciu pre požadovaný vlak.

Medzi hlavné typy odpovedí na žiadosť o rezerváciu patrí:

— odpoveď o dostupnosti,

— potvrdenie žiadosti o rezerváciu,

— potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie,

— potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie,

— návrh náhrady,

— zamietavá odpoveď.

Tento postup sa vykonáva v reakcii na prichádzajúce žiadosti prijaté do prideľujúceho systému, do ktorého boli zaslané v súlade s uvedeným postupom.

Dátové prvky a informácie o obsahu správy používanej na splnenie povinností musia byť v súlade:

— buď s prvkami definovanými v technickom dokumente B.5 (pozri prílohu III),

— alebo s inak definovanými normami,

v súlade s protokolom, ktorý používa žiadajúci distribučný systém.

▼B

4.2.10. *Spracovanie bezpečnostných prvkov na distribúciu produktov*

Tento základný parameter špecifikuje spôsob, akým prideľujúci železničný podnik vytvára bezpečnostné prvky na distribúciu svojich produktov.

Tento základný parameter musí zabezpečiť, aby železničné podniky a cestujúci v primeranej lehote získali od prideľujúceho železničného podniku bezpečnostné informácie a odkazy potrebné pre rôzne typy cestovných lístkov.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.10.1. Prideľujúci systém vytvára bezpečnostný prvok na elektronické doručovanie

Ak železničný podnik vydá cestovný lístok/rezerváciu v súlade s jednotnými právnymi predpismi pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb (CIV), pracovníci pokladne na železničnej stanici/agentúry/predajcu alebo distribučného systému železničného podniku vytvoria bezpečnostné informácie, ktoré sa vložia do cestovného lístka/rezervácie.

Tento proces sa uskutoční, hneď ako sa údaje o stave rezervácie a predajnej transakcii úspešne odošlú do distribučného systému dohodnutých železničných podnikov.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s:

— normou na spracovanie bezpečnostných prvkov pre distribúciu produktov, ktorá sa v súčasnosti vypracúva. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.10.2. Prideľujúci systém vytvára pre železničný podnik odkaz na dokumentáciu na účely elektronického doručenia

Ak železničný podnik vydá cestovný lístok/rezerváciu v súlade s CIV, pracovníci pokladne na železničnej stanici/agentúry/predajcu alebo distribučného systému železničného podniku vytvoria odkaz na dokumentáciu na účely zobrazenia cestovného lístka/rezervácie a zadajú všetky informácie o cestovnom lístku do svojho vlastného distribučného systému.

Tento proces sa uskutoční, hneď ako sa údaje o stave rezervácie a predajnej transakcii úspešne odošlú do distribučného systému dohodnutých železničných podnikov.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s:

— normou na spracovanie bezpečnostných prvkov pre distribúciu produktov, ktorá sa v súčasnosti vypracúva. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.10.3. Prideľujúci systém vytvára pre cestujúcich odkaz na dokumentáciu na účely elektronického doručenia

Ak železničný podnik vydá cestovný lístok/rezerváciu v súlade s CIV, pracovníci pokladne na železničnej stanici/agentúry/predajcu alebo distribučného systému železničného podniku vytvoria odkaz na dokumentáciu a vložia ho do cestovného lístka/rezervácie.

Tento proces sa uskutoční, hneď ako sa údaje o stave rezervácie a predajnej transakcii úspešne odošlú do distribučného systému dohodnutých železničných podnikov.

▼B

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s:

— normou na spracovanie bezpečnostných prvkov pre distribúciu produktov, ktorá sa v súčasnosti vypracúva. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.11. *Dodanie produktu zákazníkovi po jeho zakúpení (plnení)*

Tento základný parameter stanovuje všetky možné priame a nepriame metódy plnenia, ktoré sa týkajú cestovných lístkov a/alebo rezervácie a druhu média (napr. papier).

Tento základný parameter zabezpečí, že vydávajúci subjekt alebo predajca cestovných lístkov vydáva lístky v súlade s normami, ktoré zabezpečujú interoperabilitu medzi železničnými podnikmi. Železničný podnik použije na účely vydávania cestovných lístkov v rámci medzinárodného predaja a zahraničného predaja minimálne jeden z typov plnenia uvedených v kapitole 4.2.11.1. Plnenie – priame – medzinárodný predaj a zahraničný predaj a v kapitole 4.2.11.2. Plnenie – nepriame – medzinárodný predaj a zahraničný predaj.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú minimálne vtedy, pokiaľ ide o tarify pre medzinárodný a zahraničný predaj.

4.2.11.1. Plnenie – priame – pre medzinárodný a zahraničný predaj

Tento proces je alternatívou k procesu 4.2.11.2. Plnenie – nepriame – pre medzinárodný a zahraničný predaj.

Železničné podniky musia minimálne uznať cestovné lístky v súlade s definíciou uvedenou v technickom dokumente B.6 (pozri prílohu III), okrem prípadov, keď lístok nie je vhodný na uskutočňovanú cestu, keď má železničný podnik opodstatnený dôvod na podozrenie z podvodu a keď sa cestovný lístok nepoužíva v súlade s podmienkami prepravy podľa kapitoly 4.2.4.

Hlavné typy vydaných cestovných lístkov sú špecifikované v technickom dokumente B.6 prílohy III:

— lístok a rezervácia,

— iba lístok,

— iba rezervácia,

— príplatky,

— vylepšenie,

— zmena trasy,

— palubný lístok,

— osobitné poplatky v súvislosti s vnútroštátnymi železničnými preukazmi,

— skupinový lístok,

— medzinárodné cestovné lístky rôzneho druhu,

— kupón pre sprevádzané vozidlo,

— cestovná poukážka na kompenzáciu.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s technickým dokumentom:

— B.6 (pozri prílohu III).

▼B

4.2.11.2. Plnenie – nepriame – medzinárodný a zahraničný predaj

Tento postup je alternatívou k postupu 4.2.11.1 Plnenie – priame – medzinárodný a zahraničný predaj.

Ak železničný podnik vykonáva predaj prostredníctvom nepriameho plnenia v prípade jednej z týchto metód, musia sa používať tieto normy:

— elektronické doručovanie v súlade s CIV (predplatený lístok vyzdvihnutý pri odchode – Ticket On Departure),

— preukázanie sa na základe zoznamu (Manifest On List),

— doručovanie cestovného lístka vo formáte A4 e-mailom v súlade s CIV.

Hlavné typy uvedených lístkov sú:

— otvorený lístok (iba cesta),

— otvorený lístok + rezervácia (cesta a rezervácia),

— otvorený lístok + príplatok (cesta a príplatok),

— otvorený lístok + rezervácia + príplatok (cesta, rezervácia a príplatok),

— lístky za globálne ceny (cesta a rezervácia).

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade s týmito technickými dokumentmi:

— B.6 (pozri prílohu III),

— B.7 (pozri prílohu III),

— norma na európsky „predplatený lístok“ a európske „preukázanie sa na základe zoznamu“ je v procese prípravy. Je preto otvoreným bodom a uvádza sa v prílohe II.

4.2.11.3. Plnenie – priame – vnútroštátny predaj

Toto je otvorený bod (pozri prílohu II).

4.2.11.4. Plnenie – nepriame – vnútroštátny predaj

Toto je otvorený bod (pozri prílohu II).

4.2.12. *Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch stanice*

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom má prevádzkovateľ stanice poskytovať zákazníkom informácie o chode vlakov v priestoroch stanice.

Tieto ustanovenia sa uplatňujú len v prípade, že došlo k obnove, rozsiahlejšej modernizácii alebo novej inštalácii systémov hlasových správ a/alebo zobrazovania.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú minimálne v rámci staníc, na ktorých majú zastávku vlaky vykonávajúce medzinárodnú prepravu.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.12.1. Prevádzkovateľ stanice informuje zákazníkov v priestoroch stanice

So zreteľom na informácie o odchode vlakov musia prevádzkovatelia staníc poskytovať zákazníkom na staniciach tieto informácie o odchode vlakov:

— typ a/alebo číslo vlaku,

— cieľovú stanicu/cieľové stanice

▼B

— a v prípade potreby medziľahlé zastávky,

— nástupište alebo koľaj,

— plánovaný čas odchodu podľa cestovného poriadku.

V prípade odchýlky od týchto informácií týkajúcich sa odchodu vlakov musia prevádzkovatelia staníc zabezpečiť na staniciach minimálne tieto informácie o vlakoch:

— typ a/alebo číslo vlaku,

— cieľová stanica/cieľové stanice,

— plánovaný čas odchodu podľa cestovného poriadku,

— odchýlka od cestovného poriadku.

Pokiaľ ide o informácie o končiacich vlakoch, musí prevádzkovateľ stanice zabezpečiť minimálne tieto informácie o vlakoch:

— východisková stanica/východiskové stanice,

— čas príchodu do konečnej stanice,

— typ a/alebo číslo vlaku,

— príchodové nástupište alebo koľaj.

V prípade odchýlky týkajúcej sa končiacich vlakov musí prevádzkovateľ stanice o takýchto vlakoch zabezpečiť minimálne tieto informácie:

— typ a/alebo číslo vlaku,

— východisková stanica/východiskové stanice,

— plánovaný čas príchodu podľa cestovného poriadku,

— odchýlka od cestovného poriadku.

Odchýlky od cestovného poriadku zahŕňajú:

— výrazné meškanie,

— zmena koľaje alebo nástupišťa,

— úplné alebo čiastočné zrušenie vlaku,

— presmerovanie vlaku.

Prevádzkovateľ stanice sa rozhoduje na základe dohôd uzavretých so železničným podnikom a/alebo manažérmi infraštruktúry o:

— type informačného systému (obrazové a/alebo hlasové oznámenia),

— čase poskytnutia informácií,

— mieste v priestoroch stanice, v ktorom bude tento informačný systém nainštalovaný.

V súlade so zmluvnou dohodou musia železničné podniky a/alebo manažér infraštruktúry včas poskytovať prevádzkovateľovi stanice informácie o odchýlkach.

4.2.13. *Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch vozidiel*

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom má železničný podnik poskytovať informácie o chode vlakov v priestoroch vozidiel.

Tieto ustanovenia sa uplatňujú na nové, obnovené alebo modernizované železničné koľajové vozidlá, ak boli obnovené alebo nainštalované informačné systémy (hlasové oznámenia a/alebo zobrazenia).

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú minimálne na všetky vlaky, ktoré vykonávajú medzinárodnú prepravu.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

▼B

4.2.13.1. Železničný podnik informuje cestujúcich vo vlaku

Železničné podniky poskytujú cestujúcim vo vlaku tieto informácie:

— V stanici odchodu a hlavných medziľahlých zastávkach:

— typ a/alebo číslo vlaku,

— konečnú cieľovú stanicu,

— v prípade potreby medziľahlé zastávky,

— informáciu o výraznom meškaní,

— dôvody meškania, ak sú známe.

Pred príchodom do všetkých medziľahlých zastávok:

— nasledujúcu zastávku (názov stanice).

Pred príchodom do hlavnej medziľahlej zastávky a cieľovej stanice:

— nasledujúcu zastávka (názov stanice),

— plánovaný čas príchodu,

— predpokladaný čas príchodu a/alebo iné informácie o meškaní,

— nasledujúce hlavné prípojné vlaky (podľa uváženia železničného podniku).

Železničný podnik rozhoduje o:

— type informačného systému (obrazové a/alebo hlasové oznámenia),

— čase poskytovania informácií,

— mieste vo vlaku, na ktorom budú tieto informačné zariadenia nainštalované.

4.2.14. *Príprava vlaku*

Tento základný parameter ustanovuje spôsob, akým musí železničný podnik informovať manažéra infraštruktúry, že vlak je pripravený na vstup do siete, keď boli vykonané úlohy súvisiace s odchodom vlaku podľa vymedzenia v OPE TSI kapitole 4.2.3.3 alebo keď sa zmenilo číslo vlaku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky vlaky železničného podniku.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.14.1. Správa „vlak je pripravený“ pre všetky vlaky

Železničný podnik musí manažérovi infraštruktúry zaslať správu „vlak je pripravený“ vždy, keď je vlak po prvýkrát pripravený na vstup do siete s výnimkou prípadov, keď manažér infraštruktúry podľa vnútroštátnych predpisov akceptuje cestovný poriadok ako správu „vlak pripravený“. V takomto prípade musí železničný podnik čo najskôr informovať manažéra infraštruktúry a v prípade potreby aj prevádzkovateľa stanice, ak vlak nie je pripravený.

Správy musia obsahovať aspoň:

— číslo a/alebo trasu vlaku,

— označenie „vlak je pripravený“, ktoré znamená, že vlak bol pripravený a je pripravený na prevádzku.

Ďalšie údaje, ako sú:

— bod odchodu trasy s časom, na ktorý sa trasa požadovala,

▼B

— cieľový bod trasy s časom, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,

môžu byť uvedené v tej istej správe.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „vlak je pripravený“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.15. *Informácie o chode vlaku a prognóza chodu vlaku*

Tento základný parameter stanovuje informácie o chode vlaku a o prognóze chodu vlaku. Musí stanoviť priebeh dialógu medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, ako aj medzi železničným podnikom a prevádzkovateľom stanice, aby bola umožnená výmena informácií o chode vlaku a prognózach chodu vlaku.

Tento základný parameter stanovuje, ako musí manažér infraštruktúry vo vhodnom čase zasielať informácie o chode vlaku železničnému podniku a najbližšiemu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do prevádzky vlaku.

Informácie o chode vlaku slúžia na poskytovanie údajov o aktuálnom stave vlaku v zmluvne dohodnutých bodoch hlásenia.

Prognóza chodu vlaku slúži na poskytovanie informácií o odhadovanom čase príchodu vlaku do zmluvne dohodnutých bodov hlásenia. Túto správu manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku a susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do prevádzky vlaku. Informácie o prognóze chodu vlaku musia železničné podniky a/alebo manažéri infraštruktúry včas poskytovať prevádzkovateľovi stanice v súlade so zmluvnou dohodou.

Zmluva o trase špecifikuje body hlásenia pre chod vlaku.

Tento základný parameter opisuje obsah správy a nestanovuje postup na tvorbu prognózy chodu vlaku.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky vlaky železničného podniku.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.15.1. Informácie o chode vlaku pre všetky vlaky

Manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku správu „informácie o chode vlaku“. Tento postup sa vykoná, hneď ako vlak dosiahne zmluvne dohodnutý bod hlásenia, v ktorom sa poskytujú informácie o chode vlaku. Dohodnutý bod hlásenia môže byť okrem iného bod odovzdania, stanica alebo cieľové miesto určenia vlaku.

Správa musí obsahovať aspoň:

— číslo vlaku a/alebo trasy (identifikácia vlaku),

— plánovaný a skutočný čas príchodu do dohodnutého bodu hlásenia,

— identifikáciu bodu hlásenia,

▼B

— stav vlaku v bode hlásenia (príchod, odchod, prechod, odchod z východiskovej stanice, príchod na cieľové miesto určenia).

Ďalšie položky, ako sú:

— odchýlka od stanoveného času podľa cestovného poriadku (v minútach),

— dôvod meškania, ak existuje,

sa môžu uviesť v tej istej správe.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „TrainRunningInformationMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.15.2. Prognóza chodu vlaku pre všetky vlaky

Manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku správu „prognóza chodu vlaku“.

Tento postup sa vykoná, hneď ako vlak dosiahne zmluvne dohodnutý bod hlásenia, v ktorom sa poskytuje prognóza chodu vlaku. Dohodnutým bodom určenia prognózy chodu vlaku môže byť okrem iného bod odovzdania alebo stanica. Prognóza chodu vlaku môže byť zaslaná aj predtým, ako sa vlak uvedie do chodu. V prípade ďalšieho meškania, ku ktorému dôjde medzi dvoma bodmi hlásenia, musí byť medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry zmluvne definovaná lehota, v rámci ktorej musí byť zaslaná pôvodná alebo nová prognóza. Ak meškanie nie je známe, manažér infraštruktúry musí zaslať správu o prerušení prevádzky (pozri kapitolu 4.2.16. Informácie o prerušení prevádzky).

Správa o prognóze chodu vlaku musí obsahovať prognózovaný čas pre dohodnuté body prognózy.

Informácie o prognóze chodu vlaku musia železničné podniky a/alebo manažéri infraštruktúry včas poskytnúť prevádzkovateľovi stanice v súlade so zmluvnou dohodou.

Manažér infraštruktúry zašle túto správu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do prevádzky vlaku.

Správa musí obsahovať aspoň:

— číslo vlaku a/alebo trasy (identifikácia vlaku),

— pre každý dohodnutý bod prognózy:

  — plánovaný čas a predpokladaný čas,

  — identifikáciu dohodnutého bodu prognózy,

  — stav vlaku v dohodnutom bode prognózy (príchod, odchod, prechod, odchod z východiskovej stanice, príchod do cieľového miesta určenia).

Ďalšie položky, ako sú:

— odhadovaná odchýlka od stanoveného času podľa cestovného poriadku (v minútach),

— oznámenie dôvodu meškania, ak je známy,

môžu byť zaslané v tej istej správe.

▼B

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „TrainRunningForecastMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany podpísali osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.16. *Informácia o prerušení prevádzky*

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom železničný podnik a manažér infraštruktúry zaobchádzajú s informáciami o prerušení prevádzky.

Ustanovenia tohto základného parametra sa vzťahujú na všetky vlaky železničného podniku.

Na účely vybavovania sťažností cestujúcich musia byť údaje o prerušení prevádzky uchovávané k dispozícii pre železničné podniky, predajcov cestovných lístkov a/alebo oprávnené verejné orgány počas najmenej dvanástich mesiacov po uplynutí doby platnosti týchto údajov.

Tento základný parameter zahŕňa tento postup:

4.2.16.1. Všeobecné pripomienky

Železničný podnik informuje manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlakov tak, ako sa vymedzuje v OPE TSI v kapitole 4.2.3.3.2.

Ak je chod vlaku prerušený, prevádzkovateľ infraštruktúry pošle správu „chod vlaku prerušený“, ako sa uvádza ďalej v texte.

4.2.16.2. Správa „chod vlaku prerušený“ pre všetky vlaky

Ak je chod vlaku prerušený, manažér infraštruktúry pošle túto správu susednému manažérovi infraštruktúry a železničnému podniku.

Ak je dĺžka meškania známa, musí manažér infraštruktúry poslať správu o prognóze chodu vlaku (pozri kapitolu 4.2.15.2. Prognóza chodu vlaku).

Hlavné prvky údajov v tejto správe sú:

— číslo vlaku a/alebo trasy (identifikácia vlaku),

— identifikácia miesta na základe nasledujúceho miesta uvedeného v referenčnom súbore miesta,

— začiatok prerušenia,

— plánovaný dátum a čas odchodu z tohto miesta,

— kód označujúci dôvod a/alebo opis prerušenia.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „TrainRunningInterruptionMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

▼B

4.2.17. *Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku pre vlaky*

Tento základný parameter stanovuje, akým spôsobom by sa mali zabezpečiť krátkodobé žiadosti o trasu medzi „stranou prístupu“ a manažérom infraštruktúry. Tieto požiadavky sú platné pre všetky krátkodobé žiadosti o trasu.

Tento základný parameter nezahŕňa otázky týkajúce sa riadenia dopravy. Predmetom miestnych dohôd je časový limit medzi krátkodobými trasami a zmenami trasy na základe riadenia dopravy. Pokiaľ ide o potreby náhlej prepravy (napr. špeciálny vlak, prídavný vlak), musí byť možné požiadať o krátkodobú trasu. Na tento účel musí strana prístupu žiadajúca o krátkodobú trasu poskytnúť manažérovi infraštruktúry všetky potrebné informácie o tom, kedy a kde sa vyžaduje chod vlaku, a s tým súvisiace údaje.

Na európskej úrovni nie je špecifikovaný žiadny minimálny časový rámec. Minimálny časový rámec môže byť špecifikovaný v podmienkach používania siete.

Každý manažér infraštruktúry je zodpovedný za vhodnosť trasy na svojej infraštruktúre a železničný podnik je povinný overiť vlastnosti vlaku v porovnaní s hodnotami uvedenými v údajoch svojej zmluvne dohodnutej trasy.

Ďalej sú uvedené rôzne možné varianty:

— Variant A: Strana prístupu kontaktuje všetkých príslušných manažérov infraštruktúry, a to priamo (prípad A) alebo prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (prípad B) s cieľom zorganizovať trasy na celej ceste. V takomto prípade musí strana prístupu prevádzkovať vlak počas celej cesty.

— Variant B: Každá strana prístupu podieľajúca sa na doprave kontaktuje miestnych manažérov infraštruktúry priamo alebo prostredníctvom jednotného kontaktného miesta s cieľom požiadať o trasu na úsek cesty, na ktorom vlak prevádzkuje.

V oboch variantoch má postup prideľovania pre krátkodobé žiadosti o trasu formu dialógu medzi stranou prístupu a manažérom infraštruktúry, ktorý obsahuje tieto správy:

— správa „žiadosť o trasu“,

— správa „podrobnosti o trase“,

— správa „trasa nie je k dispozícii“,

— správa „trasa potvrdená“,

— správa „podrobnosti o trase odmietnuté“,

— správa „trasa zrušená“,

— správa „rezervovaná trasa už nie je k dispozícii“,

— správa „potvrdenie prijatia“.

V prípade pohybu vlakov, pre ktoré už bola predložená a potvrdená žiadosť o trasu, nie je potrebné opakovať žiadosť o trasu, ak meškanie nepresahuje hodnotu, ktorá je zmluvne dohodnutá medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, alebo ak sa zloženie vlaku nezmení tak, že sa existujúca žiadosť o trasu stane neplatnou.

Ustanovenia tohto základného parametra sa uplatňujú na trasu pre všetky vlaky železničného podniku, ale iba v prípade, že zúčastnené strany používajú telematické aplikácie v zmysle prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES [1] pre krátkodobé žiadosti o trasu.

[1] Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

▼B

V takomto prípade tento základný parameter zahŕňa tieto postupy:

4.2.17.1. Správa „žiadosť o trasu“,

Túto správu zasiela strana prístupu manažérovi infraštruktúry s týmto hlavným obsahom:

— strana prístupu žiadajúca o trasu,

— bod odchodu na trase: začiatočný bod trasy,

— čas odchodu zo začiatočného bodu na trase: čas, pre ktorý sa trasa požaduje,

— koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,

— čas príchodu do koncového bodu na trase: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,

— úsek požadovanej trasy,

— medziľahlé zastávky alebo iné určené body pozdĺž navrhnutej trasy s uvedením času príchodu a času odchodu z medziľahlého bodu. Ak toto pole nie je vyplnené, znamená to, že vlak v tomto bode nezastavuje,

— dohodnuté a nevyhnutné vybavenie vlaku/údaje o vlaku pre úsek cesty,

— maximálna povolená rýchlosť vlaku,

— maximálna rýchlosť v rámci špecifikovaných systémov riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné, napr. LZB, ETCS),

— pre každé hnacie vozidlo: druh trakcie, technický variant,

— postrkové hnacie vozidlo (druh trakcie, technický variant),

— hlavný riadiaci vozeň (DVT),

— celková dĺžka,

— celková hmotnosť,

— maximálna hmotnosť na nápravu,

— hrubá hmotnosť na meter,

— účinnosť bŕzd (ktorá predstavuje úroveň účinnej brzdnej sily),

— typ bŕzd (na označenie používania elektromagnetických bŕzd),

— špecifikované systémy riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné),

— premostenie záchrannej brzdy,

— rádiový systém (napr. GSM-R),

— SC (mimoriadne zásielky),

— ložná miera,

— akékoľvek iné technické predpoklady, ktoré sa líšia od štandardných rozmerov (napr. mimoriadna ložná miera),

— druh vlaku,

— akékoľvek iné špecifické údaje požadované na miestnej alebo vnútroštátnej úrovni na spracovanie žiadosti o trasu,

▼B

— vymedzenia činností, ktoré je potrebné vykonať v danom medziľahlom bode pozdĺž trasy,

— kód železničného podniku, ktorý je zodpovedný za pohyb vlaku na aktuálnom úseku cesty,

— kód manažéra infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za vlak na príslušnom úseku cesty,

— v prípade potreby kód železničného podniku a manažéra infraštruktúry pre nasledujúci úsek jazdy vlaku.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathRequestMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.2. Správa „podrobnosti o trase“

Manažér infraštruktúry zasiela túto správu s týmto hlavným obsahom žiadajúcej strane prístupu ako odpoveď na žiadosť strany prístupu o trasu:

— strana prístupu žiadajúca o trasu,

— bod odchodu na trase: začiatočný bod trasy,

— čas odchodu zo začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,

— koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,

— čas príchodu do koncového bodu na trase: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,

— úsek požadovanej trasy,

— medziľahlé zastávky alebo iné určené body pozdĺž navrhnutej trasy s uvedením času príchodu a času odchodu z medziľahlého bodu. Ak toto pole nie je vyplnené, znamená to, že vlak v tomto bode nezastavuje,

— dohodnuté a nevyhnutné vybavenie vlaku/údaje o vlaku pre úsek cesty,

— maximálna povolená rýchlosť vlaku,

— maximálna rýchlosť v rámci špecifikovaných systémov riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné, napr. LZB, ETCS),

— pre každú hnaciu jednotku: druh trakcie, technický variant,

— postrkové hnacie vozidlo (druh trakcie, technický variant),

— riadiaci vozeň (DVT),

— celková dĺžka,

— celková hmotnosť,

— maximálna hmotnosť na nápravu,

— hrubá hmotnosť na meter,

— účinnosť bŕzd (ktorá predstavuje úroveň účinnej brzdnej sily),

— typ bŕzd (na označenie používania elektromagnetických bŕzd),

▼B

— špecifikované systémy riadenia vlakov (vnútroštátne a medzinárodné),

— premostenie záchrannej brzdy,

— rádiový systém (napr. GSM-R),

— SC (mimoriadne zásielky),

— ložná miera,

— akékoľvek iné technické predpoklady, ktoré sa líšia od štandardných rozmerov (napr. mimoriadna ložná miera),

— druh vlaku,

— akékoľvek iné špecifické údaje požadované na miestnej alebo vnútroštátnej úrovni na spracovanie žiadosti o trasu,

— vymedzenia činností, ktoré je potrebné vykonať v danom medziľahlom bode pozdĺž trasy,

— kód železničného podniku, ktorý je zodpovedný za pohyb vlaku na aktuálnom úseku cesty,

— kód manažéra infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za vlak na príslušnom úseku cesty,

— v prípade potreby kód železničného podniku a manažéra infraštruktúry pre nasledujúci úsek jazdy vlaku.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathDetailsMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.3. Správa „trasa nie je k dispozícii“

Manažér infraštruktúry zasiela túto správu žiadajúcej strane prístupu ako odpoveď na žiadosť strany prístupu o trasu v prípade, že nie je dostupná žiadna trasa:

— bod odchodu trasy: začiatočný bod odchodu vlaku na trase,

— cieľový bod trasy,

— čas odchodu zo začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,

— označenie, že trasa nie je dostupná,

— dôvod, prečo trasa nie je dostupná.

Manažér infraštruktúry v tom istom čase alebo hneď, ako je to možné, musí poslať alternatívny návrh bez toho, aby sa od železničného podniku vyžadovalo podanie ďalšej žiadosti („správa podrobnosti o trase“).

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathNotAvailableMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

▼B

4.2.17.4. Správa „trasa potvrdená“

Žiadajúca strana prístupu použije túto správu na rezerváciu/potvrdenie trasy, ktorú navrhol manažér infraštruktúry:

— číslo trasy na účely identifikácie trasy,

— bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,

— cieľový bod trasy,

— čas odchodu zo začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,

— koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,

— čas príchodu do koncového bodu trasy: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa,

— označenie, že strana prístupu akceptuje navrhovanú trasu.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathConfirmedMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.5. Správa „podrobnosti o trase odmietnuté“

Žiadajúca strana prístupu použije túto správu na odmietnutie údajov o trase, ktorú navrhol príslušný manažér infraštruktúry:

— číslo trasy na účel identifikácie trasy,

— označenie, že údaje o trase sa odmietajú,

— dôvod odmietnutia trasy alebo dôvod zmeny požadovanej stranou prístupu,

— bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,

— cieľový bod trasy,

— čas odchodu zo začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požaduje,

— koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,

— čas príchodu do koncového bodu trasy: čas, kedy má prísť navrhovaný vlak do cieľa.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathDetailsRefusedMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.6. Správa „trasa zrušená“

Strana prístupu používa túto správu na zrušenie rezervovanej trasy:

— číslo trasy na účel identifikácie trasy,

▼B

— úsek trasy, ktorý sa má zrušiť,

— označenie, že trasa sa ruší,

— pôvodný bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,

— cieľový bod trasy,

— čas odchodu z pôvodného začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požadovala,

— pôvodný koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,

— čas príchodu do pôvodného koncového bodu trasy: čas, kedy mal prísť navrhovaný vlak do cieľa.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathCancelledMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.7. Správa „potvrdenie prijatia“

Túto správu si vymieňajú manažéri infraštruktúry a strany prístupu v prípade, keď požadovanú odpoveď na niektorú z uvedených správ nie je možné sprístupniť do 5 minút:

— správa „potvrdenie prijatia“ označuje, že jej odosielateľ prijal správu a bude konať podľa nej, ako je potrebné.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „ReceiptConfirmationMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.17.8. Správa „rezervovaná trasa už nie je k dispozícii“

Manažér infraštruktúry používa túto správu na oznámenie strane prístupu, že rezervovaná trasa už nie je k dispozícii. Trasa prestala byť k dispozícii z dôležitého dôvodu, napr. pre prerušenie prevádzky s veľkým dosahom. Obsah správy:

— číslo trasy,

— číslo plánovaného vlaku, pre ktorý už trasa nie je k dispozícii (ak je to už manažérovi infraštruktúry známe),

— pôvodný bod odchodu trasy: bod odchodu vlaku na trase,

— cieľový bod trasy,

— čas odchodu z pôvodného začiatočného bodu trasy: čas, na ktorý sa trasa požadovala,

— pôvodný koncový bod trasy: cieľ vlaku v rámci požadovanej trasy,

▼B

— čas príchodu do pôvodného koncového bodu trasy: čas, kedy mal prísť navrhovaný vlak do cieľa

— označenie príčiny.

Tento postup a informácie použité na tento účel musia byť v súlade minimálne so správou „PathNotAvailableMessage“ v technickom dokumente:

— B.30 (pozri prílohu III).

Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť ostatné existujúce normy, pokiaľ zúčastnené strany uzavreli osobitnú dohodu, ktorá umožní tieto normy používať.

4.2.18. *Kvalita údajov a informácií súvisiacich s touto TSI*

4.2.18.1. P o ž i a d a v k y

S cieľom splniť požiadavky tejto TSI sa v súvislosti s kvalitou údajov a informácií v rámci celej TSI uplatňujú nasledujúce požiadavky.

Všetci, ktorým táto TSI je určená, sú zodpovední za sprístupnenie aktualizovaných, konzistentných, presných a úplných údajov vo vhodnom čase a vhodnom formáte ostatným železničným podnikom, manažérom infraštruktúry alebo tretej strane. Každý subjekt, ktorému je táto TSI určená, je zodpovedný za poskytnutie aktualizovaných, ucelených, presných a úplných informácií vo vhodnom čase a s primeraným obsahom zákazníkom (cestujúcim), ostatným železničným podnikom, manažérom infraštruktúry alebo tretej strane.

Ak sú údaje alebo informácie použité na účely súčasného splnenia požiadaviek niekoľkých základných parametrov tejto TSI, subjekty, ktorým je táto TSI určená, zabezpečia, aby sa údaje alebo informácie používané súčasne pre tieto základné parametre používali konzistentným spôsobom [napr. je potrebné zabezpečiť konzistentnosť i) medzi informáciami o cestovnom poriadku a tarifách alebo ii) medzi informáciami o tarifách a rezerváciách].

Ak informácie alebo údaje poskytlo niekoľko subjektov, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, musia tieto subjekty spoločne zabezpečiť, aby boli časti spoločných údajov alebo informácií aktualizované, konzistentné, presné, úplné a kompatibilné (príklad: poskytnuté informácie o cestovnom poriadku železničného podniku A a železničného podniku B musia byť konzistentné, aby sa zabezpečilo, že sa budú na hranici podnikov zhodovať, atď.).

Ak sa referenčné údaje alebo referenčné informácie používajú na účely splnenia požiadaviek tejto TSI, subjekty, ktorým je táto TSI určená, zabezpečia konzistentnosť medzi týmito referenčnými údajmi alebo referenčnými informáciami a údajmi alebo informáciami používanými v základných parametroch tejto TSI [príklad: je potrebné zabezpečiť konzistentnosť i) medzi referenčnými kódmi miest a informáciami o chode vlaku alebo ii) medzi referenčnými kódmi železničných podnikov a plnením atď.].

Kvalita údajov alebo informácií, ktoré poskytli subjekty na účely tejto TSI, musí byť taká, aby subjekty, ktorým je táto TSI určená, mohli vydávať cestovné lístky v súlade s článkom 10 nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.

Kvalita údajov alebo informácií, ktoré poskytli subjekty na účely tejto TSI, musí dosahovať úroveň, ktorá subjektom, ktorým je táto TSI určená, umožní poskytovať informácie v súlade s článkom 10 a prílohou II k nariadeniu o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.

▼B

4.2.19. *Rôzne referenčné súbory a databázy*

4.2.19.1. Referenčné súbory

Na prevádzku osobných vlakov v rámci európskej siete musia mať všetci poskytovatelia služieb (manažéri infraštruktúry, železničné podniky, oprávnené tretie strany a prevádzkovatelia staníc) k dispozícii nasledujúce referenčné súbory. Tieto údaje musia po celý čas odrážať skutočný stav.

Európska železničná agentúra bude centrálne ukladať a uchovávať jedinečné kódy pre tieto referenčné údaje:

— referenčný súbor kódovania pre všetkých manažérov infraštruktúry, železničné podniky, prevádzkovateľov staníc, spoločnosti poskytovateľov služieb,

— referenčný súbor kódovania miest,

— referenčný súbor všetkých existujúcich vlakových riadiacich systémov,

— referenčný súbor všetkých rozdielnych typov rušňov,

— referenčný súbor všetkých európskych údržbárskych dielní,

— referenčný súbor pre všetky európske rezervačné systémy,

— referenčný súbor kódov na účely výmeny cestovných poriadkov,

— referenčný súbor kódov na účely výmeny taríf,

— katalóg súboru údajov – správ,

— adresár číselníkov,

— všetky ostatné súbory a číselníky, ktoré sú potrebné na používanie technických dokumentov v prílohách (ktoré budú definované počas fázy jeden).

Ak sa referenčný súbor bežne používa s technickou špecifikáciou interoperability „telematických aplikácií pre nákladnú dopravu“ (TAF TSI), musí sa jeho vývoj a použitie čo najviac približovať implementácii TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.19.2. Dodatočné požiadavky týkajúce sa databáz

Rôzne databázy musia zodpovedať nasledujúcim dodatočným požiadavkám. Sú to:

1. Overovanie

   Predtým prístupom k databáze sa musí uskutočniť overenie používateľov systémov.

2. Zabezpečenie

   Databáza musí podporovať hľadiská zabezpečenia v zmysle kontroly prístupu k databáze. Možné šifrovanie samotného obsahu databázy sa nevyžaduje.

3. ACID

   Vybraná databáza musí podporovať zásadu ACID (atomicita, konzistentnosť, izolácia, trvalosť).

4. Kontrola prístupu

   Databáza musí umožniť prístup k údajom používateľom alebo systémom, ktorým bolo udelené povolenie. Kontrola prístupu musí byť podporovaná až k jednému atribútu záznamu údajov. Databáza musí podporovať konfigurovateľnú kontrolu prístupu založeného na právach priradených k funkciám a týkajúcich sa vkladania, aktualizácie alebo vymazania záznamov údajov.

▼B

5. Sledovanie

Databáza musí podporovať zaznamenávanie všetkých krokov aplikovaných v databáze, aby sa umožnilo sledovať podrobnosti zadávania údajov (kto, čo, kedy sa zmenil obsah?).

6. Stratégia blokovania

Databáza musí implementovať stratégiu blokovania, ktorá umožní prístup k údajom aj vtedy, keď iní používatelia práve upravujú záznamy.

7. Viacnásobný prístup

Databáza musí zabezpečiť možnosť súčasného prístupu niekoľkých používateľov a systémov k údajom.

8. Spoľahlivosť

Spoľahlivosť databázy musí podporovať požadovanú dostupnosť.

9. Dostupnosť

Databáza musí mať potrebnú úroveň dostupnosti v súvislosti s povahou údajov a na nej založených obchodných postupov.

10. Udržovateľnosť

Udržovateľnosť databázy musí podporovať požadovanú dostupnosť.

11. Bezpečnosť

Samotné databázy nesúvisia s bezpečnosťou. Hľadiská bezpečnosti preto nie sú relevantné. Toto sa však nesmie zamieňať so skutočnosťou, že údaje – napríklad chybné alebo neaktuálne údaje – môžu mať vplyv na bezpečnú prevádzku vlaku.

12. Zlučiteľnosť

Databáza musí podporovať všeobecne uznávaný jazyk na manipuláciu s údajmi, ako je napríklad SQL alebo XQL.

13. Funkcia importu

Databáza musí byť vybavená funkciou, ktorá umožní import formátovaných údajov, ktoré môžu byť použité na doplnenie databázy namiesto manuálneho ukladania.

14. Funkcia exportu

Databáza musí byť vybavená funkciou, ktorá umožní export obsahu celej databázy alebo jej časti v podobe formátovaných údajov.

15. Povinné polia

Databáza musí podporovať povinné polia, ktoré sa povinne vyplnia pred uznaním príslušného záznamu ako vstupného údaja do databázy.

16. Kontroly hodnovernosti

Databáza musí podporovať konfigurovateľné kontroly hodnovernosti pred uznaním vloženia, aktualizácie alebo vymazania záznamov údajov.

17. Časy odozvy

Databáza musí mať časy odozvy, ktoré umožnia používateľom včas vkladať, aktualizovať alebo mazať záznamy údajov.

▼B

18. Hľadiská výkonnosti

Referenčné súbory a databázy musia podporovať nákladovo efektívnym spôsobom dotazy potrebné na efektívne fungovanie všetkých relevantných chodov vlakov, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia tejto TSI.

19. Hľadiská kapacity

Databáza musí podporovať ukladanie príslušných údajov pre všetky osobné vozne a/alebo siete. Musí byť možné jednoduchými prostriedkami rozšíriť kapacitu (t. j. pridaním väčšej pamäťovej kapacity a počítačov). Rozšírenie kapacity si nesmie vyžadovať výmenu subsystému.

20. Historické údaje

Databáza musí podporovať správu historických údajov v zmysle sprístupnenia údajov, ktoré už boli prenesené do archívu.

21. Stratégia zálohovania

Musí byť zavedená stratégia zálohovania s cieľom zabezpečiť obnovu úplného obsahu databázy až na 24 hodín.

22. Komerčné hľadiská

Používaný databázový systém musí byť komerčne voľne dostupný (produkt COTS) alebo k dispozícii vo verejnej sfére (otvorený zdroj).

23. Hľadiská ochrany súkromia

Databáza musí spĺňať požiadavky členského štátu v oblasti politiky ochrany súkromia, v ktorom má spoločnosť poskytujúca služby svoje sídlo.

4.2.20. *Elektronický prenos dokumentov*

Opis v kapitole 4.2.21. Budovanie siete a komunikácia predstavuje komunikačnú sieť, ktorá sa má používať na výmenu údajov. Táto sieť a opísané bezpečnostné riešenie umožňuje akýkoľvek typ sieťového prenosu, ako je elektronická pošta, prenos súborov (ftp, http) atď. Strany zúčastnené na výmene informácií môžu potom rozhodnúť, ktorý typ si zvolia, čím si napríklad zabezpečia elektronický prenos dokumentov cez FTP.

4.2.21. *Budovanie siete a komunikácia*

4.2.21.1. Všeobecná architektúra

Postupom času dôjde v rámci tohto subsystému k rastu a vzájomnému pôsobeniu veľkého a komplexného spoločenstva v oblasti železničnej interoperabilnej telematiky s tisíckami zainteresovaných subjektov (železničné podniky, manažéri infraštruktúry, tretie strany, ako sú maloobchodníci a verejné orgány atď.), ktoré budú súťažiť a/alebo spolupracovať pri uspokojovaní potrieb trhu.

Sieťová a komunikačná infraštruktúra, ktorá podporuje toto spoločenstvo železničnej interoperability, bude založená na spoločnej architektúre výmeny informácií, známej a uznávanej všetkými zúčastnenými činiteľmi.

Navrhovaná architektúra výmeny informácií:

— je určená na zosúladenie rôznorodých informačných modelov sémantickou transformáciou údajov, ktoré sa vymieňajú medzi systémami, a zosúladením rozdielov medzi obchodnými procesmi a aplikačnými protokolmi,

▼B

— má minimálny vplyv na existujúce architektúry informačných technológií, ktoré používa každý účastník,

— chráni už realizované investície v oblasti informačných technológií.

Architektúra výmeny informácií podporuje väčšinou typ interakcie Peer-to-Peer (rovný s rovným) medzi všetkými účastníkmi, pričom zaručuje celkovú integritu a konzistentnosť spoločenstva železničnej interoperability poskytovaním súboru centralizovaných služieb.

Model interakcie Peer-to-Peer (rovný s rovným) umožňuje najlepšie rozdelenie nákladov medzi rôznych účastníkov, ktoré je založené na skutočnom využívaní, a vo všeobecnosti bude predstavovať menšie problémy týkajúce sa škálovateľnosti.

4.2.21.2. Sieť

Sieť musí zabezpečiť potrebnú úroveň zabezpečenia, redundancie, riadenia dopravy, štatistických nástrojov, rastu šírky pásma, prístupnosti pre používateľov a účinného riadenia.

Sieť v tomto kontexte znamená metódu a filozofiu komunikácie a neznamená fyzickú sieť.

Železničná interoperabilita je založená na spoločnej architektúre výmeny informácií, známej a uznávanej všetkými účastníkmi, čím podporuje vstup nových účastníkov a znižuje bariéry pre nových účastníkov, najmä zákazníkov.

Najprv sa pristupuje k centrálnej schránke s cieľom získať metainformácie, ako je totožnosť partnera (účastníka), o ktorom sú uložené nejaké informácie, alebo overiť bezpečnostné doklady. Komunikácia Peer to Peer (rovný s rovným) sa následne uskutočňuje medzi zainteresovanými účastníkmi.

4.2.21.3. Protokoly

Na vývoj sa môžu používať len tie protokoly, ktoré patria k sade internetových protokolov (ktorá je bežne známa ako TCP/IP, UDP/IP atď.).

4.2.21.4. Zabezpečenie

Okrem úrovne zabezpečenia zaručenej na úrovni siete (pozri kapitolu 4.2.21.2. Sieť) možno dosiahnuť dodatočnú úroveň zabezpečenia pre citlivé údaje, a to používaním kombinácie šifrovania, certifikačnej schémy a technológií VPN.

4.2.21.5. Šifrovanie

Na prenos a ukladanie údajov sa môže používať buď asymetrické, alebo symetrické šifrovanie, v závislosti od požiadaviek podniku. Na tento účel sa implementuje infraštruktúra verejného kľúča (PKI).

4.2.21.6. Centrálna schránka

Centrálna schránka musí byť schopná zaobchádzať s:

— metaúdajmi – štruktúrovanými údajmi, ktoré opisujú obsah správ,

— zoznamom elektronických adries, kde subjekty, ktorým je táto TSI určená, umožňujú ďalším subjektom získať informácie alebo údaje v súlade s ustanoveniami tejto TSI,

— šifrovaním,

— overovaním,

— adresárom (telefónnym zoznamom) – obsahuje všetky potrebné informácie o subjektoch zúčastnených na výmene správ a údajov.

▼B

Ak sa centrálna schránka používa spolu s technickou špecifikáciou interoperability „telematických aplikácií pre nákladnú dopravu“ (TAF TSI), vývoj a zmeny sa musia vykonávať v čo najbližšej spojitosti s implementáciou TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.21.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry

Spoločné rozhranie je povinné pre každého účastníka s cieľom vstupu do spoločenstva železničnej interoperability.

Spoločné rozhranie musí byť schopné zabezpečiť:

— formátovanie odosielaných správ podľa metaúdajov,

— podpisovanie a šifrovanie odosielaných správ,

— adresovanie odosielaných správ,

— overenie autenticity prichádzajúcich správ,

— dešifrovanie prichádzajúcich správ,

— overenia zhody prichádzajúcich správ podľa metaúdajov,

— zabezpečenie jediného spoločného prístupu k rôznym databázam.

Každý stupeň spoločného rozhrania bude mať prístup ku všetkým údajom požadovaným podľa technickej špecifikácie interoperability v rámci každého železničného podniku, manažéra infraštruktúry atď. bez ohľadu na to, či sú príslušné databázy centrálne, alebo individuálne. Na základe výsledkov overenia autenticity prichádzajúcich správ sa môže implementovať minimálna úroveň potvrdenia správy:

i) kladné: zaslanie ACK;

ii) záporné: zaslanie NACK.

Spoločné rozhranie používa informácie v centrálnej schránke na účely riadenia uvedených úloh.

Ak účastník implementuje lokálnu „kópiu“ centrálnej schránky, potom musí svojimi vlastnými prostriedkami zabezpečiť, aby táto lokálna „kópia“ bola primeranou a aktuálnou kópiou centrálnej schránky.

Ak sa spoločné rozhranie používa spolu s technickou špecifikáciou interoperability „telematických aplikácií pre nákladnú dopravu“ (TAF TSI), vývoj a zmeny sa musia vykonávať v čo najbližšej spojitosti s implementáciou TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.22. *Riadenie spojenia s ostatnými druhmi dopravy*

Na riadenie spojenia s inými druhmi dopravy by sa mali na poskytovanie informácií a na výmenu informácií s inými druhmi dopravy uplatňovať nasledujúce normy:

— Na výmenu informácií o cestovnom poriadku medzi železničnými podnikmi a inými druhmi dopravy: normy EN 12896 („transmodel“) a EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identifikácia pevných objektov vo verejnej doprave“).

— Na výmenu špecifických údajov o cestovnom poriadku, technických noriem a protokolov XML založených na transmodeli, najmä norma EN 15531 („SIRI“) na výmenu údajov o cestovnom poriadku a norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT“) na výmenu údajov o zastávke/stanici.

— Na výmenu údajov o tarifách: táto norma je ešte stále otvoreným bodom (pozri prílohu II – Zoznam otvorených bodov).

▼B

4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**

Z hľadiska technickej zlučiteľnosti sú rozhrania subsystému telematických aplikácií v osobnej doprave s inými subsystémami opísané v nasledujúcich odsekoch.

4.3.1. *Rozhrania so subsystémom železničných koľajových vozidiel*

Tabuľka 1

Rozhrania so subsystémom železničných koľajových vozidiel

Rozhranie	Referenčné TSI „telematické aplikácie v osobnej doprave“	Referenčné TSI „konvenčné železničné koľajové vozidlá“
Vozidlové zobrazovacie zariadenie	4.2.13. Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch vozidiel	4.2.5. Informácie pre zákazníkov (PRM)
Automatické hlasové a oznamovacie systémy	4.2.13. Zabezpečenie poskytovania informácií v priestoroch vozidiel	4.2.5. Informácie pre zákazníkov (PRM)
		4.2.5.2. Miestny rozhlas

4.3.2. *Rozhrania so subsystémom telematických aplikácií pre nákladnú dopravu*

Tabuľka 2

Rozhrania so subsystémom telematických aplikácií pre nákladnú dopravu

Rozhranie	Referenčné TSI „telematické aplikácie v osobnej doprave“	Referenčné TSI „konvenčné železničné telematické aplikácie v nákladnej doprave“
Vlak je pripravený	4.2.14.1. Správa „vlak je pripravený“ pre všetky vlaky	4.2.3.5. Správa „vlak je pripravený“
Prognóza chodu vlaku	4.2.15.2. Prognóza chodu vlaku pre všetky vlaky	4.2.4.2. Správa „prognóza chodu vlaku“
Informácie o chode vlaku	4.2.15.1. Informácie o chode vlaku pre všetky vlaky	4.2.4.3. Informácie o chode vlaku
Správa železničnému podniku „chod vlaku je prerušený“	4.2.16.2. Správa „chod vlaku prerušený“ pre všetky vlaky	4.2.5.2. Chod vlaku prerušený
Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku	4.2.17. Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku pre všetky vlaky	4.2.2. Žiadosť o trasu
Spoločné rozhranie	4.2.21.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry	4.2.14.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry
Centrálna schránka	4.2.21.6. Centrálna schránka	4.2.14.6. Centrálna schránka
Referenčné súbory	4.2.19.1. Referenčné súbory	4.2.12.1. Referenčné súbory

4.4. **Pravidlá prevádzky**

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú pravidlá prevádzky špecifické pre subsystém, na ktorý sa vzťahuje táto technická špecifikácia interoperability, tieto:

▼B

4.4.1. *Kvalita údajov*

Na účely zabezpečenia kvality údajov bude pôvodca každej správy technickej špecifikácie interoperability zodpovedný za správnosť obsahu údajov správy v čase odoslania správy. Ak sú zdrojové údaje na účely zabezpečenia kvality údajov dostupné z databáz poskytnutých ako súčasť technickej špecifikácie interoperability, údaje obsiahnuté v týchto databázach musia byť použité na zabezpečenie kvality údajov.

Ak zdrojové údaje na účely zabezpečenia kvality údajov nie sú dodané z databáz poskytnutých ako súčasť technickej špecifikácie interoperability, pôvodca správy musí vykonať kontrolu zabezpečenia kvality údajov zo svojich vlastných zdrojov.

Zabezpečenie kvality údajov bude zahŕňať porovnanie s údajmi z databáz poskytnutých ako súčasť uvedenej technickej špecifikácie interoperability a prípadne aj logické kontroly na zabezpečenie aktuálnosti a súvislosti údajov a správ.

Údaje sú vysoko kvalitné, ak sú vhodné na plánované použitie, čo znamená, že:

— sú bezchybné: prístupné, presné, včasné, kompletné, v zhode s inými zdrojmi atď. a

— majú požadované vlastnosti: relevantné, komplexné, dostatočne podrobné, zrozumiteľné, ľahko interpretovateľné atď.

Hlavnými znakmi kvality údajov sú:

— presnosť,

— úplnosť,

— zhoda,

— včasnosť.

P r e s n o s ť

Požadované informácie (údaje) musia byť zaznamenané čo najhospodárnejšie. To je možné iba v prípade, ak sa zaznamenajú len primárne údaje, pokiaľ možno pri jednej príležitosti. Primárne údaje by preto mali byť zavedené do systému čo najbližšie k jeho zdroju, aby mohli byť plne integrované do akéhokoľvek následného spracovania.

Ú p l n o s ť

Pred rozosielaním správ sa musí overiť úplnosť a syntax pomocou použitia metaúdajov. Tým sa zabráni aj prenosu zbytočných informácií v sieti.

Musí sa overiť aj úplnosť všetkých prichádzajúcich správ, a to pomocou použitia metaúdajov.

Z h o d a

Musia sa zaviesť obchodné pravidlá na zabezpečenie konzistentnosti. Malo by sa zabrániť dvojitému zadávaniu údajov a vlastník údajov by mal byť jasne identifikovaný.

Druh zavádzania týchto obchodných pravidiel závisí od ich zložitosti. Pre jednoduché pravidlá sú dostatočné obmedzenia databázy a spúšťače databázy. V prípade zložitejších pravidiel, ktoré si vyžadujú údaje z rôznych tabuliek, sa musia zaviesť procesy validácie, ktoré overujú konzistentnosť verzie údajov, predtým ako sa vygenerujú údaje rozhrania a sfunkční sa nová verzia údajov. Musí sa zabezpečiť, aby boli prenášané údaje validované v porovnaní so stanovenými obchodnými predpismi.

▼B

Včasnosť

Je dôležité, aby sa informácie poskytovali včas. Pokiaľ je spúšťačom uloženia údajov alebo posielania správ udalosť riadená priamo z IT systému, včasnosť nie je problém, ak je systém dobre navrhnutý podľa potrieb obchodných procesov. Vo väčšine prípadov však posielanie správy iniciuje prevádzkovateľ alebo je prinajmenšom založené na dodatočnom zadaní pokynu od prevádzkovateľa. Na splnenie požiadaviek včasnosti sa údaje musia aktualizovať čo najskôr, a to aj aby sa zabezpečilo, že obsah údajov správ pri ich automatickom rozosielaní prostredníctvom systému je skutočne aktuálny.

Musí sa stanoviť čas odpovede na otázky pre rôzne aplikácie a typy používateľov v rámci podrobných špecifikácií IT. Všetky aktualizácie a výmeny údajov sa musia vykonať čo najskôr.

Metrika kvality údajov

Podrobné špecifikácie IT stanovujú primerané percentuálne hodnoty pre:

— úplnosť údajov (percento údajových polí, v ktorých sú zadané hodnoty) a konzistentnosť údajov (percento zhodných hodnôt v tabuľkách/súboroch/záznamoch),

— včasnosť údajov (percento údajov dostupných v rámci stanoveného časového limitu),

— požadovaná presnosť (percento uložených hodnôt, ktoré sú správne pri porovnaní s aktuálnou hodnotou).

4.4.2. *Prevádzka centrálnej schránky*

Funkcie centrálnej schránky sú vymedzené v kapitole 4.2.21.6. Centrálna schránka. Na účely zabezpečenia kvality údajov by mal byť subjekt, ktorý prevádzkuje centrálnu schránku, zodpovedný za aktualizáciu a kvalitu metaúdajov a adresára a tiež za správu kontroly prístupu. Kvalita metaúdajov, pokiaľ ide o úplnosť, zhodu, včasnosť a presnosť, musí umožňovať primerané fungovanie na účely tejto TSI.

4.5. **Pravidlá údržby**

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú pravidlá údržby špecifické pre subsystém, na ktorý sa vzťahuje táto technická špecifikácia interoperability, tieto:

Musí sa zabezpečiť kvalita dopravy aj v prípade, ak by sa údaje poškodili alebo by sa úplne alebo čiastočne prerušilo fungovanie zariadenia na spracovanie údajov. Je preto žiaduce inštalovať dvojité systémy alebo počítače so zvlášť vysokým stupňom spoľahlivosti, pre ktoré je počas údržby zabezpečená nepretržitá prevádzka.

Hľadiská údržby týkajúce sa rôznych databáz sú uvedené v kapitole 4.2.19.2. Dodatočné požiadavky na databázy v bodoch 10 a 21.

4.6. **Odborná kvalifikácia**

Odborná kvalifikácia personálu, ktorá sa vyžaduje na prevádzku a údržbu subsystému a na implementáciu technickej špecifikácie interoperability, je táto:

Implementácia tejto technickej špecifikácie interoperability si nevyžaduje úplne nový systém hardvéru a softvéru s novým personálom. Dosiahnutie požiadaviek v rámci výsledkov technickej špecifikácie interoperability vedie len k tým zmenám, aktualizáciám alebo funkčným rozšíreniam prevádzky, ktoré už vykonáva súčasný personál. V oblasti odbornej kvalifikácie preto neexistujú žiadne dodatočné požiadavky na existujúce vnútroštátne alebo európske predpisy o odbornej kvalifikácii.

▼B

Ak je potrebné doplňujúce školenie personálu, nemalo by pozostávať len z predvedenia spôsobu prevádzkovania zariadenia. Pracovníci musia poznať a pochopiť svoju špecifickú funkciu, ktorú majú zastávať v celkovom dopravnom procese. Pracovníci si musia byť vedomí najmä požiadavky zachovávať vysokú úroveň pracovného výkonu, keďže je to rozhodujúci faktor pre spoľahlivosť informácií, ktoré sa majú spracovať v neskoršom štádiu.

Odborná kvalifikácia potrebná na zostavovanie a prevádzku vlakov je vymedzená v technickej špecifikácii interoperability pre prevádzku a riadenie dopravy.

4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky**

Zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu vyžadované na prevádzku a údržbu príslušného subsystému a na implementáciu technickej špecifikácie interoperability sú takéto:

Neexistujú žiadne dodatočné požiadavky k existujúcim vnútroštátnym alebo európskym zdravotným a bezpečnostným predpisom.

4.8. **Registre povolených typov vozidiel a infraštruktúry**

Podľa článku 34 ods. 1 smernice 2008/57/ES „agentúra zriadi a vedie register typov vozidiel, ktorým členské štáty povolili uvedenie do prevádzky v železničnej sieti Spoločenstva“. Podľa článku 35 ods. 1 smernice 2008/57/ES „každý členský štát zabezpečí, aby sa register infraštruktúry uverejňoval a aktualizoval“.

Vzhľadom na ročnú aktualizáciu a uverejňovanie týchto registrov sa nemôžu používať pre subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave. TSI preto nemá s týmito registrami žiadnu súvislosť.

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY

5.1. **Vymedzenie pojmu**

Podľa článku 2 písm. f) smernice 2008/57/ES „komponenty interoperability“ znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.

5.2. **Zoznam komponentov**

Komponenty interoperability sú upravené príslušnými ustanoveniami smernice 2008/57/ES.

Nie sú určené žiadne komponenty interoperability, pokiaľ ide o subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave.

Na plnenie požiadaviek tejto technickej špecifikácie interoperability sú potrebné iba štandardné IT zariadenia bez akýchkoľvek špecifických aspektov interoperability v železničnom prostredí. To platí pre používané hardvérové komponenty a štandardný softvér, ako napríklad operačný systém a databázy. Aplikačný softvér je u každého používateľa individuálny a môže byť upravený a vylepšený podľa používateľovej aktuálnej funkcionality a jeho potrieb. Navrhovaná „štruktúra integrácie aplikácií“ predpokladá, že aplikácie nemusia mať ten istý interný informačný model. Integrácia aplikácií sa vymedzuje ako proces umožnenia spolupráce nezávisle navrhnutých aplikačných systémov.

▼B

5.3. **Výkonnosť a špecifikácie komponentov**

Pozri kapitolu 5.2, nie sú relevantné pre technickú špecifikáciu interoperability Telematické aplikácie v osobnej doprave.

6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE KOMPONENTOV A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU

6.1. **Komponenty interoperability**

6.1.1. *Postupy posudzovania*

Nie je relevantné pre TSI Telematické aplikácie v osobnej doprave.

6.1.2. *Modul*

Nie je relevantné pre TSI Telematické aplikácie v osobnej doprave.

6.2. **Subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave**

Podľa prílohy II k smernici 2008/57/ES sú subsystémy rozčlenené na štrukturálne a funkčné oblasti. Pre technické špecifikácie interoperability v štrukturálnej oblasti je posudzovanie zhody povinné. Subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave patrí do funkčnej oblasti a v tejto technickej špecifikácii interoperability sa neurčujú žiadne moduly na posudzovanie zhody.

7. VYKONÁVANIE

7.1. **Úvod**

Táto technická špecifikácia interoperability sa vzťahuje na subsystém Telematické aplikácie v osobnej doprave. Tento subsystém je funkčný v súlade s prílohou II k smernici 2008/57/ES. Uplatňovanie tejto technickej špecifikácie interoperability sa preto neopiera o pojem nových, obnovených ani zmodernizovaných subsystémov, ako je zvykom v prípade technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa štrukturálnych subsystémov, okrem prípadov, keď je to špecifikované v technickej špecifikácii interoperability.

TSI sa bude vykonávať vo týchto fázach:

— prvá fáza: podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán,

— druhá fáza: vývoj,

— tretia fáza: zavedenie.

7.2. **Prvá fáza – podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán**

Prvá fáza má tri ciele:

1. Vymedziť systém výmeny údajov (ďalej ako „systém“) pozostávajúci zo spoločných komponentov a vzájomného prepojenia informačných a komunikačných systémov zainteresovaných subjektov, schopný plniť požiadavky tohto nariadenia.

2. Potvrdiť takýto systém z hľadiska technickej a hospodárskej realizovateľnosti.

3. Vypracovať plán činností považovaných za nevyhnutné na zavedenie systému vrátane vhodných etáp na sledovanie pokroku jeho zavádzania zo strany Komisie, Európskej železničnej agentúry, členských štátov a zainteresovaných strán.

7.2.1. *Projektové riadenie prvej fázy*

Komisia ustanoví riadiaci výbor najneskôr do jedného mesiaca od uverejnenia tohto nariadenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, ktorý bude zložený zo:

— zastupiteľských orgánov zo železničného sektora pôsobiacich na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004 („zastupiteľské orgány železničného sektora“),

▼B

— zástupcov predajcov cestovných lístkov,

— zástupcu európskych cestujúcich,

— Európskej železničnej agentúry a

— Komisie.

Tomuto riadiacemu výboru musí spolupredsedať a) Komisia, ako aj b) osoba vymenovaná zastupiteľskými orgánmi železničného sektora. Komisia s pomocou členov riadiaceho výboru vypracuje rokovací poriadok tohto riadiaceho výboru, ktorý riadiaci výbor schváli. Prijaté rozhodnutia musia byť transparentné a musia byť podložené riadnymi technickými a hospodárskymi dôvodmi.

Členovia riadiaceho výboru môžu riadiacemu výboru navrhnúť, aby boli ako pozorovatelia začlenené aj iné organizácie, ak na to existujú riadne technické a organizačné dôvody.

7.2.2. *Úlohy a kompetencie*

7.2.2.1. Zainteresované subjekty

1. Projektový tím zriadený zastupujúcimi orgánmi železničného sektora a zástupcom predajcov cestovných lístkov vypracuje podrobné špecifikácie IT, riadenie a hlavný plán na základe pracovného programu, ktorý schváli riadiaci výbor.

2. Projektový tím zriadi potrebné pracovné skupiny, v ktorých sa spoja odborné znalosti od Európskej železničnej agentúry, železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov staníc, zástupcov zamestnancov predajcov cestovných lístkov a zástupcov cestujúcich.

3. Projektový tím vedie celý projekt transparentne a všetky zápisnice, dokumenty a výsledky projektového tímu a jeho pracovných skupín musia byť trvalo a plne prístupné Komisii a Európskej železničnej agentúre.

4. Projektový tím každý mesiac pošle riadiacemu výboru správy o pokroku a v plnej miere berie do úvahy jeho rozhodnutia. Štruktúru a obsah správy o pokroku schváli riadiaci výbor na úvodnom zasadnutí.

5. Projektový tím poskytne informácie železničným podnikom, manažérom infraštruktúry, prevádzkovateľom staníc, predajcom cestovných lístkov a zástupcom cestujúcich, s ktorými ich konzultuje. Osobitnú pozornosť venuje malým železničným podnikom a železničným podnikom, ktoré nie sú členmi zastupiteľských orgánov železničného sektora, ktoré informuje a s ktorými konzultuje.

6. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia staníc, predajcovia cestovných lístkov a zástupcovia cestujúcich podporia tento projekt tým, že poskytnú informácie a funkčné a technické znalosti, keď o to projektový tím požiada.

7.2.2.2. Európska železničná agentúra

1. Európska železničná agentúra monitoruje a vyhodnocuje vývoj podrobných špecifikácií IT, riadenia a hlavného plánu s cieľom stanoviť, či boli dosiahnuté plánované ciele.

2. Európska železničná agentúra predloží Komisii odporúčanie o podrobných špecifikáciách IT, riadení a hlavnom pláne.

▼B

7.2.2.3. K o m i s i a

1. Komisia predloží projektovému tímu zoznam orgánov, ktoré sa majú zapojiť do projektu.

2. Po prijatí podrobných špecifikácií IT, riadenia a hlavného plánu ich Komisia posúdi na základe odporúčania Európskej železničnej agentúry a na základe tohto posúdenia prijme potrebné opatrenia s cieľom zmeniť a doplniť v súčasnosti platnú technickú špecifikáciu interoperability.

3. Komisia bude informovať členské štáty prostredníctvom výboru ustanoveného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES.

7.2.3. *Výsledky*

Podrobné špecifikácie IT musia opísať tento systém a jasným a jednoznačným spôsobom určiť, ako tento systém plní požiadavky TAP TSI. Vypracovanie takýchto špecifikácií si vyžaduje systematickú analýzu príslušných technických, prevádzkových, hospodárskych a inštitucionálnych otázok, ktoré podporujú proces vykonávania TAP TSI. Výsledky preto musia okrem iného zahŕňať toto:

1. Funkčné, technické a výkonnostné špecifikácie, súvisiace údaje, požiadavky týkajúce sa rozhrania, požiadavky na bezpečnosť a kvalitu.

2. Návrh systému globálnej architektúry. Musí opisovať, akým spôsobom sa potrebné komponenty vzájomne ovplyvňujú a zapadajú do seba. To musí vychádzať z analýzy systémových konfigurácií schopných integrovať existujúce IT zariadenia a súčasne zabezpečiť požadovanú funkčnosť a výkon.

Hlavný plán zahŕňa:

1. Identifikáciu činností potrebných na dosiahnutie zavedenia systému.

2. Plán migrácie, ktorý zahŕňa súbor fáz vedúci k okamžitým a overiteľným hmatateľným výsledkom, a to z existujúceho rámca informácií zainteresovaných strán a komunikačných systémov do samotného systému.

3. Podrobný plán jednotlivých etáp.

4. Hodnotenie rizika kľúčových fáz hlavného plánu.

5. Posúdenie celkových nákladov životného cyklu (LCC) spojených so zavádzaním a prevádzkou systému, spolu s plánom ďalších investícií a zodpovedajúcou analýzou nákladov a výnosov.

Riadenie musí obsahovať identifikáciu príslušných štruktúr riadenia, metód a postupov na podporu vývoja a overovania systému a následne jeho zavedenia a prevádzky v teréne, ako aj riadenia počas celej jeho životnosti (vrátane riadenia sporov medzi zúčastnenými stranami v súlade s ustanoveniami tejto TSI).

7.2.4. *Etapy*

1. Úvodné stretnutie projektového tímu a riadiaceho výboru sa uskutoční najneskôr do dvoch mesiacov od uverejnenia tohto nariadenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

   a) Projektový tím na úvodnom stretnutí predloží opis projektu a pracovný program projektu vrátane harmonogramu. V opise

▼B

projektu sa vysvetlí chápanie úloh, organizácia projektu, úlohy, zodpovednosti a projektové metódy vrátane procesu konzultácie a informovania všetkých zainteresovaných strán.

b) Na úvodnom stretnutí projektový tím a riadiaci výbor prerokujú a schvália obsah a úroveň podrobností priebežnej správy a mesačnej správy o pokroku uvedených v oddiele 7.2.2.1.

2. Projektový tím predloží riadiacemu výboru priebežnú správu najneskôr do piatich mesiacov od konania úvodného stretnutia.

3. Výsledky musia byť predložené Komisii a Európskej železničnej agentúre najneskôr do 10 mesiacov od konania úvodného stretnutia.

4. Európska železničná agentúra predloží Komisii odporúčanie týkajúce sa predložených výsledkov najneskôr do dvoch mesiacov po ich prijatí.

7.3. **Druhá fáza 2 – Vývoj**

Všetky zúčastnené subjekty musia rozvíjať systém na základe zmien a doplnení tejto technickej špecifikácie interoperability.

7.4. **Tretia fáza 3 – Zavedenie**

Všetky zúčastnené subjekty zavedú tento systém na základe zmien a doplnení tejto technickej špecifikácie interoperability.

7.5. **Riadenie zmien**

7.5.1. *Proces riadenia zmien*

Účelom postupov riadenia zmien je zabezpečiť, aby sa riadnym spôsobom analyzovali náklady a prínosy týchto zmien a aby sa tieto zmeny vykonávali kontrolovaným spôsobom. Tieto postupy, ktoré vymedzuje, zavádza, podporuje a riadi Európska železničná agentúra, zahŕňajú:

— identifikáciu technických obmedzení, ktoré sú základom zmeny,

— potvrdenie osoby, ktorá preberá zodpovednosť za postup vykonávania zmien,

— postup overovania zmien, ktoré sa majú realizovať,

— stratégiu riadenia zmien, uvoľnenia, migrácie a zavedenia,

— vymedzenie zodpovedností za riadenie podrobných špecifikácií, ako aj za zabezpečenie kvality a riadenie konfigurácií.

Výbor pre riadenie zmien (CCB) pozostáva z Európskej železničnej agentúry, zastupiteľských orgánov železničného sektora, zastupiteľského orgánu predajcov cestovných lístkov, zastupiteľského orgánu cestujúcich a členských štátov. Takéto spojenie rôznych strán zabezpečí určitý pohľad na zmeny, ktoré majú byť vykonané, a celkové hodnotenie ich dôsledkov. Výbor pre riadenie zmien musí v konečnom dôsledku fungovať pod záštitou Európskej železničnej agentúry.

7.5.2. *Špecifický proces riadenia zmien pre technické dokumenty uverejnené Európskou železničnou agentúrou*

Technickými dokumentmi citovanými v kapitole 4 tejto TSI (s výnimkou noriem, ktoré súvisia s otvorenými bodmi) a uvedenými v prílohe III k tomuto nariadeniu sú technické dokumenty, ktoré uverejnila Európska železničná agentúra podľa článku 5 ods. 8 smernice 2008/57/ES.

▼B

Toto riadenie zmien pre tieto technické dokumenty ustanoví Európska železničná agentúra v súlade s týmito kritériami:

1. Požiadavky na zmeny týkajúce sa technických dokumentov sú predložené buď prostredníctvom vnútroštátnych bezpečnostných orgánov (NSA), alebo prostredníctvom zastupiteľských orgánov železničného sektora pôsobiacich na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 881/2004, alebo prostredníctvom zástupcu predajcov cestovných lístkov, alebo orgánu, ktorý pôvodne vypracoval špecifikácie, ktoré boli predchodcami technických dokumentov.

2. Európska železničná agentúra zhromažďuje a ukladá žiadosti o zmenu.

3. Európska železničná agentúra predkladá žiadosti o zmenu vyhradenej pracovnej skupine ERA, ktorá ich vyhodnotí a vypracuje návrh, v prípade potreby spolu s hospodárskym hodnotením.

4. Európska železničná agentúra potom predkladá žiadosť o zmenu a súvisiaci návrh Výboru pre riadenie zmien, ktorý túto žiadosť o zmenu schváli, neschváli alebo jej schválenie odloží.

5. Ak žiadosť o zmenu nebola schválená, Európska železničná agentúra zašle späť žiadateľovi buď dôvod zamietnutia, alebo žiadosť o dodatočné informácie týkajúce sa návrhu žiadosti na zmenu.

6. Ak bola žiadosť o zmenu schválená, technický dokument sa zmení a doplní.

7. Pred uverejnením modifikovaného technického dokumentu sa to oznámi Komisii spolu so žiadosťou o zmenu a hospodárskym hodnotením.

8. Komisia bude členské štáty informovať prostredníctvom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES.

9. Nová verzia technického dokumentu a schválená žiadosť o zmenu sa sprístupnia na webovej stránke Európskej železničnej agentúry.

V prípade, že sa riadením zmeny ovplyvňujú prvky, ktoré sa bežne používajú v rámci TAF TSI, tieto zmeny sa uskutočnia tak, aby boli čo v čo najbližšej spojitosti s implementovanou TAF TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

7.6. Špecifické prípady

7.6.1. *Úvod*

Pre ďalej uvedené špecifické prípady sú povolené tieto osobitné ustanovenia:

a) prípady „P“: trvalé prípady;

b) prípady „T“: dočasné prípady, pri ktorých sa odporúča, aby sa cieľový systém dosiahol do roku 2020 (cieľ stanovený v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete [1]), zmenenom a doplnenom rozhodnutím č. 884/2004/ES [2]).

7.6.2. *Zoznam špecifických prípadov*

Pre túto TSI nie sú uvedené žiadne špecifické prípady.

8. SLOVNÍK

Vymedzenie pojmov v tomto slovníku sa vzťahuje na používanie termínov v tejto technickej špecifikácii interoperability.

[1] Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1
[2] Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Termín	Opis
Strana prístupu	je buď: licencovaný železničný podnik alebo v rozsahu určenom každým členským štátom iná strana, ktorá sa snaží získať trasu vlaku v cestovnom poriadku na prevádzku železničnej dopravy na svojom území s komerčným alebo verejnoprospešným zámerom. Príkladom takýchto oprávnených strán môžu byť verejné orgány alebo akákoľvek iná strana, ktorá má uzavretú zmluvu o prístupe, alebo: medzinárodná skupina takýchto strán, ktorá je známa aj ako skupina žiadateľov alebo skupina strany prístupu
ACID	znamená atomicitu, konzistentnosť, izoláciu, trvalosť. Toto sú štyri primárne atribúty spoločné pre každú transakciu: Atomicita: V transakcii, ktorá zahŕňa dve alebo viac samostatných informácií, sú odovzdané buď všetky informácie, alebo žiadna. Konzistentnosť: Transakcia buď vytvorí nový a platný stav údajov, alebo ak sa vyskytne chyba, vráti všetky údaje do stavu pred začiatkom transakcie. Izolácia: Transakcia, ktorá prebieha a doteraz nebola vykonaná, musí zostať izolovaná od každej ďalšej transakcie. Životnosť: Odovzdané údaje sú uložené systémom tak, že aj v prípade poruchy a reštartovania systému sú údaje dostupné v správnom stave. Obsah pojmu ACID je opísaný v norme ISO/IEC 10026-1:1992 oddiele 4. Každý z týchto atribútov sa môže merať v porovnaní so štandardnou hodnotou. Vo všeobecnosti je však transakčný prevádzkovateľ alebo monitor určený na realizáciu koncepcie ACID. V distribuovanom systéme je jedným spôsobom na dosiahnutie ACID použitie dvojfázového záväzku (2PC), ktorý zaisťuje, že všetky zúčastnené strany sa zaviažu ukončiť transakciu, alebo sa nezaviaže ani jedna strana a transakcia sa vráti späť.
Dátum/čas príchodu, skutočný,	je skutočný dátum (a čas) príchodu dopravného prostriedku.
Dátum/čas príchodu, odhadovaný,	je dátum (a čas) príchodu dopravného prostriedku založený na aktuálnej prognóze.
Dátum/čas príchodu, plánovaný,	je dátum (a čas) príchodu dopravného prostriedku podľa cestovného poriadku.
Oneskorený príchod, očakávaný,	je časový rozdiel medzi odhadovaným dátumom/časom príchodu a plánovaným dátumom/časom príchodu.
Oneskorený príchod, skutočný,	je časový rozdiel medzi skutočným dátumom/časom príchodu a plánovaným dátumom/časom príchodu.
Podľa uváženia	znamená, že železničný podnik môže rozhodovať na základe svojich skúseností a svojich potrieb.
Prideľujúci systém	je elektronický systém, v ktorom sa nachádza katalóg dopravných služieb, pri ktorých poskytovateľ dopravných služieb oprávňuje distribútorov vydávať cestovné doklady.
Prideľujúci subjekt	je spoločnosť riadiaca prideľujúci systém. Môže ísť o dopravcu.
Oprávnený verejný orgán	je verejný orgán, ktorý má zákonnú povinnosť alebo právo poskytovať verejnosti cestovné informácie, a takisto verejný orgán, ktorý je zodpovedný za vykonávanie nariadenia (ES) č. 1371/2007 podľa článku 30 ods. 1 nariadenia.

▼B

Termín	Opis
Dostupnosť	znamená informácie (dopravná služba, typ ponuky, tarifa, iné služby), ktoré môžu cestujúci skutočne získať v danom okamihu pre konkrétny vlak. Nesmie sa zamieňať s ponukou oznamujúcou, že dopravná služba, typ ponuky, tarifa, iné služby sú síce pôvodne plánované, ale mohli by byť vypredané, a preto ich cestujúci v danom časovom okamihu pre konkrétny vlak nemôže získať.
Základný parameter	je akákoľvek právne záväzná, technická alebo prevádzková podmienka, ktorá je z hľadiska interoperability rozhodujúca a vyžaduje si rozhodnutie v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2, skôr než spoločný zastupiteľský orgán vypracuje akýkoľvek návrh TSI.
Rezervácia (predaj)	je predaj cestovného lístka s rezerváciou alebo bez nej.
Dopravca	je zmluvný železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel zmluvu o preprave, alebo viaceré na seba nadväzujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy.
Dopravca, spoločný,	je dopravca spojený dohodou o spolupráci s jedným alebo viacerými inými dopravcami na prevádzkovanie dopravy.
Dopravca, výlučný,	je dopravca, ktorý vykonáva dopravnú službu nezávisle od ostatných dopravcov.
Kanál	je spôsob (napr. automat na predaj lístkov, médiá vo vlaku, verejné webové služby, predaj po telefóne, mobilný predaj lístkov), prostredníctvom ktorého železničný podnik poskytuje službu (informácie, predaj lístkov, vrátenie peňazí za lístky, odpoveď na sťažnosti atď.) cestujúcim.
Identifikačné číslo osobného vozňa	je jedinečné identifikačné číslo osobného vozňa.
Komisia	je Európska komisia.
Produkt COTS	znamená komerčne voľne dostupné produkty.
Zákazník	je osoba, ktorá má v úmysle kúpiť, kupuje alebo si kúpila produkt železničnej dopravy pre seba alebo inú osobu/osoby. Z tohto dôvodu to môže byť iná osoba ako cestujúci (pozri cestujúci).
Dešifrovanie	je prevod zašifrovaných údajov späť do ich pôvodnej podoby.
Meškanie	je časový rozdiel medzi časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a skutočným alebo očakávaným príchodom.
Časová odchýlka	je prevádzkové meškanie alebo predčasný príchod vzhľadom na stanovený čas podľa cestovného poriadku.
Dátum/čas odchodu, skutočný,	je skutočný dátum (a čas) odchodu dopravného prostriedku.
Dátum/čas odchodu, odhadovaný,	je dátum (a čas) odchodu dopravného prostriedku založený na aktuálnom odhade.
Dátum/čas odchodu, plánovaný,	je dátum (a čas) odchodu dopravného prostriedku podľa cestovného poriadku.
Smernica 2008/57/ES	je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.
Meškanie pri odchode, skutočné,	je časový rozdiel medzi skutočným dátumom/časom odchodu a plánovaným dátumom/časom odchodu.

▼B

Termín	Opis
Meškanie pri odchode, očakávané,	je časový rozdiel od dátumu/času odchodu a očakávaného dátumu/času odchodu.
Zobrazenie	je akékoľvek dynamické vizuálne zariadenie umiestnené buď v staniciach, alebo v exteriéri resp. interiéri vlakov na účely informovania cestujúcich.
Distribútor	je podnik poskytujúci právne a technické kapacity vydavateľom lístkov, aby mohli predávať produkty železničnej dopravy alebo poskytovať online zariadenia pre zákazníkov na kúpu produktov železničnej dopravy. Okrem toho môže distribútor ponúkať služby vydavateľom lístkov zostavovaním kompletných ciest (odchod – príchod) vykonávaných na úsekoch ciest rôznymi dopravcami, ako si to vyžaduje cestujúci. Distribútorom môže byť dopravca.
Vnútroštátna cesta	je preprava osôb po železnici, pri ktorej cestujúci neprekročí hranicu členského štátu.
Vnútroštátna osobná železničná doprava	je osobná železničná doprava, ktorá neprekročí hranicu členského štátu.
Šifrovanie	je šifrovanie údajov.
ERA	pozri Európska železničná agentúra.
Základné požiadavky	sú všetky podmienky stanovené v prílohe III k smernici 2008/57/ES, ktoré musia spĺňať systém transeurópskych železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní.
ETA	je odhadovaný čas príchodu (vlaku do stanice).
ETH	je odhadovaný čas odovzdania (vlaku od jedného manažéra infraštruktúry druhému).
ETI	je odhadovaný čas výmeny (vlaku medzi dvoma železničnými podnikmi).
Európska železničná agentúra	je agentúra zriadená podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra.
Cestovné	je poplatok za prepravu alebo službu.
Predpoklad	je najlepší odhadovaný čas udalosti (napr. čas príchodu, odchodu alebo prechádzania vlaku).
Predpokladaný bod	je cieľový bod, pre ktorý sa vytvára predpoklad. Môže sa týkať príchodu, odchodu, prechodu alebo odovzdania.
Zahraničná osobná železničná doprava	je osobná železničná doprava, ktorú si cestujúci zakúpili v danej krajine, ale ktorá je vykonaná v krajine odlišnej od krajiny nákupu.
Zahraničný predaj	je predaj cestovného lístka vydavateľom lístkov, ktorý nie je dopravcom (jedným z dopravcov) prevádzkujúcim vlak, v ktorom sa cestovný lístok použije. Vydavateľ lístkov má sídlo v krajine odlišnej od krajiny dopravcu/dopravcov.
FTP	je protokol na prenos súborov. Protokol na prenos súborov medzi počítačovými systémami v sieti TCP/IP.
Plnenie	je proces, na základe ktorého je produkt dodaný zákazníkovi po jeho zakúpení.
Všeobecné prepravné podmienky	sú platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou.

▼B

Termín	Opis
Vlak s paušálnou cenou	je vlak, do ktorého môže cestujúci nastúpiť len v prípade, že si zakúpil lístok za paušálnu cenu.
Bod odovzdania	je bod, v ktorom zodpovednosť prechádza z jedného manažéra infraštruktúry na druhého.
HTTP	je hypertextový prenosový protokol. Protokol klient/server používaný na pripojenie k serverom na internetovej sieti.
IM	je každý orgán alebo podnik, ktorý je zodpovedný najmä za zriadenie a údržbu železničnej infraštruktúry. To môže zahŕňať aj sprevádzkovanie riadiacich a zabezpečovacích systémov infraštruktúry. Funkcie manažéra infraštruktúry na koridore alebo na jeho časti môžu byť pridelené rôznym orgánom alebo podnikom.
Manažér infraštruktúry (IM)	Pozri IM.
Cestovné lístky s integrovanou rezerváciou – IRT	sú druh cestovných lístkov obmedzených na konkrétny vlak na konkrétny dátum/čas. Lístok IRT možno predávať len prostredníctvom online transakcie medzi predajným terminálom a prideľujúcim systémom, v ktorom je uvedený príslušný vlak.
Výmena medzi dopravcami	je presun kontroly z jedného železničného podniku na iný z praktických prevádzkových, bezpečnostných dôvodov a z dôvodov zodpovednosti. Príklady: — nadväzujúce železničné podniky, — vlaky s vykonávajúcimi dopravcami, — prenos informácií medzi rôznymi železničnými podnikmi.
Výmenný bod	je miesto, v ktorom sa prenáša kontrola vlaku z jedného železničného podniku na iný železničný podnik Pokiaľ ide o chod vlaku, vlak prevezme od iného železničného podniku železničný podnik, ktorý teraz vlastní trasu pre nasledujúci úsek cesty.
Medziľahlý bod	je miesto, ktoré vymedzuje začiatočný alebo konečný bod úseku cesty. Môže ísť napríklad o bod výmeny, odovzdania alebo manipulácie.
Medzinárodná osobná železničná doprava	je osobná železničná doprava, ktorá prekročí hranicu minimálne jedného členského štátu.
Medzinárodná cesta	je preprava osôb po železnici, pri ktorej cestujúci prekročí hranicu minimálne jedného členského štátu.
Medzinárodný predaj	je predaj cestovných lístkov na medzinárodnú cestu.
Komponent interoperability	je akýkoľvek základný komponent, skupina komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.
IP	je internetový protokol.
Vydavateľ	je podnik predávajúci cestovný lístok a prijímajúci platbu. Môže to byť dopravca a/alebo distribútor. Vydávajúcim subjektom je podnik označený na cestovnom lístku prostredníctvom svojho kódu a prípadne svojho loga.

▼B

Termín	Opis
Cesta	je pohyb cestujúceho (alebo niekoľkých cestujúcich, ktorí cestujú spoločne) z miesta A do miesta B.
Plánovač cesty	je IT systém, ktorý predkladá návrhy na cestu. Návrh na cestu je súbor jedného alebo viacerých komerčných prepravných služieb, ktorý odpovedá aspoň na otázku: Ako sa dostanem z miesta A do miesta B v určitom dátume a čase odchodu/príchodu? Táto otázka by mohla obsahovať zložitejšie dodatočné kritériá, napríklad „najrýchlejšie“, „najlacnejšie“, „bez prestupov“ atď. Cestujúci si môže vytvárať návrhy na cesty sám, prehľadávaním rôznych zdrojov informácií, alebo mu ich môže ponúkať plánovač cesty.
Prevádzkovateľ	je osoba, ktorá je vlastníkom vozidla alebo má právo ním disponovať, využíva toto vozidlo ekonomicky nepretržite ako dopravný prostriedok a je ako taká registrovaná v Registri koľajových vozidiel.
Identifikačné číslo rušňa	je jedinečné identifikačné číslo hnacieho vozidla.
Sprístupniť	znamená uverejniť informácie alebo údaje, v rámci ktorých je možné uplatniť kontrolu prístupu.
Preukázanie sa na základe zoznamu	je spôsob plnenia, keď zákazník uskutočňuje nákup v predstihu (napr. doma) a dostane len potvrdenie, zvyčajne s referenčným kódom. Podnik vykonávajúci tento druh predaja poskytuje organizácii kontrolujúcej lístky zoznam všetkých cestujúcich (a referenčné kódy) pre konkrétny vlak. Cestujúci TCO jednoducho prejaví svoje želanie nastúpiť na vlak pred odchodom/po odchode. TCO skontroluje, či je cestujúci oprávnený nastúpiť do vlaku/zostať vo vlaku.
Trhová cena	Pozri paušálnu cenu.
Metaúdaje	Tento pojem jednoducho znamená údaje o údajoch. Opisuje údaje, softvérové služby a komponenty obsiahnuté v podnikových informačných systémoch. Medzi príklady typov metaúdajov patria štandardné definície dát, informácie o mieste a trase a riadenie synchronizácie na distribúciu zdieľaných údajov.
Notifikované orgány	sú orgány, ktoré sú zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability alebo za hodnotenie postupu ES na overenie subsystémov.
Vlak NRT	je vlak, do ktorého môžu nastúpiť cestujúci, ak si v rámci medzinárodného alebo zahraničného predaja zakúpili cestovný lístok bez integrovanej rezervácie.
NRT	Cestovný lístok bez integrovanej rezervácie – ide o spôsob predaja vlakových cestovných lístkov v rámci medzinárodného alebo zahraničného predaja, keď cestovný lístok môže byť vydaný na mieste bez online transakcie prostredníctvom prideľujúceho systému. Cestovné lístky bez integrovanej rezervácie sú vždy otvorené lístky, t. j. zmluva o preprave je platná pre každý vlak NRT prechádzajúci po danej trase vyznačenej na lístku v rámci vymedzeného obdobia platnosti. Na vydanie lístka bez integrovanej rezervácie potrebuje vydavateľ zoznam východiskových a cieľových staníc („sériu“) a jednu alebo viac tabuliek cien zodpovedajúcich vzdialenostiam. Rezervácie sa môžu (a v niektorých prípadoch musia) zakúpiť spolu s lístkom.
Ponuka	Pozri dostupnosť.
Oficiálna internetová stránka	je verejná internetová stránka spoločnosti, na ktorej sú uverejňované komerčné informácie pre zákazníkov. Táto internetová stránka musí byť počítačovo spracovateľná v súlade s príslušnými usmerneniami o dostupnosti internetového obsahu.

▼B

Termín	Opis
Jednotné kontaktné miesto	Medzinárodné partnerstvo medzi manažérmi železničnej infraštruktúry, ktoré poskytuje jediný kontaktný bod pre železničných zákazníkov na účely: objednania špecifických vlakových trás v medzinárodnej nákladnej doprave, monitorovania pohybu celého vlaku, všeobecne aj fakturovania poplatkov za prístup na trať v mene manažérov infraštruktúry.
Cestujúci	je osoba, ktorá zamýšľa uskutočniť, uskutočňuje alebo uskutočnila cestu s použitím prepravnej služby a ostatných služieb jedného alebo viacerých železničných podnikov. Môže sa líšiť od zákazníka (pozri zákazník).
Trasa	je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami za daný časový úsek (trasa je vymedzená v čase a priestore).
Číslo trasy	je číslo definovanej vlakovej trasy.
Platba	je presun peňažných prostriedkov od jednej strany (napríklad zákazník) druhej strane (napríklad distribútor). Platba zvyčajne prebieha výmenou za poskytnutie prepravy alebo služby.
Peer-to-Peer (Rovný s rovným)	sa vzťahuje na kategóriu systémov a aplikácií, ktoré používajú distribuované zdroje na vykonanie rozhodujúcej funkcie decentralizovaným spôsobom.
Osoba so zníženou pohyblivosťou (PRM)	je osoba, ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená pre akékoľvek fyzické postihnutie (poškodenie orgánov zmyslového vnímania alebo pohybového ústrojenstva, trvalé alebo dočasné), duševné postihnutie alebo poškodenie alebo z iného dôvodu postihnutia, alebo pre vek a ktorej situácia si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôsobenie služieb, ktoré sú k dispozícii pre všetkých cestujúcich, jej potrebám.
Nástupište	je priestor na stanici, ktorý umožňuje vystúpiť z vlaku/nastúpiť na vlak.
Primárne údaje	sú základné údaje ako vstupné referenčné údaje pre správy alebo ako základ pre funkcionalitu a výpočet odvodených údajov.
PRM	Pozri osoba so zníženou pohyblivosťou.
Produkt	je typ vlaku s určitým typom služieb (napr. vysokorýchlostný, miesta na úschovu bicyklov, ubytovanie osôb so zníženou pohyblivosťou, ležadlá a/alebo spacie vozne, jedálenské vozne, samoobslužné zariadenia atď.) za príslušné ceny, ktoré môžu byť spojené so špecifickými podmienkami.
Uverejnenie	znamená uverejniť informácie alebo údaje, v rámci ktorých nie je možné uplatniť kontrolu prístupu.
Systém železníc	je (ako „systém transeurópskych železníc“) štruktúra opísaná v prílohe I (smernica 2008/57/ES), pozostávajúca z tratí a pevných zariadení, transeurópskej dopravnej siete vybudovanej alebo modernizovanej na účely konvenčnej železničnej dopravy a kombinovanej železničnej dopravy plus koľajové vozidlá určené na jazdu v rámci tejto infraštruktúry.
Železničný podnik	je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovať služby železničnej prepravy tovaru a/alebo cestujúcich, pričom tento podnik musí zabezpečiť trakciu; patria sem aj spoločnosti, ktoré zabezpečujú len trakciu.
Pravidelné vs. krátkodobé postupy	pravidelný postup je postup, ktorý sa vykonáva v rámci určitého obdobia, ktoré trvá sedem alebo viac dní. Krátkodobý postup je postup, ktorý sa vykonáva v rámci určitého obdobia, ktoré je kratšie ako sedem dní.

▼B

Termín	Opis
Bod hlásenia	je buď bod prechodu, ktorý používa manažér infraštruktúry na poskytovanie (iba) informácií o chode vlaku, alebo bod, v ktorom sa stanovujú prognózy.
Schránka	je uloženie údajov podobné databáze a dátovému slovníku, obyčajne však zahŕňa komplexné prostredie systému riadenia informácií. Musí zahŕňať nielen opisy štruktúr údajov (to znamená subjekty a prvky), ale tiež metaúdaje s významom pre podnik, dátové zobrazenia, správy, programy a systémy.
Rezervácia	je povolenie na papieri alebo v elektronickej forme, ktoré oprávňuje na službu (preprava alebo pomoc) podľa vopred potvrdených personalizovaných dopravných opatrení.
Rezervačný systém	je počítačový systém používaný na ukladanie a získavanie informácií a vykonávanie cestovných transakcií. Rezervačný systém musí byť schopný udržiavať aktuálny stav informácií v reálnom čase a musí byť prístupný agentom/maloobchodným predajcom z celého sveta.
Maloobchodný predajca	je osoba alebo podnik, ktorí zákazníkom predávajú cestovné lístky bez rezervácie alebo s rezerváciou pre osobnú železničnú prepravu. Maloobchodný predajca môže byť železničný podnik (agent) alebo akreditovaná cestovná agentúra.
Trať	je geografická cesta zo začiatočného bodu do cieľového bodu.
Úsek trate	je časť trate.
RU	Pozri železničný podnik.
Predaj	Pozri rezervácia.
Služba	Pozri prepravná služba.
Poskytovateľ služby	je zodpovedný subjekt poskytujúci akékoľvek služby súvisiace s prepravou cestujúcich.
Musieť	znamená, že vymedzenie pojmu je absolútnou požiadavkou špecifikácie.
Krátkodobé postupy	Pozri pravidelné vs. krátkodobé postupy.
Krátkodobá žiadosť o trasu	je individuálna žiadosť o trasu v súlade s článkom 23 smernice 2001/14/ES na základe dodatočných požiadaviek na prepravu alebo prevádzkových potrieb.
SQL	je štruktúrovaný dopytovací jazyk. Jazyk, ktorý vyvinula spoločnosť IBM, potom bol štandardizovaný prostredníctvom ANSI a ISO, ktorý sa používa na tvorbu, riadenie a vyhľadávanie údajov v relačných databázach.
Zainteresované subjekty	je každá osoba alebo organizácia s odôvodneným záujmom na poskytovaní vlakovej služby, napríklad: — železničný podnik, — poskytovateľ rušňov, — poskytovateľ vozňov, — rušňovodič/poskytovateľ vlakovej čaty, — manažér infraštruktúry (IM), — prevádzkovateľ vozového parku, — prevádzkovateľ prievoznej lode, — pracovník, — predajca cestovných lístkov, — cestujúci.

▼B

Termín	Opis
Stanica	je miesto na železnici, kde môžu odchádzať, zastavovať alebo končiť osobné vlaky.
Prevádzkovateľ stanice	je organizačná jednotka v členskom štáte, ktorá nesie zodpovednosť za riadenie železničnej stanice a môže byť zároveň manažérom infraštruktúry.
Vykonávajúci dopravca	je železničný podnik, ktorý neuzavrel zmluvu o preprave s cestujúcim, ale železničný podnik, ktorý je zmluvnou stranou zmluvy o preprave, ho poveril vykonaním celej železničnej prepravy alebo jej časti.
Tarifa	je špecifický súbor poplatkov dostupných v danom vlaku, v daný deň alebo na daný úsek cesty. Tarify môžu byť zoskupené do rôznych kategórií (ako sú verejné poplatky, skupinové poplatky atď.).
TCO	je organizácia na kontrolu lístkov. Je to organizácia, ktorá je oprávnená kontrolovať cestovné lístky. Prevažne dopravca. V prípade potreby môže TCO poskytovať distribútorom bezpečnostné certifikáty na medzinárodné cestovné lístky vytlačené cestujúcim (IRTHP).
Technický dokument	je akýkoľvek technický dokument, ktorý uverejnila Európska železničná agentúra podľa článku 5 ods. 8 smernice 2008/57/ES.
Technická špecifikácia interoperability	je špecifikácia prijatá v súlade so smernicou 2008/57/ES, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu systému železníc.
TETA	Pozri odhadovaný čas príchodu vlaku.
Tretia strana	je akýkoľvek verejný alebo súkromný podnik, ktorý nie je železničným podnikom ani manažérom infraštruktúry a ktorý poskytuje podporné služby alebo služby súvisiace so službami/dopravnými službami.
Priamy cestovný lístok	je cestovný lístok alebo cestovné lístky, ktoré predstavujú zmluvu o preprave na služby železničnej prepravy nadväzujúce na seba, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky.
Cestovný lístok	je hmotná alebo nehmotná registrácia oprávňujúca cestujúceho na zmluvné používanie jednej alebo viacerých komerčných prepravných služieb, ktoré ponúka jeden alebo viaceré železničné podniky.
Predplatený lístok	je metóda plnenia, keď zákazník uskutoční nákup v predstihu (napr. doma) a vyzdvihne si lístky vo východiskovej stanici, pri pokladni alebo v predajnom automate.
Predajca cestovných lístkov	je každý predajca služieb železničnej dopravy, ktorý uzatvára zmluvy o preprave a predáva cestovné lístky v mene železničného podniku alebo vo vlastnom mene.
Cestovný poriadok	je zoznam komerčných prepravných služieb, ktoré ponúka železničný podnik v rámci určitého časového intervalu.
TOD	pozri predplatený lístok.
Cestovná kancelária	je organizátor alebo maloobchodný predajca, v zmysle článku 2 ods. 2 a 3 smernice 90/314/EHS, ktorý nie je železničným podnikom.
Odhadovaný čas príchodu vlaku	je odhadovaný čas príchodu vlaku v konkrétnom bode, napríklad v bode odovzdania, vo výmennom bode, v cieli vlaku.
Trasa vlaku	je dráha vlaku definovaná v čase a priestore.

▼B

Termín	Opis
Chod vlaku prerušený	znamená, že pokračovanie vlaku je neznáme a vychádza z miestnych podmienok v danom čase a podľa názoru zainteresovaných strán. Ak je dĺžka meškania známa, manažér infraštruktúry pošle správu o prognóze chodu vlaku.
Transeurópska železničná sieť	je železničná sieť opísaná v prílohe I k smernici 2008/57/ES.
Zmluva o preprave	je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom cestovných lístkov a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb.
Druh dopravy	je určitý druh dopravného prostriedku, ktorý je schopný prepravovať cestujúcich (vlak, lietadlo, autobus atď.).
Dopravná služba	je komerčná dopravná služba alebo dopravná služba v rámci zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme medzi dvoma alebo viacerými miestami, ktoré ponúka železničný podnik podľa uverejneného cestovného poriadku. Dopravná služba sa bežne vykonáva prostredníctvom konkrétneho druhu dopravy.
Poskytovateľ dopravnej služby	je súkromná alebo verejná spoločnosť oprávnená prepravovať ľudí v rámci vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej dopravy. Poskytovateľ dopravnej služby uznáva cestovné doklady vydané akreditovanými predajnými miestami svojich distribútorov. Plní úlohu zmluvného dopravcu, s ktorým cestujúci uzavrel zmluvu o preprave. Prevádzkou dopravnej služby môže byť sčasti alebo v celku poverený vykonávajúci dopravca.
TSI	Pozri technická špecifikácia interoperability.
XML	je jazyk XML (rozšíriteľný značkovací jazyk).
XQL	je rozšírený štruktúrovaný opytovací jazyk.

▼B

PRÍLOHA II

ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV

V súlade s článkom 5 ods. 6 smernice 2008/57/ES boli identifikované tieto otvorené body:

Oddiel	Otvorené body
4.2.2.1.	Technický dokument o postupe a informáciách používaných v tejto súvislosti týkajúcich sa údajov o tarifách pre vnútroštátny predaj
4.2.10.	Norma na spracovanie bezpečnostných prvkov na distribúciu produktov
4.2.11.2.	Norma pre európsky „predplatený lístok“ a európske „preukázanie sa na základe zoznamu“
4.2.11.3.	Technický dokument alebo norma o spôsoboch priameho plnenia, ktoré sú spojené s cestovným lístkom a/alebo rezerváciou a s druhom média v prípade vnútroštátneho predaja
4.2.11.4.	Technický dokument alebo norma o spôsoboch nepriameho plnenia, ktoré sú spojené s cestovným lístkom a/alebo rezerváciou a s druhom média v prípade vnútroštátneho predaja
4.2.22.	Norma na výmenu informácií o poplatkoch v súvislosti s prepojením s inými druhmi dopravy

▼**M1**

PRÍLOHA III

Zoznam technických dokumentov, na ktoré sa odkazuje v tejto TSI

Referenčný dokument	Označenie
B.1. (V1.1.1)	Počítačové generovanie a výmena tarifných údajov určených na medzinárodný alebo zahraničný predaj – lístky NRT
B.2. (V1.1)	Počítačové generovanie a výmena tarifných údajov určených na medzinárodný a zahraničný predaj – cestovné lístky s integrovanou rezerváciou (IRT)
B.3. (V1.1)	Počítačové generovanie a výmena tarifných údajov určených na medzinárodný alebo zahraničný predaj – špeciálne ponuky
B.4. (V1.1.1)	Príručka na zavedenie správ EDIFACT týkajúcich sa výmeny údajov o cestovných poriadkoch
B.5. (V1.1)	Elektronická rezervácia miest na sedenie/ležanie a elektronický výdaj cestovných dokladov – výmena správ
B.6. (V1.1)	Elektronická rezervácia miest na sedenie/ležanie a elektronický výdaj prepravných dokladov (normy RCT2)
B.7. (V1.1.1)	Medzinárodné cestovné lístky určené na vytlačenie cestujúcimi
B.8. (V1.1)	Štandardné číselné kódovanie pre železničné podniky, manažérov infraštruktúry a ostatné spoločnosti zapojené do reťazca železničnej dopravy
B.9. (V1.1)	Štandardné číselné kódovanie miest
B.10 (V1.1)	Elektronická rezervácia pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou – výmena správ
B.30. (V1.1)	Schéma – katalóg správ/dátových súborov potrebný na komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry o TAP TSI

▼B

PRÍLOHA IV

ZOZNAM TARÍF PRE MEDZINÁRODNÝ ALEBO ZAHRANIČNÝ PREDAJ

C.1. **Tarify NRT**

Hlavný obsah údajov o tarifách NRT je takýto:

— série,

— produkty,

— služby,

— kódy dopravcov,

— cenníky cestovného,

— zoznam staníc.

Tarify NRT musia byť dostupné vopred, aspoň tri mesiace pred vstupom týchto taríf do platnosti.

C.2. **Tarify IRT**

Hlavný obsah údajov o tarifách IRT je takýto:

— tarify,

— rozsah taríf,

— karty používané s trhovými cenami,

— typy výluky,

— podmienky predaja,

— popredajné podmienky,

— cenníky cestovného,

— zoznam staníc/zón.

Tarify IRT musia byť dostupné vopred v súlade s ich podmienkami predaja.

C.3. **Osobitné tarify**

Hlavný obsah údajov o osobitných tarifách je takýto:

— ponuka a jej podmienky,

— poplatky,

— príplatky,

— povolenia,

— počet cestujúcich/sprevádzajúcich cestujúcich a ich kategórie,

— typy zliav,

— typy výluky,

— podmienky predaja,

— popredajné podmienky,

— rezervačné poplatky,

— série,

— vlaky vrátane ich kategórií a zariadení.

Osobitné tarify musia byť dostupné vopred v súlade s podmienkami predaja.