PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2021/541

ze dne 26. března 2021,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1305/2014, pokud jde o zjednodušení a zlepšení výpočtu a výměny údajů a aktualizaci procesu správy řízení změn

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ([1]), a zejména na čl. 5 odst. 11 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 19 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ([2]) požaduje, aby Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura") podávala doporučení Komisi k technickým specifikacím pro interoperabilitu (dále jen „TSI") a jejich revizi v souladu s článkem 5 směrnice (EU) 2016/797 a aby zajišťovala přizpůsobování TSI technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům.

(2) Podle článku 13 rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ([3]) musí být nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ([4]) (dále jen „TSI TAF") přezkoumáno, mimo jiné za účelem zjednodušení postupu aktualizace jeho technické základní specifikace v souladu s procesem správy řízení změn (dále jen „CCM") TSI TAF a za účelem vypracování, přezkoumání nebo zjednodušení obsahu a struktury zpráv definovaných v TSI TAF ve vztahu k výměně informací s jinými systémy či provozovateli.

(3) Za tímto účelem podala agentura dne 9. září 2020 Komisi doporučení s cílem začlenit do TSI TAF nové nebo upravené specifikace týkající se metodik a informačních toků ohledně očekávaného času příjezdu, sledovacích údajů pro zákazníky a výměny údajů s jinými systémy a s cílem upravit proces CCM.

(4) Nařízení (EU) č. 1305/2014 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(5) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 51 odst. 1 směrnice (EU) 2016/797,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha nařízení (EU) č. 1305/2014 se nahrazuje zněním uvedeným v příloze tohoto nařízení.

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

([3]) Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu (Úř. věst. L 210, 15.8.2017, s. 5).

([4]) Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě" železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006 (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 438).

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 26. března 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

OBSAH

1. ÚVOD 23
1.1. Zkratky 23
1.2. Referenční dokumenty 23
1.3. Technická oblast působnosti 24
1.4. Místní oblast působnosti 24
2. DEFINICE SUBSYSTÉMU A OBLASTI PŮSOBNOSTI 24
2.1. Funkce spadající do oblasti působnosti této TSI 24
2.2. Funkce nespadající do oblasti působnosti této TSI 25
2.3. Stručný popis subsystému 25
2.3.1. Zvažované procesy 25
3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY 26
3.1. Soulad se základními požadavky 26
3.2. Základní požadavky 26
3.3. Hlediska týkající se obecných požadavků 26
3.3.1. Bezpečnost 26
3.3.2. Spolehlivost a dostupnost 26
3.3.3. Ochrana zdraví 26
3.3.4. Ochrana životního prostředí 26
3.3.5. Technická kompatibilita 27
3.3.6. Přístupnost 27
4. POPIS SUBSYSTÉMU 27
4.1. Úvod 27
4.2. Funkční a technické specifikace subsystému 27
4.2.1. Údaje nákladního listu 28
4.2.2. Žádost o trasu a přidělení trasy 28
4.2.3. Příprava vlaku 30
4.2.4. Informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku 31
4.2.5. Informace o narušení provozu 32
4.2.6. ETI/ETA zásilky 32
4.2.7. Pohyb vozu 34
4.2.8. Výměna údajů za účelem zlepšení kvality 35
4.2.9. Hlavní referenční údaje 35
4.2.10. Různé referenční soubory a databáze 36
4.2.11. Sítě a komunikace 37

4.3. Funkční a technické specifikace rozhraní 39
4.3.1. Rozhraní s TSI pro subsystém „Infrastruktura“ 39
4.3.2. Rozhraní s TSI pro subsystém „Řízení a zabezpečení“ 39
4.3.3. Rozhraní se subsystémem „Kolejová vozidla“ 40
4.3.4. Rozhraní s TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“ 40
4.3.5. Rozhraní se subsystémem „Využití telematiky v osobní dopravě“ 40
4.4. Provozní pravidla 40
4.4.1. Kvalita údajů 41
4.4.2. Provoz centrálního repozitáře 42
4.5. Pravidla údržby 42
4.6. Odborné kvalifikace 42
4.7. Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti 42
5. PRVKY INTEROPERABILITY 43
5.1. Definice 43
5.2. Seznam prvků 43
5.3. Výkon a vlastnosti prvků 43
6. POSOUZENÍ SHODY PRVKŮ A/NEBO JEJICH VHODNOSTI K POUŽÍVÁNÍ A OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMU 43
6.1. Prvky interoperability 43
6.1.1. Postup při posuzování 43
6.1.2. Modul 43
6.2. Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ 43
6.2.1. Posouzení shody nástrojů IT 43
7. PROVÁDĚNÍ 44
7.1. Úvod 44
7.2. Řízení změn 45
7.2.1. Proces řízení změn 45
7.2.2. Specifický proces řízení změn pro dokumenty uvedené v dodatku I k tomuto nařízení 45
Dodatek I – Seznam technické dokumentace 47
Dodatek II – Slovníček pojmů 48
Dodatek III – Úkoly národního kontaktního místa pro TAF/TAP 56

1. **ÚVOD**

1.1. **Zkratky**

Tabulka 1

Zkratky

Zkratka	Definice
CI	Společné rozhraní (Common Interface)
EK	Evropská komise
ERA	Agentura Evropské unie pro železnice (také jen „agentura“)
PI	Provozovatel infrastruktury
ISO	Mezinárodní organizace pro normalizaci
LCL	Objem zásilky menší než naložený kontejner (Less than Container Loads)
HŽP	Hlavní železniční podnik
RISC	Výbor pro interoperabilitu a bezpečnost v železniční dopravě (Rail Interoperability and Safety Committee)
ŽP	Železniční podnik
TAF	Využití telematiky v nákladní dopravě (Telematics Applications for Freight)
TAP	Využití telematiky v osobní dopravě (Telematics Applications for Passengers)
TCP/IP	Protokol pro řízení přenosu/internetový protokol (Transmission Control Protocol/Internet Protocol)
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
DV	Držitelé vozů

1.2. **Referenční dokumenty**

Tabulka 2

Referenční dokumenty

Ref. č.	Referenční dokument	Název	Datum vydání posledního znění
(1)	Směrnice (EU) 2016/797	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44)	27. 5. 2020
(2)	Nařízení (EU) č. 454/2011 o TSI TAP	Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11)	27. 5. 2019
(3)	Směrnice 2012/34/EU	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32)	14. 11. 2017
(4)	ERA-TD-105	TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX F – TAF TSI DATA AND MESSAGE MODEL (TSI TAF – příloha D.2: dodatek F – Vzor údajů a zpráv TSI TAF)	

(5)	Nařízení č. 62/2006 o TSI TAF	Nařízení Komise (ES) č. 62/2006 ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 13, 18.1.2006, s. 1)	18. 1. 2006
(6)	K(2010) 2576 v konečném znění	Rozhodnutí Komise K(2010) 2576 v konečném znění ze dne 29. dubna 2010 o pověření Evropské železniční agentury vypracováním a přezkumem technických specifikací pro interoperabilitu za účelem rozšíření oblasti jejich působnosti na celý železniční systém Evropské unie	29. 4. 2010
(7)	Směrnice (EU) 2016/798	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102)	26. 5. 2016
(8)	Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474	Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu (Úř. věst. L 210, 15.8.2017, s. 5).	15. 8. 2017

1.3. Technická oblast působnosti

Tato technická specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI TAF“) se týká prvku „Využití v nákladní dopravě“ subsystému „Využití telematiky“ zahrnutého do funkční oblasti seznamu v příloze II směrnice (EU) 2016/797 a popsaného v bodě 2.6 písm. b) uvedené přílohy.

Účelem této TSI TAF je zajistit efektivní výměnu informací stanovením technického rámce, aby proces přepravy byl co možná nejvíce hospodářsky životaschopný. Tato TSI TAF se týká využití telematiky v nákladní dopravě a řízení její návaznosti na jiné druhy dopravy, což znamená, že se vedle samotného provozu vlaků zaměřuje na dopravní služby železničního podniku obecně. Po bezpečnostní stránce se zabývá pouze existencí datových prvků; hodnoty nebudou mít žádný vliv na bezpečnost provozu vlaku a dodržování požadavků TSI TAF nelze považovat za dodržování bezpečnostních požadavků.

TSI TAF má vliv i na podmínky využívání železniční dopravy uživateli. V tomto směru se pojmem uživatelé rozumí nejenom provozovatelé infrastruktury nebo železniční podniky, ale i všichni další poskytovatelé služeb, jako jsou držitelé vozů, provozovatelé intermodální dopravy a rovněž zákazníci.

1.4. Místní oblast působnosti

Tato TSI se použije na síť Unie, jak je definována v příloze I oddíle 1 směrnice (EU) 2016/797.

2. DEFINICE SUBSYSTÉMU A OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1. Funkce spadající do oblasti působnosti této TSI

Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ je definován v bodě 2.6 písm. b) přílohy II směrnice (EU) 2016/797.

Zahrnuje zejména:

— využití v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů a vlaků v reálném čase),

— systémy seřaďování a přidělování, přičemž systémem přidělování se rozumí řazení vlaků,

— rezervační systémy, kterými se rozumí rezervace tras vlaků,

— zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

2.2. Funkce nespadající do oblasti působnosti této TSI

Do oblasti působnosti této TSI nespadají platební a fakturační systémy pro zákazníky ani systémy pro platby a fakturaci mezi různými poskytovateli služeb, jako jsou železniční podniky nebo provozovatelé infrastruktury. Systém výměny dat podle kapitoly 4.2 (Funkční a technické specifikace subsystému) však poskytuje informace potřebné jako základ pro platby plynoucí z dopravních služeb.

Dlouhodobé plánování jízdních řádů nespadá do oblasti působnosti této TSI pro subsystém „Využití telematiky". Na některých místech se nicméně TSI odvolává na výsledek dlouhodobého plánování, má-li vazbu na efektivní výměnu informací potřebných pro provoz vlaků.

2.3. Stručný popis subsystému

2.3.1. *Zvažované procesy*

Vezmeme-li v úvahu potřeby zákazníka, jednou ze služeb je organizovat a řídit dopravu v souladu se smlouvou mezi hlavním železničním podnikem (HŽP) a zákazníkem.

HŽP je pro zákazníka jediným kontaktním místem. Je-li do dopravního řetězce zapojen více než jeden železniční podnik, odpovídá HŽP také za koordinaci s ostatními železničními podniky. Tuto službu může rovněž vykonávat dopravce nebo jakýkoli jiný subjekt.

Tato TSI pro odvětví nákladní železniční dopravy je v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 omezena pouze na PI a výměnu dat mezi ŽP a HŽP. Tato TSI umožňuje HŽP poskytovat zákazníkovi informace, a to:

— informace o trase,

— informace o jízdě vlaku v dohodnutých místech hlášení, včetně alespoň míst odjezdu, výměnných míst/míst předávky a míst příjezdu smluvní dopravy,

— předpokládaný čas příjezdu (ETA) do místa konečného určení, včetně seřaďovacích nádraží a intermodálních terminálů,

— informace o narušení provozu. Jakmile se HŽP dozví o narušení provozu, předá informace včas zákazníkovi.

Příslušné zprávy (jež jsou v souladu s TAF) pro doručení těchto informací jsou stanoveny v kapitole 4.

ŽP/HŽP musí mít obecně schopnost přinejmenším:

— DEFINOVAT: služby, pokud jde o cenové podmínky a doby přepravy, nabídku vozů (je-li to na místě), informace o vozech/intermodálních jednotkách (poloha, stav a předpokládaný čas příjezdu (ETA) vozu/intermodální jednotky), místa, kde mohou být zásilky naloženy do prázdných vozů, kontejnerů atd.,

— POSKYTOVAT: stanovené služby spolehlivým, plynulým způsobem prostřednictvím využití společných podnikových postupů a vzájemně provázaných systémů. ŽP, PI a jiní poskytovatelé služeb a zúčastnění partneři, jako je celní správa, si musejí být schopni vyměňovat informace elektronickou cestou,

— MĚŘIT: kvalitu poskytnuté služby vůči tomu, co bylo stanoveno, tj. fakturovanou cenu oproti ceně nabízené, skutečnou dobu průjezdu oproti přislíbené, počet dodaných vozů vůči objednaným, časy ETA oproti skutečným časům příjezdu,

— FUNGOVAT: produktivním způsobem, pokud jde o využívání: kapacity vlaků, infrastruktury a vozového parku prostřednictvím vhodných podnikových postupů, systémů a výměny dat potřebných pro plánování vozů/intermodálních jednotek a vlaků.

Manipulace s prázdnými vozy je důležitá zejména tehdy, jde-li o vozy, které může používat více subjektů. V zásadě není rozdíl mezi manipulací s naloženými nebo prázdnými vozy. Přeprava prázdných vozů vychází také ze zásilkových příkazů, u kterých je za zákazníka objednávajícího tyto prázdné vozy považován správce vozového parku.

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1. Soulad se základními požadavky

V souladu se směrnicí (EU) 2016/797 musí železniční systém Unie, subsystémy a jejich prvky interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně stanoveným v příloze III uvedené směrnice.

V oblasti působnosti této TSI bude splnění odpovídajících základních požadavků na subsystém uvedených v kapitole 3 zajištěno splněním specifikací popsaných v kapitole 4 (Popis subsystému).

3.2. Základní požadavky

Základní požadavky se týkají:

— bezpečnosti,

— spolehlivosti a dostupnosti,

— ochrany zdraví,

— ochrany životního prostředí,

— technické kompatibility,

— přístupnosti.

Podle směrnice (EU) 2016/797 mohou být základní požadavky obecně použitelné na celý transevropský železniční systém, nebo mohou být specifické pro každý subsystém a jeho prvky.

3.3. Hlediska týkající se obecných požadavků

V případě subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ se uplatňují tato obecná hlediska:

3.3.1. *Bezpečnost*

Základní požadavky 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 a 1.1.5 přílohy III směrnice (EU) 2016/797 nejsou pro subsystém „Využití telematiky“ relevantní.

3.3.2. *Spolehlivost a dostupnost*

„Kontrola a údržba pevných nebo pohyblivých konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku musí být organizována, prováděna a kvantifikována takovým způsobem, aby byl zajištěn jejich provoz za určených podmínek.“

Tento základní požadavek je splněn těmito kapitolami:

— kapitolou 4.2.9: Hlavní referenční údaje,

— kapitolou 4.2.10: Různé referenční soubory a databáze,

— kapitolou 4.2.11: Sítě a komunikace.

3.3.3. *Ochrana zdraví*

Základní požadavky 1.3.1 a 1.3.2 přílohy III směrnice (EU) 2016/797 nejsou pro subsystém „Využití telematiky“ relevantní.

3.3.4. *Ochrana životního prostředí*

Základní požadavky 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 a 1.4.5 přílohy III směrnice (EU) 2016/797 nejsou pro subsystém „Využití telematiky“ relevantní.

3.3.5. *Technická kompatibilita*

Základní požadavek 1.5 přílohy III směrnice (EU) 2016/797 není pro subsystém „Využití telematiky“ relevantní.

3.3.6. *Přístupnost*

Základní požadavek 1.6 přílohy III směrnice 2016/797 není pro subsystém „Využití telematiky“ relevantní.

4. **POPIS SUBSYSTÉMU**

4.1. **Úvod**

Železniční systém, na který se vztahuje směrnice (EU) 2016/797 a jehož součástí je subsystém „Využití telematiky“, je integrovaný systém, u něhož musí být ověřován soulad. Tento soulad musí být kontrolován především s ohledem na specifikace subsystému, jeho rozhraní se systémem, do něhož je začleněn, jakož i na pravidla provozování a pravidla údržby.

Při uvážení všech příslušných základních požadavků je subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ charakterizován takto:

4.2. **Funkční a technické specifikace subsystému**

S ohledem na základní požadavky v kapitole 3 zahrnují funkční a technické specifikace subsystému tyto parametry:

— údaje nákladního listu,

— žádost o trasu a přidělení trasy,

— přípravu vlaku,

— informace o jízdě vlaku a prognózu jízdy vlaku,

— informace v případě narušení provozu,

— ETI/ETA vozu/intermodální jednotky,

— pohyb vozu,

— výměnu údajů za účelem zlepšení kvality,

— hlavní referenční údaje,

— různé referenční soubory a databáze,

— sítě a komunikace.

Kromě ustanovení kapitoly 4 a jejích podkapitol si může každá zúčastněná strana vyměňovat zprávy podle kapitoly 4.2.2.3 (pouze během provozu nebo přípravy provozu vlaku), 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.2, 4.2.6.3 a 4.2.6.4 s ostatními zúčastněnými stranami zapojenými do téže nákladní dopravy za podmínky, že jsou zúčastněné strany identifikovatelné. Tyto výměny zpráv si může odesílatel účtovat.

HŽP odpovídá za informování zákazníků v souladu se smluvním ujednáním.

Podrobné specifikace údajů jsou definovány v úplném katalogu údajů. Povinné formáty zpráv a údajů tohoto katalogu jsou definovány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“, který je uveden v dodatku I. Kromě toho mohou být ke stejnému účelu použity jiné stávající normy, pokud zúčastněné strany uzavřely zvláštní dohodu, která použití těchto norem umožňuje, zejména pro kombinovanou/intermodální dopravu na území členských států EU, jež hraničí se třetími zeměmi.

Obecné poznámky ke struktuře zpráv

Zprávy jsou strukturovány do dvou souborů údajů:

— Kontrolní údaje: definovány povinným záhlavím zpráv katalogu.

— Informační údaje: definovány povinným/volitelným obsahem každé zprávy a povinným/volitelným souborem údajů v katalogu.

Pokud jsou v tomto nařízení zpráva nebo datový prvek definovány jako volitelné, rozhodnou zúčastněné strany, zda je použijí. Používání těchto zpráv a datových prvků musí být součástí smluvního ujednání. Pokud jsou volitelné prvky v katalogu údajů za určitých podmínek povinné, musí tak být v katalogu údajů uvedeno.

4.2.1. *Údaje nákladního listu*

4.2.1.1. Nákladní list zákazníka

Zákazník zašle nákladní list hlavnímu ŽP. Musí v něm být uvedeny všechny informace potřebné pro přepravu zásilky od odesílatele k příjemci podle „Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM)“ a „Jednotných právních předpisů pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě (CUV)“. HŽP musí doplnit další informace. Podmnožina údajů nákladního listu, včetně dodatečných údajů, je popsána v dodatku I, dokument TAF TSI – ANNEX D.2: APPENDIX A (WAGON/ILU TRIP PLANNING) a dodatku I, dokument TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model (4) uvedených v tabulce v dodatku I k tomuto nařízení.

V případě otevřeného přístupu má hlavní ŽP jednající se zákazníkem všechny informace včetně doplňujících údajů. Nepotřebuje si vyměňovat žádné zprávy s jinými ŽP. Tyto údaje tvoří též základ pro rychlou žádost o trasu, je-li to zapotřebí pro splnění nákladního listu.

Následující zprávy jsou určeny pro případ, kdy se nejedná o otevřený přístup. Obsah těchto zpráv může být též základem pro rychlé žádosti o trasu, je-li to zapotřebí pro splnění nákladního listu.

4.2.1.2. Zásilkové příkazy

Zásilkový příkaz je primárně podmnožinou informací na nákladním listu. HŽP ho musí předat ŽP zapojeným do dopravního řetězce. Zásilkový příkaz musí obsahovat náležité informace, které potřebuje ŽP k uskutečnění dopravy, za niž zodpovídá, až do předávky navazujícímu ŽP.

Povinná struktura údajů na zásilkovém příkazu a podrobné formáty této zprávy jsou uvedeny ve zprávě „Zásilkový příkaz“ (Consignment Order message) v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

Hlavní obsah těchto zásilkových příkazů tvoří následující údaje:

— informace o odesílateli a příjemci,

— informace o směrování,

— identifikace zásilky,

— informace o vozu,

— časové a místní údaje.

4.2.2. *Žádost o trasu a přidělení trasy*

4.2.2.1. Úvodní poznámky

Prvek „Trasa“ (Path) definuje údaje, které je třeba uchovávat, o vyžádané, schválené a skutečné trase a charakteristiky vlaku pro každý úsek této trasy. Níže se uvádí popis informací, které musí mít k dispozici provozovatel infrastruktury a/nebo přidělující subjekt (PS). Tyto informace musejí být aktualizovány, kdykoli dojde ke změně. Informace o roční trase proto musí umožnit vyhledání údajů pro účely krátkodobých změn. HŽP musí zejména informovat zákazníka, pokud se ho to týká.

Rychlá žádost o trasu

V důsledku výjimek nastalých v průběhu jízdy vlaku nebo v důsledku poptávky po dopravě oznámené s malým časovým předstihem musí mít ŽP nebo žadatel možnost získat *ad hoc* trasu v síti.

ŽP/žadatel jednající jako odpovědný žadatel musí provozovateli infrastruktury poskytnout všechny potřebné údaje o tom, kdy a kudy je potřeba, aby vlak jel, společně s fyzickými charakteristikami, které se týkají infrastruktury. Tyto požadavky jsou platné pro všechny rychlé žádosti o trasu a související zprávy. Na evropské úrovni pro to není stanoven žádný minimální časový rámec. Minimální časové rámce mohou být stanoveny v prohlášení o dráze.

Rychlá žádost o trasu nezahrnuje otázky řízení dopravy. Časový limit mezi krátkodobými trasami a změnami trasy v rámci řízení dopravy podléhá místním dohodám a může být uveden v prohlášení o dráze.

Požadavky zohledňující odpovědnost železničního podniku/žadatele/PI během procesu žádosti o trasu a přidělování trasy nejsou součástí tohoto nařízení. Příslušné informace jsou uvedeny v prováděcím nařízení Komise (EU) 2019/773 ([1]) (TSI OPE).

4.2.2.2. Zpráva „Žádost o trasu“

ŽP/žadatel, který přebírá úlohu odpovědného žadatele, zašle provozovateli infrastruktury (PI)/přidělujícímu subjektu (PS) zprávu „Žádost o trasu“.

Definice povinné struktury zprávy „Žádost o trasu“ (Path Request message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.2.3. Zpráva „Údaje o trase“

PI/PS jednající jako plánující PI zašle v odpovědi na svou žádost o trasu žádajícímu ŽP/žadateli zprávu „Údaje o trase“.

Definice povinné struktury zprávy „Údaje o trase“ (Path Details message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.2.4. Zpráva „Trasa potvrzena“

Žádající ŽP/žadatel, který přebírá úlohu odpovědného žadatele, zašle zprávu „Trasa potvrzena“ pro potvrzení trasy navržené provozovatelem infrastruktury/přidělujícím subjektem.

Definice povinné struktury zprávy „Trasa potvrzena“ (Path Confirmed message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.2.5. Zpráva „Údaje o trase odmítnuty“

Žádající ŽP/žadatel, který přebírá úlohu odpovědného žadatele, zašle příslušnému PI/PS zprávu „Údaje o trase odmítnuty“ pro odmítnutí navrhovaných údajů o trase.

Definice povinné struktury zprávy „Údaje o trase odmítnuty“ (Path Details Refused message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.2.6. Zpráva „Trasa zrušena“

ŽP/žadatel, který přebírá úlohu odpovědného žadatele (ve fázi plánování) nebo úlohu odpovědného ŽP (v provozu), zašle příslušnému PI/PS zprávu „Trasa zrušena“ pro zrušení celé potvrzené trasy nebo její části.

Definice povinné struktury zprávy „Trasa zrušena“ (Path Cancelled message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 5).

4.2.2.7. Zpráva „Trasa není k dispozici“

PI/PS, který přebírá úlohu plánujícího PI (ve fázi plánování) nebo zastává úlohu odpovědného PI (v provozu), zašle nasmlouvanému ŽP/žadateli zprávu „Trasa není k dispozici“, pokud trasa potvrzená ŽP/žadatelem již není k dispozici.

PI musí ŽP informovat ihned poté, co zjistí, že trasa vlaku není k dispozici. Zprávu „Trasa není k dispozici“ může zaslat kdykoli mezi okamžikem nasmlouvání trasy vlaku a odjezdem vlaku. Příčinou pro zaslání této zprávy může být kupříkladu přerušení na trase.

Zpráva „Trasa není k dispozici“ znamená, že trasu nebo její část nelze použít a již neexistuje.

Je-li k dispozici alternativní trasa, musí PI bez další žádosti ze strany ŽP zaslat alternativní návrh, a to společně s touto zprávou, nebo jakmile je tato trasa známa. Učiní tak zprávou „Údaje o trase“ související se zprávou „Trasa není k dispozici“. Není-li alternativní návrh možný, PI o tom musí ŽP neprodleně informovat.

Definice povinné struktury zprávy „Trasa není k dispozici“ (Path Not Available message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.2.8. Zpráva „Potvrzení o přijetí zprávy“

Příjemce každé zprávy zašle zprávu „Potvrzení o přijetí zprávy“ odesilateli související zprávy pro potvrzení, že jeho starší systém zprávu obdržel.

Definice povinné struktury zprávy „Potvrzení o přijetí zprávy“ (Receipt Confirmed message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.3. *Příprava vlaku*

4.2.3.1. Obecné poznámky

Tento základní parametr popisuje zprávy, které se musí předat během fáze přípravy vlaku až do jeho vypravení.

Příprava vlaku zahrnuje kontrolu kompatibility mezi vlakem a trasou. Tuto kontrolu provádí ŽP na základě informací, které dotyční PI poskytli k popisu infrastruktury a jejím omezením.

Pokud navazující ŽP přebírá vlak jako celek, zašle odpovědný ŽP zprávu „Řazení vlaku“ navazujícímu odpovědnému ŽP. Podle smluvních ujednání musí odpovědný ŽP tuto zprávu zaslat také provozovateli (provozovatelům) infrastruktury. To platí i v případě, že trasu rezervoval jiný odpovědný žadatel, který jízdou vlaku pověřil odpovědný ŽP. Odpovědný ŽP navíc zůstává partnerem pro výměnu zpráv s PI, pokud jízdu vlaku zadává jinému ŽP.

Změní-li se v nějakém místě jízdy řazení vlaku, musí odpovědný ŽP rozeslat tuto zprávu znovu, s aktualizovanými informacemi.

4.2.3.2. Zpráva „Řazení vlaku“

Odpovědný ŽP zašle zprávu „Řazení vlaku“ definující řazení vlaku navazujícímu odpovědnému ŽP zapojenému do této nákladní dopravy a hlavnímu ŽP. Podle prohlášení o dráze zasílá ŽP tuto zprávu také provozovateli (provozovatelům) infrastruktury.

Definice povinné struktury zprávy „Řazení vlaku“ (Train Composition message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

Minimální prvky, které mají být předány výměnou zpráv mezi ŽP a PI pro účely řazení vlaku, jsou definovány v kapitole 4.2.2.7.2 prováděcího nařízení (EU) 2019/773 (TSI OPE).

4.2.3.3. Zpráva „Vlak připraven“

Odpovědný ŽP zašle provozovateli infrastruktury zprávu „Vlak připraven“ pokaždé, kdy je vlak připraven k jízdě po přípravě vlaku, ledaže provozovatel infrastruktury podle vnitrostátních předpisů akceptuje jako zprávu „Vlak připraven“ jízdní řád.

U kombinované dopravy zašle provozovatel terminálu železničnímu podniku zprávu „Vlak připraven“ pokaždé, když je vůz připraven k jízdě. Železniční podnik poskytující trakci do vstupního bodu provozovatele infrastruktury zašle zprávu „Vlak připraven“ železničnímu podniku provozujícímu vlak v síti provozovatele infrastruktury.

Definice povinné struktury zprávy „Vlak připraven“ (Train Ready message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.4. *Informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku*

4.2.4.1. Obecné poznámky

Tento základní parametr stanoví informace o jízdě vlaku a prognózu jízdy vlaku. Musí předepisovat, jak je udržován dialog mezi provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem za účelem výměny informací o jízdě vlaku a prognóz jízdy vlaku.

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

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

Prognóza jízdy vlaku slouží k poskytování informací o předpokládaném čase příjezdu do smluvně dohodnutých míst prognózy. Zprávu musí zaslat provozovatel infrastruktury železničnímu podniku a navazujícímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na provozu vlaku.

Místa hlášení o jízdě vlaku jsou uvedena ve smluvních ujednáních.

Tato výměna informací mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury probíhá vždy mezi odpovědným PI a ŽP, který odpovídá za jízdu vlaku. To platí i v případě, že trasu rezervoval jiný odpovědný žadatel, který jízdou vlaku pověřil odpovědný ŽP. Odpovědný ŽP navíc zůstává partnerem pro výměnu zpráv s PI, pokud jízdu vlaku zadává jinému ŽP.

Podle smluvního ujednání poskytne HŽP zákazníkovi prognózu jízdy vlaku a informace o jízdě vlaku. Obě smluvní strany se na místech hlášení smluvně dohodnou.

4.2.4.2. Zpráva „Prognóza jízdy vlaku“

PI je povinen zaslat tuto zprávu železničnímu podniku, který vypravuje vlak, pro místa předávky, výměnná místa a pro cíl trasy vlaku, jak je popsáno v kapitole 4.2.4.1.

U kombinované dopravy na základě smluvního ujednání zajistí HŽP/odpovědný ŽP, aby byla zpráva „Prognóza jízdy vlaku“ zaslána provozovateli terminálu.

Tuto zprávu musí navíc PI železničnímu podniku zaslat pro všechna další místa hlášení stanovená ve smlouvách mezi ŽP a PI.

Prognózu jízdy vlaku lze také odeslat před jízdou vlaku. Pokud dojde mezi dvěma místy hlášení k dalším zpožděním, musí železniční podnik a provozovatel infrastruktury smluvně definovat mezní úroveň, kdy je třeba zaslat výchozí nebo novou prognózu. Pokud délka zpoždění není známa, musí provozovatel infrastruktury poslat zprávu „Narušení provozu“ (viz kapitola 4.2.5: Informace v případě narušení provozu).

Zpráva „Prognóza jízdy vlaku“ musí obsahovat předpokládaný čas příjezdu do dohodnutého místa prognózy.

Provozovatel infrastruktury zašle tuto zprávu navazujícímu sousednímu provozovateli infrastruktury, který se podílí na jízdě vlaku.

Definice povinné struktury zprávy „Prognóza jízdy vlaku“ (Train Running Forecast message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.4.3. Zpráva „Informace o jízdě vlaku“ a „Příčina zpoždění vlaku“.

PI musí odpovědnému ŽP zaslat zprávu „Informace o jízdě vlaku“ při:

— odjezdu z výchozího místa, příjezdu do místa určení,

— příjezdu do a odjezdu z míst předávky, výměnných míst a dohodnutých míst hlášení dle smlouvy (např. manipulačních míst).

Jakmile je známa příčina zpoždění (první předpoklad), a v případě aktualizace příčiny zpoždění by ji měl PI sdělit odpovědnému ŽP v samostatné zprávě „Příčina zpoždění vlaku“.

Definice povinné struktury zprávy „Informace o jízdě vlaku“ (Train Running Information message) a zprávy „Příčina zpoždění vlaku“ (Train Delay Cause message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – příloha D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.5. *Informace o narušení provozu*

4.2.5.1. Obecné poznámky

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

Když se ŽP dozví o narušení provozu v průběhu jízdy vlaku, za který zodpovídá, musí tuto skutečnost okamžitě sdělit příslušnému PI (to může ŽP provést formou ústní zprávy). Pokud dojde k přerušení jízdy vlaku, zašle provozovatel infrastruktury zprávu „Přerušení jízdy vlaku“ nasmlouvanému železničnímu podniku a navazujícímu sousednímu PI, který se podílí na jízdě vlaku.

Pokud je známa délka zpoždění, musí provozovatel infrastruktury místo toho poslat zprávu „Prognóza jízdy vlaku“.

4.2.5.2. Zpráva „Přerušení jízdy vlaku“

Je-li jízda vlaku přerušena, zašle PI tuto zprávu navazujícímu sousednímu PI, který se podílí na jízdě vlaku, a odpovědnému ŽP.

U kombinované dopravy na základě smluvního ujednání zajistí HŽP/odpovědný ŽP, aby byla zpráva „Přerušení jízdy vlaku“ zaslána provozovateli terminálu.

Definice povinné struktury zprávy „Přerušení jízdy vlaku“ (Train Running Interruption message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.6. *ETI/ETA zásilky*

4.2.6.1. Úvodní poznámky

V kapitole 4.2.2 (Žádost o trasu) je popsána především komunikace mezi ŽP a PI. Tato výměna informací nezahrnuje individuální sledování vozů nebo intermodálních jednotek. Toto sledování provádí ŽP/HŽP na základě zpráv o vlaku a je popsáno v kapitolách 4.2.6 (ETI/ETA zásilky) až 4.2.7 (Pohyb vozu).

Výměnu a aktualizaci informací týkajících se vozů nebo intermodálních jednotek usnadňuje uchovávání „plánů přepravy“ a „pohybů vozů“ (kapitola 4.2.10.2: Jiné databáze).

Pro zákazníka je nejdůležitější informací vždy předpokládaný čas příjezdu (ETA) jeho zásilky a vlaku (TETA – předpokládané časy příjezdu vlaku). ETA vozu a též ETI jsou rovněž základními údaji při komunikaci mezi HŽP a ŽP. Tyto údaje jsou hlavním nástrojem, jehož prostřednictvím může HŽP sledovat fyzickou přepravu zásilky a kontrolovat splnění závazku vůči zákazníkovi.

Všechny předpokládané časy ve zprávách o vlacích se vztahují k příjezdu vlaku do určitého místa, ať už jde o místo předávky, výměnné místo, cíl trasy vlaku nebo jiné místo hlášení. Ve všech případech se jedná o předpokládané časy příjezdu vlaku (TETA).

Podle smluvního ujednání poskytne HŽP zákazníkovi předpokládaný čas příjezdu (ETA) a předpokládaný čas výměny (ETI) na úrovni zásilky a TETA na úrovni vlaku. Obě smluvní strany se smluvně dohodnou na míře podrobností.

U kombinované dopravy se v datových zprávách obsahujících identifikátory přepravních jednotek (např. kontejnery, výměnné kontejnery, návěsy) použije buď kód BIC, nebo ILU podle normy ISO 6346, resp. EN 13044.

4.2.6.2. Výpočet ETI/ETA

Výpočet ETI/ETA vychází z informací od příslušného PI, který ve zprávě „Prognóza jízdy vlaku“ zašle předpokládaný čas příjezdu vlaku pro stanovená místa hlášení (v každém případě pro místa předávky, výměnná místa nebo místa určení včetně intermodálních terminálů) na dohodnuté trase vlaku, např. pro místo předání od jednoho PI navazujícímu PI (v tomto případě je TETA totožný s ETH).

Pokud jde o výměnná místa nebo jiná stanovená místa hlášení na dohodnuté trase vlaku, musí ŽP pro navazujícího ŽP v dopravním řetězci vypočítat k vozům a/nebo intermodálním jednotkám předpokládaný čas výměny (ETI).

Poznámka ke kombinované dopravě: U intermodálních jednotek na vozu je ETI vozu zároveň ETI intermodální jednotky. Pokud jde o ETA intermodálních jednotek, je třeba říci, že ŽP není schopen vypočítat takový ETA či TETA mimo veřejnou síť PI. ŽP proto může poskytnout pouze ETI týkající se ŽP působícího v terminálu, který pak provozovateli příjezdového terminálu poskytne ETA nebo TETA. Na základě tohoto ETA a TETA poskytne provozovatel terminálu provozovateli kombinované dopravy předpokládaný čas vyzvednutí (ETP), který pak tento ETP poskytne konečnému zákazníkovi (např. spedičním firmám, poskytovatelům logistických služeb...).

Hlavní ŽP odpovídá za porovnání ETA a TETA se smluvním závazkem vůči zákazníkovi.

Odchylky ETA a TETA od smluvního závazku vůči zákazníkovi se musí řešit v souladu se smlouvou a mohou být důvodem pro to, aby HŽP použil výstražný řídící postup. Výsledky tohoto postupu předává ve formě varovné zprávy, jak je popsáno níže.

Základem pro výstražný řídící postup je, aby HŽP měl možnost vznést dotaz na odchylky týkající se vlaku nebo vozu. Tento dotaz HŽP a odpověď ŽP jsou také popsány v dalším textu.

4.2.6.3. Zpráva „ETI/ETA vozu“

Účelem této zprávy je zaslat ETI nebo aktualizovaný ETI od jednoho odpovědného ŽP k dalšímu, který na něj navazuje v dopravním řetězci.

Všechny odpovědné ŽP v dopravním řetězci vozů zašlou ETI/ETA nebo aktualizovaný ETI/ETA hlavnímu ŽP. Podle smluvního ujednání hlavní ŽP na základě shromážděných ETI vypočítá přesný ETA nebo TETA a poskytne jej svému zákazníkovi a provozovateli terminálu.

Definice povinné struktury zprávy „ETI/ETA vozu“ (Wagon ETI/ETA message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.6.4. Varovná zpráva

Po porovnání ETA se závazkem vůči zákazníkovi může HŽP zaslat zúčastněným ŽP varovnou zprávu. Definice povinné struktury varovné zprávy (Alert message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

Poznámka: V případě otevřeného přístupu představuje výpočet ETI a ETA interní proces ŽP. V tomto případě je ŽP totožný s HŽP.

4.2.7. *Pohyb vozu*

4.2.7.1. Úvodní poznámky

Aby bylo možno podávat zprávy o pohybu vozů, je zapotřebí údaje obsažené v těchto zprávách uchovávat a zpřístupňovat v elektronické podobě. Tyto údaje musejí být také obsaženy ve zprávách poskytovaných na základě smlouvy oprávněným stranám.

— Oznámení o uvolnění vozu

— Oznámení o odjezdu vozu

— Zpráva o příjezdu vozu do seřaďovacího nádraží

— Odjezd vozu ze seřaďovacího nádraží

— Zpráva o vozových mimořádnostech

— Oznámení o příjezdu vozu

— Oznámení o přistavení vozu příjemci

Podle smluvního ujednání musí HŽP poskytnout zákazníkovi informace o pohybu vozu pomocí níže popsaných zpráv.

4.2.7.2. Zpráva „Oznámení o uvolnění vozu“

Hlavní ŽP nemusí být nutně prvním ŽP v dopravním řetězci. V takovém případě musí HŽP sdělit odpovědnému železničnímu podniku, že vůz je připraven k odtažení na vlečce zákazníka (místo odjezdu, k němuž se zavázal HŽP) v uvedeném čase uvolnění vozu (datum a čas odjezdu).

Tyto události mohou být uloženy v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek. Definice povinné struktury zprávy „Oznámení o uvolnění vozu“ (Wagon Release Notice message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.7.3. Zpráva „Oznámení o odjezdu vozu“

ŽP musí sdělit HŽP skutečné datum a čas, kdy byl vůz odtažen z místa odjezdu.

Tyto události mohou být uloženy v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek. Po předání této zprávy přechází odpovědnost za vůz ze zákazníka na ŽP. Definice povinné struktury zprávy „Oznámení o odjezdu vozu“ (Wagon Departure Notice message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.7.4. Zpráva „Příjezd vozu do seřaďovacího nádraží“

ŽP musí sdělit hlavnímu ŽP, že vůz dorazil do jeho seřaďovacího nádraží. Tato zpráva může vycházet ze zprávy „Informace o jízdě vlaku“ z kapitoly 4.2.4 (Prognóza jízdy vlaku). Tato událost může být uložena v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek. Definice povinné struktury zprávy „Příjezd vozu do seřaďovacího nádraží“ (Wagon Yard Arrival message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.7.5. Zpráva „Odjezd vozu ze seřaďovacího nádraží“

ŽP musí sdělit hlavnímu ŽP, že vůz opustil jeho seřaďovací nádraží. Tato zpráva může vycházet ze zprávy „Informace o jízdě vlaku“ z kapitoly 4.2.4 (Prognóza jízdy vlaku). Tato událost může být uložena v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek. Definice povinné struktury zprávy „Odjezd vozu ze seřaďovacího nádraží“ (Wagon Yard Departure message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.7.6. Zpráva o vozové mimořádnosti

ŽP musí informovat HŽP, stane-li se s vozem něco mimořádného, co by mohlo mít vliv na ETI/ETA nebo co vyžaduje nějaké další kroky. Tato zpráva vyžaduje ve většině případů také vypočtení nového ETI/ETA. Rozhodne-li HŽP, že je třeba stanovit nový ETI/ETA, zašle železničnímu podniku, který tuto zprávu poslal, zpět zprávu se sdělením „požadován ETI/ETA“ (zpráva: žádost o nový ETI/ETA (New ETI/ETA Request) na základě zprávy o vozové mimořádnosti). Nový výpočet ETI/ETA musí proběhnout podle postupu popsaného v kapitole 4.2.6 (ETI/ETA zásilky).

Tato informace může být uložena v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek. Definice povinné struktury zprávy o vozové mimořádnosti (Wagon Exception message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.7.7. Zpráva „Oznámení o příjezdu vozu“

Poslední ŽP v dopravním řetězci vozu nebo intermodální jednotky musí sdělit HŽP, že vůz dorazil do jeho seřaďovacího nádraží (stanice ŽP). Definice povinné struktury zprávy „Oznámení o příjezdu vozu“ (Wagon Arrival Notice message) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.7.8. Zpráva „Oznámení o přistavení vozu příjemci“

Poslední ŽP v dopravním řetězci vozu musí sdělit HŽP, že vůz byl umístěn na vlečku příjemce.

Poznámka: V případě otevřeného přístupu představuje popsaný pohyb vozu interní proces ŽP (HŽP). Přesto však musí být provedeny všechny výpočty a uloženy všechny údaje tak, jak to požaduje smlouva HŽP se zákazníkem.

Diagram posloupnosti těchto zpráv založený na příkladu 1 pro výpočet ETI vozů 1 a 2 (viz kapitola 4.2.6.2: Výpočet ETI/ETA) je zahrnut do diagramu pro vykazování výměny (Interchange Reporting) v kapitole 6 dokumentu „TAF TSI – Annex A.5: Figures and Sequence Diagrams of the TAF TSI messages“ uvedeného v dodatku I.

4.2.8. *Výměna údajů za účelem zlepšení kvality*

Aby bylo evropské železniční odvětví konkurenceschopné, musí svým zákazníkům poskytovat kvalitnější služby (viz též bod 2.7.1 přílohy III směrnice (EU) 2016/797). Nezbytným předpokladem zlepšování kvality služeb jsou různá měření po dokončení přepravy. Vedle měření kvality služby poskytnuté zákazníkovi musejí HŽP, ŽP a PI měřit kvalitu jednotlivých částí služby, které dohromady tvoří celý produkt dodaný zákazníkovi. Proces měření začíná tím, že si provozovatelé infrastruktury a železniční podniky (zejména jde-li o HŽP) zvolí individuální parametr kvality, trasu nebo místo a sledované období, v němž se budou skutečné výsledky poměřovat vůči předem stanoveným kritériím, která obvykle bývají stanovena ve smlouvě. Výsledky procesu měření musí jasně ukazovat míru splnění cílů vytyčených smluvními stranami.

4.2.9. *Hlavní referenční údaje*

4.2.9.1. Předmluva

Na podporu přípravy vlaku a provozu vozů zpřístupní držitel vozů údaje o kolejových vozidlech v referenční databázi kolejových vozidel.

4.2.9.2. Referenční databáze kolejových vozidel

Držitel kolejových vozidel odpovídá za uchovávání údajů o kolejových vozidlech v referenční databázi kolejových vozidel.

Informace, které musejí být obsaženy v jednotlivých referenčních databázích kolejových vozidel, jsou podrobně popsány v dodatku I dodatku C.

Referenční databáze kolejových vozidel musí umožňovat snadný přístup k referenčním údajům, aby se omezil objem dat přenášených při každé operaci. Obsah databází musí být přístupný všem poskytovatelům služeb (zejména PI a ŽP) na základě strukturovaných přístupových práv podle privilegií.

Záznamy v referenční databázi kolejových vozidel lze rozdělit následovně:

— Správní údaje týkající se certifikace a registrace. Podle článku 5 nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ([2]) uchovávají držitelé vozů kromě toho certifikační identifikační číslo subjektu odpovědného za údržbu (ECM).

— Konstrukční údaje, které zahrnují všechny podstatné (fyzické) prvky kolejových vozidel, zejména informace požadované železničními podniky pro plánování a provoz vlaků.

Držitel je povinen zajistit, aby tyto údaje byly k dispozici a aby byly prováděny postupy, které s nimi souvisejí.

Definice povinné struktury referenční databáze kolejových vozidel (Rolling Stock Reference Database) a prvky, které mají být dodrženy, jsou popsány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.10. *Různé referenční soubory a databáze*

4.2.10.1. Referenční soubory

Pro provoz nákladních vlaků na evropské síti musejí být všem poskytovatelům služeb (PI, ŽP, poskytovatelům logistických služeb a správcům vozového parku) zpřístupněny níže uvedené referenční soubory. Údaje v nich obsažené musejí vždy odrážet aktuální stav. Pokud se referenční soubor již běžně používá v rámci TSI TAP, musí být v zájmu dosažení optimální synergie jeho vývoj a změny v souladu s TSI TAP.

Agentura Evropské unie pro železnice bude centrálně ukládat a uchovávat jedinečné kódy pro tyto referenční údaje:

— referenční soubor kódů pro všechny PI, ŽP, poskytovatele služeb,

— referenční soubor kódů míst (primárních a druhotných).

Agentura uloží kopii referenčního souboru kódů primárních míst a kódů společností. Tyto údaje musí být na individuální žádost k dispozici pro veřejné konzultace, aniž jsou dotčena práva duševního vlastnictví.

Další seznamy kódů jsou definovány v dokumentu „TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model“ uvedeném v dodatku I.

4.2.10.2. Provozní databáze vozů a intermodálních jednotek (volitelné)

Aby bylo možné sledovat pohyb vlaků a vozů, může být instalována provozní databáze vozů a intermodálních jednotek, která je aktualizována při každé relevantní události v reálném čase. Oprávněné subjekty, jako jsou držitelé a správci vozového parku, mohou mít přístup k údajům, které potřebují pro plnění svých povinností v rámci dvoustranných dohod.

Komunikace mezi HŽP a železničními podniky v režimu spolupráce je založena na číslech vozů a/nebo intermodálních jednotek. ŽP, který komunikuje s provozovateli infrastruktury na úrovni vlaku, musí proto rozčlenit tyto informace na informace o vozech a informace o intermodálních jednotkách. Tyto informace týkající se vozů a intermodálních jednotek mohou být uchovávány v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek. Informacemi o pohybu vlaku dochází k vytváření nových záznamů/aktualizaci záznamů v provozní databázi vozů a intermodálních jednotek, které slouží pro informaci zákazníka. Část záznamu o pohybu vozu

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ze dne 10. května 2011 o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007 (Úř. věst. L 122, 11.5.2011, s. 22).

nebo intermodální jednotky se v databázi vytváří nejpozději v okamžiku obdržení času uvolnění vozu nebo intermodální jednotky od zákazníka. Tento čas uvolnění je prvním údajem o pohybu vozu zadávaným do provozní databáze vozů a intermodálních jednotek v souvislosti se skutečnou jízdou. Zprávy o pohybu vozu jsou definovány v kapitolách 4.2.7 (Pohyb vozu). Tato databáze je přístupná prostřednictvím společného rozhraní (4.2.11.1: Obecná architektura a 4.2.11.6: Společné rozhraní).

Provozní databáze vozů a intermodálních jednotek slouží ke sledování vozů, a tedy ke komunikaci mezi zúčastněnými ŽP a hlavním ŽP. Tato databáze ukazuje pohyb vozu a intermodální jednotky od odjezdu až po konečné dodání na vlečku zákazníka včetně ETI a skutečných časů v různých místech až po ETA konečného dodání. Tato databáze též ukazuje různý stav kolejových vozidel:

— Stav: nakládka

Tento stav je vyžadován pro výměnu informací mezi ŽP a PI a jinými ŽP, které se podílejí na konkrétní jízdě.

— Stav: naložený vůz na cestě

Tento stav je vyžadován pro výměnu informací mezi PI a ŽP a jinými PI a jinými ŽP, které se podílejí na konkrétní jízdě.

— Stav: prázdný vůz na cestě

Tento stav je vyžadován pro výměnu informací mezi PI a ŽP a jinými PI a ŽP, které se podílejí na konkrétní jízdě.

— Stav: vykládka

Tento stav je vyžadován pro výměnu informací mezi ŽP v místě určení a HŽP pro konkrétní jízdu.

— Stav: prázdný vůz v rukou správce vozového parku

Tento stav je požadován pro získání informací o dostupnosti vozu se stanovenými vlastnostmi.

4.2.10.3. Další požadavky na databáze

Každý systém (databáze) musí být jasně definován a konzistentnost jeho dat se musí řídit pravidly pro přístupnost a dostupnost dat.

4.2.11. *Sítě a komunikace*

4.2.11.1. Obecná architektura

Cílem architektury IT je výměna informací v zabezpečeném důvěryhodném prostředí mezi všemi železničními subjekty v jednotném evropském železničním prostoru (SERA).

Postupem času se tento subsystém dále rozvine jeho typickým znakem bude interakce velkého a složitého interoperabilního železničního telematického společenství čítajícího stovky subjektů (ŽP, PI atd.), které si budou konkurovat a/nebo spolupracovat na plnění potřeb trhu.

Síťová a komunikační infrastruktura, která bude této komunitě sloužit, bude založena na společné architektuře výměny informací, kterou znají a přijaly všechny zúčastněné subjekty.

Navrhovaná architektura výměny informací:

— je navržena tak, aby sladila nesourodé informační modely sémantickou transformací dat vyměňovaných mezi systémy a sladěním rozdílů v protokolech na úrovni podnikových procesů a aplikací,

— má minimální dopad na stávající IT architektury jednotlivých subjektů,

— chrání dosavadní investice do IT.

Architektura výměny informací je založena na průběžných standardech odvětví IT, které zajišťují odpovídající úroveň kybernetické bezpečnosti v souladu se zjištěnými riziky. Interakce mezi všemi subjekty musí zaručovat celkovou integritu a soudržnost železniční interoperability, a to díky existenci souboru centralizovaných služeb.

Implementace koncepce architektury, např. komunikace peer-to-peer, je založena na technických standardech společného rozhraní popsaných v technickém dokumentu ERA-TD-104 „Annex D.2: Appendix E – Common Interface“ uvedeném v dodatku I.

Schematické znázornění obecné architektury je uvedeno v kapitole 1.5 dokumentu „TAF TSI – Annex A.5 Figures and Sequence Diagrams of the TAF TSI messages“ uvedeného v dodatku I.

4.2.11.2. Síť a zabezpečení

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

Síť zajišťuje úroveň nezbytnou pro kybernetickou bezpečnost.

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

Zabezpečení může být implementováno na různých vrstvách komunikačního zásobníku mezi dvěma uživateli (peery).

Aby se dosáhlo vysoké úrovně zabezpečení, musejí být všechny zprávy samostatné, což znamená, že informace ve zprávě jsou zabezpečeny a příjemce si může ověřit pravost zprávy. To lze vyřešit pomocí systému šifrování a podpisů podobného šifrování elektronické pošty.

4.2.11.3. Šifrování

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

Šifrování je založeno na technických standardech společného rozhraní popsaných v technickém dokumentu ERA-TD-104 „Annex D.2: Appendix E – Common Interface“ uvedeném v dodatku I.

4.2.11.4. Centrální repozitář

Centrální repozitář musí být schopen pracovat s:

— metadaty – strukturovanými daty popisujícími obsah zpráv,

— infrastrukturou veřejných klíčů (PKI),

— certifikační autoritou (CA).

Za správu centrálního repozitáře by měla zodpovídat celoevropská nezisková organizace. Pokud se centrální repozitář používá ve spojení s TSI TAP, musí vývoj a změny v zájmu dosažení optimální synergie probíhat tak, aby se co nejvíce blížily prováděné TSI TAP.

4.2.11.5. Společné rozhraní

Soulad s TSI, pokud jde o výměnu dat, znamená výměnu povinných prvků katalogu údajů TAF (XSD) podle ustanovení TSI TAF, kapitoly 4.2.

Při ní lze využít specifikací společného rozhraní včetně používání XSD bez jakékoli zvláštní dohody mezi zúčastněnými stranami. Specifikace společného rozhraní by měly být pravidelně přizpůsobovány s ohledem na nové komunikační technologie.

Jakákoli kombinace jakýchkoli komunikačních technologií je možná, pokud mezi zúčastněnými stranami existuje specifické ujednání a pokud je v souladu se specifikacemi společného rozhraní.

Společné rozhraní musí být schopno:

— formátovat odchozí zprávy podle metadat,

— podepisovat a šifrovat odchozí zprávy,

— adresovat odchozí zprávy,

— ověřovat pravost příchozích zpráv,

— dešifrovat příchozí zprávy,

— kontrolovat shodu příchozích zpráv podle metadat,

— poskytovat jednotný společný přístup k různým databázím.

Každá instance společného rozhraní musí mít přístup ke všem údajům vyžadovaným podle TSI pro každého držitele vozů, HŽP, ŽP, PI atd., bez ohledu na to, zda jsou příslušné databáze centrální, nebo individuální (viz též kapitola 1.6 dokumentu „TAF TSI – Annex A.5: Figures and Sequence Diagrams of the TAF TSI messages“ uvedeného v dodatku I).

Pokud se společné rozhraní běžně používá v rámci TSI TAP, musí vývoj a změny v zájmu dosažení optimální synergie probíhat tak, aby se co nejvíce blížily prováděné TSI TAP. Na základě výsledku ověření pravosti příchozích zpráv lze zavést minimální úroveň potvrzení (acknowledgement) zprávy:

i) kladný potvrzovací signál ACK;

ii) záporný potvrzovací signál NACK.

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

Pokud si subjekt zřídí lokální zrcadlenou kopii centrálního repozitáře, musí tento subjekt svými vlastními prostředky zajistit, aby „zrcadlo“ bylo přesnou a aktuální kopií centrálního repozitáře.

4.2.11.6. Protokoly

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

4.3. **Funkční a technické specifikace rozhraní**

S ohledem na základní požadavky v kapitole 3 jsou funkční a technické požadavky na rozhraní následující:

4.3.1. *Rozhraní s TSI pro subsystém „Infrastruktura“*

Subsystém „Infrastruktura“ zahrnuje systémy pro řízení dopravy a sledovací a navigační systémy: technické instalace pro zpracování dat a telekomunikace, které jsou určeny pro služby dálkové osobní a nákladní dopravy po železniční síti a které mají zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a efektivní řízení dopravy.

Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ využívá údaje požadované pro provozní účely, které jsou uvedeny ve smlouvě o trase, případně doplněny o údaje o omezeních na infrastruktuře, které poskytl PI. Neexistuje tedy žádné přímé rozhraní mezi touto TSI a TSI pro subsystém „Infrastruktura“.

4.3.2. *Rozhraní s TSI pro subsystém „Řízení a zabezpečení“*

Jediná vazba na řízení a zabezpečení je přes

— smlouvu o trase, kde jsou v popisu úseku trati uvedeny příslušné informace o použitelných řídicích a zabezpečovacích zařízeních, a

— různé referenční databáze kolejových vozidel, kde musejí být uloženy údaje o řídicích a zabezpečovacích zařízeních kolejových vozidel.

4.3.3. *Rozhraní se subsystémem „Kolejová vozidla“*

Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ stanoví technické a provozní údaje, které musejí být k dispozici o kolejových vozidlech.

TSI pro subsystém „Kolejová vozidla“ stanoví vlastnosti vozů. Dojde-li ke změně vlastností vozu, musí být v rámci běžné údržby databáze provedena aktualizace příslušných údajů v referenčních databázích kolejových vozidel. Neexistuje tedy žádné přímé rozhraní mezi touto TSI a TSI pro subsystém „Kolejová vozidla“.

4.3.4. *Rozhraní s TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“*

Subsystém „Provoz a řízení dopravy“ stanoví postupy a související vybavení umožňující hladkou spolupráci jednotlivých strukturálních subsystémů, a to jak při běžném, tak při zhoršeném provozu, zejména včetně řízení vlaků a plánování a řízení dopravy.

Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ vymezuje hlavně aplikace pro nákladní dopravu včetně sledování nákladu a vlaků v reálném čase a řízení vazeb na jiné druhy dopravy. Aby byla zajištěna konzistentnost mezi oběma TSI, použije se tento postup:

Až se budou vypracovávat nebo měnit specifikace TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“, které se týkají požadavků této TSI, musí být konzultován orgán odpovědný za tuto TSI.

Při jakékoli případné změně specifikací této TSI, které se týkají požadavků TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“, musí být konzultován orgán odpovědný za TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“.

4.3.5. *Rozhraní se subsystémem „Využití telematiky v osobní dopravě“*

Rozhraní	Odkaz v TSI „Využití telematiky v nákladní dopravě“	Odkaz v TSI „Využití telematiky v osobní dopravě“
Vlak připraven	4.2.3.3 Zpráva „Vlak připraven“	4.2.14.1 Zpráva „Vlak připraven“ pro všechny vlaky
Prognóza jízdy vlaku	4.2.4.2 Zpráva „Prognóza jízdy vlaku“	4.2.15.2 Zpráva „Prognóza jízdy vlaku“ pro všechny vlaky
Informace o jízdě vlaku	4.2.4.3 Informace o jízdě vlaku	4.2.15.1 Zpráva „Informace o jízdě vlaku“ pro všechny vlaky
Jízda vlaku přerušena pro ŽP	4.2.5.2 Zpráva „Jízda vlaku přerušena“	4.2.16.2 Zpráva „Jízda vlaku přerušena“ pro všechny vlaky
Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu	4.2.2 Žádost o trasu	4.2.17 Poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu vlaků
Společné rozhraní	4.2.11.6 Společné rozhraní	4.2.21.7 Společné rozhraní pro komunikaci mezi ŽP/PI
Centrální repozitář	4.2.11.5 Centrální repozitář	4.2.21.6 Centrální repozitář
Referenční soubory	4.2.10.1 Referenční soubory	4.2.19.1 Referenční soubory

4.4. **Provozní pravidla**

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

4.4.1. *Kvalita údajů*

Pro účel zajištění kvality údajů bude autor každé TSI zprávy odpovídat za správnost údajů v ní obsažených v době odeslání zprávy. Pocházejí-li zdrojová data pro účel zajištění kvality údajů z databází podle této TSI, musejí být pro zajištění kvality údajů použita tato data.

Nepocházejí-li zdrojová data pro účel zajištění kvality údajů z databází stanovených podle této TSI, musí kontrolu kvality údajů provést autor zprávy z vlastních zdrojů.

Zajištění kvality údajů bude zahrnovat srovnání s údaji z databází stanovených podle této TSI, jak je popsáno výše, a případné logické kontroly, které zaručí včasnost a kontinuitu údajů a zpráv.

Údaje jsou kvalitní, pokud jsou způsobilé pro zamýšlené použití, čímž se rozumí, že:

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

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

Kvalita údajů je charakterizována zejména:

— přesností,

— úplností,

— konzistentností,

— včasností.

Přesnost:

Požadované informace (data) musejí být zachyceny co možná nejekonomičtěji. To je možné jedině tehdy, jsou-li primární data zaznamenávána, pokud je to možné, za celou dobu přepravy pouze jednou. Proto by měla být primární data zadávána do systému co možná nejblíže jejich zdroji, aby mohla být kompletně začleněna do jakéhokoli pozdějšího zpracování.

Úplnost:

Před zasláním zpráv je třeba zkontrolovat její úplnost a syntaxi vůči metadatům. Tím se zabrání zbytečnému posílání informací po síti.

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

Konzistentnost:

Pro zaručení konzistentnosti musí být zavedena obchodní pravidla. Je třeba předcházet duplicitnímu zadávání a jasně stanovit osobu odpovědnou za údaje.

To, jakým způsobem budou tato pravidla realizována v praxi, závisí na jejich složitosti. U jednoduchých pravidel postačují databázová omezení a spouštěcí mechanismy. V případě složitějších pravidel, která vyžadují data z různých tabulek, musí být zavedeny ověřovací postupy, které kontrolují konzistentnost verze dat, než dojde k vygenerování dat pro rozhraní a zprovoznění nové verze dat. Musí být zaručeno ověření souladu přenesených dat se stanovenými obchodními pravidly.

Včasnost:

Je důležité, aby informace byly poskytovány v okamžiku, kdy jsou potřeba. Pokud je spouštění ukládání dat nebo odeslání zprávy řízeno na úrovni události přímo z IT systému, není včasnost problém, je-li systém navržen správně a vyhovuje-li potřebám podnikových procesů. Ve většině případů však iniciuje odeslání zprávy provozovatel nebo přinejmenším dodatečné informace od provozovatele. Pro splnění požadavků na včasnost je zapotřebí, aby byla aktualizace údajů prováděna co možná nejdříve, a to i proto, aby bylo zaručeno, že zprávy automaticky odesílané systémem obsahují aktuální údaje.

Doba odezvy na dotazy musí být pro různé aplikace a typy uživatelů řešena v podrobných specifikacích IT. Všechny aktualizace a výměny dat se provádějí co možná nejdříve.

Metrika kvality dat:

Podrobné specifikace IT stanoví příslušná procenta pro:

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

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

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

4.4.2. *Provoz centrálního repozitáře*

Funkce centrálního repozitáře jsou vymezeny v kapitole 4.2.11.5 (Centrální repozitář). Aby byla zaručena kvalita, odpovídá subjekt provozující centrální repozitář za aktualizaci a kvalitu metadat i za správu řízení přístupu. Kvalita metadat z hlediska úplnosti, konzistentnosti, včasnosti a přesnosti umožňuje správné fungování pro účely této TSI.

4.5. Pravidla údržby

S ohledem na základní požadavky stanovené v kapitole 3 jsou pravidla pro údržbu specifická pro subsystém upravený touto TSI stanovena takto:

Kvalita dopravní služby musí být zaručena i v případě úplné nebo částečné poruchy zařízení pro zpracování dat. Je proto vhodné nainstalovat zdvojené (duplex) systémy nebo počítače s mimořádně vysokou spolehlivostí, pro něž je zaručen nerušený provoz i během údržby.

Otázky údržby jednotlivých databází jsou zmíněny v kapitole 4.2.10.3 (Další požadavky na databáze).

4.6. Odborné kvalifikace

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

Uplatňování této TSI nevyžaduje zavedení zcela nového hardwarového a softwarového systému s novými pracovníky. Realizace požadavků této TSI vede pouze ke změnám, aktualizacím nebo funkčnímu rozšíření provozu, jak ho již provádějí dosavadní pracovníci. Proto nejsou stanoveny žádné další požadavky ke stávajícím vnitrostátním a evropským předpisům o odborných kvalifikacích.

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

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

4.7. Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti

Zdravotní a bezpečnostní podmínky požadované pro provoz a údržbu předmětného subsystému (nebo pro technickou oblast působnosti vymezenou v bodě 1.1) a pro uplatňování této TSI jsou stanoveny takto:

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

5. PRVKY INTEROPERABILITY

5.1. Definice

Podle čl. 2 bodu 7 směrnice (EU) 2016/797 se prvky interoperability rozumí:

„veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, které jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému“. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení.

5.2. Seznam prvků

Prvky interoperability jsou uvedeny v příslušných ustanoveních směrnice (EU) 2016/797.

Pro subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ nejsou stanoveny žádné prvky interoperability.

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

5.3. Výkon a vlastnosti prvků

Viz kapitola 5.2, pro TSI pro subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ není relevantní.

6. POSOUZENÍ SHODY PRVKŮ A/NEBO JEJICH VHODNOSTI K POUŽÍVÁNÍ A OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMU

6.1. Prvky interoperability

6.1.1. *Postup při posuzování*

Pro TSI pro subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ není relevantní.

6.1.2. *Modul*

Pro TSI pro subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ není relevantní.

6.2. Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“

Podle přílohy II směrnice (EU) 2016/797 jsou subsystémy rozčleněny na strukturální a funkční oblast.

Posuzování shody je povinné pro TSI ve strukturální oblasti. Subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“ náleží do funkční oblasti a tato TSI nestanoví žádné moduly pro posuzování shody.

6.2.1. *Posouzení shody nástrojů IT*

Projekty odpovědné za nástroje IT používané evropským železničním odvětvím mohou agenturu požádat o posouzení shody nástrojů IT s požadavky TSI.

K žádosti o posouzení se přiloží:

— dokument o případu užití, včetně:

— dotčené funkce TSI TAF,

— odkazu na kapitolu TSI TAF,

— seznamu a dokumentace zpráv (včetně jejich posloupnosti), které mají být testovány,

— popisu informačního systému, který používá zprávy TAF,

— popisu komunikačního rozhraní informačního systému (CI, jiné atd.),

— informace, zda se jedná o žádost týkající se milníku projektu financovaného EU,

— verze technických dokumentů TSI TAF relevantních pro rozsah posouzení shody,

— souborů XML informačního systému a jim odpovídajících souborů XSD.

Agentura provede kontrolu shody s TSI TAF a do 3 měsíců od potvrzení úplnosti vydá žadateli zprávu o posouzení shody. Zpráva o posouzení shody se zabývá těmito aspekty:

— zda zprávy obsahují všechny povinné prvky z TSI TAF,

— zda jsou zprávy ve shodě s technickou dokumentací TSI TAF,

— zda je sekvence zpráv v souladu s TSI TAF.

Ke kontrole toho, zda obsahují povinné prvky z TSI TAF, mohou být předloženy také zprávy jiné než XML. V takovém případě se místo souborů XSD informačního systému předloží popis struktury zprávy s popisem datových prvků/polí a s případným uvedením použitých norem a jejich verze.

7. PROVÁDĚNÍ

7.1. Úvod

Tato TSI se vztahuje na subsystém „Využití telematiky v nákladní dopravě“. Tento subsystém funguje v souladu s přílohou II směrnice (EU) 2016/797. Použití této TSI se proto neopírá o pojem nového, obnoveného nebo modernizovaného subsystému, jak je běžné v případě TSI týkajících se strukturálních subsystémů, kromě případů, kdy je to v TSI uvedeno.

a) Řízení projektu

Vývoj a zavádění je svěřeno řídícímu výboru.

Řídící výbor vytvoří strukturu strategického řízení, aby účinně řídil a koordinoval provádění TAF TSI. V rámci tohoto provádění stanoví politiku, strategický směr a priority.

V řídícím výboru, jemuž spolupředsedají Komise a osoba navržená reprezentativními subjekty železničního odvětví, zasedají:

— reprezentativní subjekty železničního odvětví jednající na evropské úrovni, jak jsou definovány v čl. 5 odst. 3 nařízení (EU) 2016/796 („reprezentativní subjekty železničního odvětví“),

— agentura,

— Komise a

— jiné organizace, které byly řídícímu výboru navrženy k přizvání jako pozorovatelé, pokud k tomu jsou dobré technické a organizační důvody.

b) Vývoj systému

Všechny dotčené subjekty zavedou systém podle svého individuálního směrného plánu. Pro subjekty, které individuální směrný plán nepředložily, je závazným jejich individuální plán, který oznámily.

c) Monitorování zavádění a fungování

Monitorování zavádění a fungování, které je harmonizováno na celoevropské úrovni, řídí skupina pro spolupráci při provádění TAF (ICG).

Ve skupině, kterou zřizuje a řídí agentura, zasedají:

— agentura,

— národní kontaktní místa (viz dodatek III),

— reprezentativní subjekty a

— jiné organizace, které jmenuje agentura a které mají příslušné technické a organizační zkušenosti.

Skupina ICG odpovídá za:

— posuzování pokroku při provádění a fungování, analyzování odchylek od směrného plánu a předkládání zlepšovacích návrhů,

— pomoc národním kontaktním místům při krocích návazných na zavádění a fungování TSI TAF na národní úrovni,

— schvalování zpráv o provádění a fungování TAF TSI,

— podávání zpráv prostřednictvím agentury Evropské komisi.

7.2. **Řízení změn**

7.2.1. *Proces řízení změn*

Postupy řízení změn jsou navrženy tak, aby zajistily, že náklady a přínosy změny budou náležitě zanalyzovány a že změny budou zavedeny kontrolovaným způsobem. Tyto postupy jsou definovány, zaváděny, podporovány a řízeny agenturou a obsahují:

— identifikaci technických překážek, jež změna podchycuje,

— určení osoby odpovědné za postupy související se zavedením změny,

— postup pro potvrzení změn, které mají být zavedeny,

— politiku řízení změn, zveřejnění, přechodu a zavádění změn,

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

Ve Výboru pro řízení změn (Change Control Board, CCB) zasedají agentura, reprezentativní subjekty železničního odvětví a členské státy. Toto spojení různých stran zajistí široký pohled na připravované změny a celkové posuzování jejich dopadů. Výbor CCB bude posléze převeden pod záštitu agentury.

7.2.2. *Specifický proces řízení změn pro dokumenty uvedené v dodatku I k tomuto nařízení*

Správu řízení změn pro dokumenty uvedené v dodatku I k tomuto nařízení ustaví agentura v souladu s následujícími kritérii:

1) Žádosti o změnu s dopadem na tyto dokumenty se předkládají buď prostřednictvím členských států, nebo reprezentativních subjektů železničního odvětví jednajících na evropské úrovni, jak jsou vymezeny v čl. 38 odst. 4 nařízení (EU) 2016/796, nebo prostřednictvím řídícího výboru TSI TAF.

2) Agentura žádosti o změnu shromažďuje a uchovává.

3) Agentura žádosti o změnu předloží zvláštní pracovní skupině ERA, která je vyhodnotí a připraví návrh, který ve vhodných případech doprovodí ekonomickým zhodnocením.

4) Poté agentura předloží každou žádost o změnu a související návrh výboru pro řízení změn, který žádost o změnu buď potvrdí či odloží, nebo nikoli.

5) Není-li žádost o změnu potvrzena, zašle agentura žadateli buď důvod zamítnutí, nebo žádost o dodatečné informace k návrhu žádosti o změnu.

6) Je-li žádost o změnu potvrzena, provede se změna technického dokumentu.

7) Nelze-li ohledně potvrzení žádosti o změnu dosáhnout konsenzu, předloží agentura Komisi doporučení aktualizovat dokumenty uvedené v dodatku I společně s návrhem nové verze tohoto dokumentu, žádostmi o změnu a jejím ekonomickým zhodnocením a tyto dokumenty zpřístupní na svých internetových stránkách.

8) Nová verze technického dokumentu a potvrzené žádosti o změnu musí být zpřístupněny na stránkách agentury. Agentura informuje členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle čl. 51 odst. 1 směrnice (EU) 2016/797.

9) Pokud by žádost o změnu vyžadovala změnu právního textu TSI TAF, zašle agentura žádost Evropské komisi o revizi TSI TAF a/nebo žádost agentuře o technické stanovisko.

10) Pokud má správa řízení změn dopad na prvky, které jsou běžně používány i v rámci TSI TAP, musí změny v zájmu dosažení optimální synergie probíhat tak, aby se co nejvíce blížily prováděné TSI TAP.

Dodatek I

Seznam technické dokumentace

Platná verze těchto technických dokumentů je zveřejněna na internetových stránkách agentury.

Č.	Odkaz	Název
1.	ERA-TD-100	TAF TSI – ANNEX A.5: FIGURES AND SEQUENCE DIAGRAMS OF THE TAF TSI MESSAGES (TSI TAF – příloha A.5: Obrázky a diagramy posloupnosti zpráv TSI TAF)
2.	ERA-TD-101	TAF TSI – Annex D.2: Appendix A (Wagon/ILU Trip Planning) (TSI TAF – příloha D.2: dodatek A (Plánování cest vozu/ILU)
3.	ERA-TD-102	TAF TSI – Annex D.2: Appendix B – Wagon and Intermodal Unit Operating Database (WIMO) (TSI TAF – příloha D.2: dodatek B – Provozní databáze vozů a intermodálních jednotek)
4.	ERA-TD-103	TAF TSI – Annex D.2: Appendix C – Reference Files (TSI TAF – příloha D.2: dodatek C – Referenční soubory)
5.	ERA-TD-104	TAF TSI – Annex D.2: Appendix E – Common Interface (TSI TAF – příloha D.2: dodatek E – Společné rozhraní)
6.	ERA-TD-105	TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model (TSI TAF – příloha D.2: dodatek F – Vzor údajů a zpráv TSI TAF)

Dodatek II

Slovníček pojmů

Pojem	Popis
PS	viz přidělující subjekt
Přidělující subjekt	Subjekt odpovědný za přidělování tras, který je z hlediska své právní formy, organizace a rozhodování nezávislý na jakémkoli železničním podniku (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([1])).
Žadatel	Žadatelem se rozumí železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([2]), a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury (směrnice 2012/34/EU). Žadatel může převzít úlohy a přidělené úkoly a povinnosti hlavního ŽP (hlavního železničního podniku) a/nebo odpovědného žadatele a/nebo odpovědného ŽP v závislosti na konkrétním prohlášení o dráze.
Ucelený vlak	Zvláštní forma přímého vlaku s pouze tolika vozy, kolik je jich potřeba, jezdící mezi dvěma místy překládky bez seřaďování během jízdy.
Rezervace	Proces rezervování prostoru v dopravním prostředku pro přepravu zboží.
CA	Certifikační autorita
Kód KN	Osmimístný kód pro výrobky používaný zákazníky.
Kombinovaná doprava po železnici a silnici nebo kombinovaná doprava	Kombinovaná doprava, u níž je hlavní část jízdy po území Evropy realizována po železnici a případný úvodní, resp. závěrečný úsek realizovaný po silnici je co možná nejkratší.
Příjemce	Strana, která má přijmout zboží. Synonymum: příjemce zboží
Zásilka	Zboží zaslané na základě jediné přepravní smlouvy. V kombinované dopravě se tento termín může použít pro statistické účely pro měření přepravních jednotek nebo silničních vozidel.
Nákladní list	Dokument, který je dokladem smlouvy na přepravení jedné zásilky dopravcem z určeného místa převzetí na určené místo dodání. Obsahuje podrobnosti o přepravované zásilce.
Odesílatel	Strana, která na základě smlouvy s integrátorem služeb posílá zboží po dopravci nebo je jím nechává přepravit. Synonymum: odesílatel zboží.
Režim spolupráce	Režim provozu vlaku, kdy různé ŽP spolupracují pod vedením jednoho ŽP (HŽP). Každý zúčastněný ŽP si nasmlouvává trasu potřebnou pro svou část jízdy sám.
KD	Kombinovaná doprava
Zákazník	Subjekt, který vydal nákladní list hlavnímu ŽP.
Datum/čas odjezdu, skutečné	Datum (a čas) odjezdu dopravního prostředku.
Přímý vlak	Vlak s vozy, který jede mezi místy překládky (výchozí místo – místo určení) bez seřaďování.

Pojem	Popis
Odpovědný subjekt	Jakákoli fyzická nebo právnická osoba odpovídající za riziko, které vnáší do sítě, např. ŽP.
Šifrování	Kódování zpráv. Dešifrování: převádění šifrovaných údajů zpět do původní podoby.
ETA	Estimated Time of Arrival. Předpokládaný čas příjezdu (do místa určení). Předpokládaný čas příjezdu je čas, kdy se očekává příjezd vlaku na určité místo. Předpoklady mohou být založeny na produkčních plánech (prognózách) a/nebo stochastickém výpočtu.
ETH	Estimated Time of Handover. Předpokládaný čas předání vlaku jedním PI druhému.
ETI	Estimated Time of Interchange. Předpokládaný čas výměny vozů mezi dvěma ŽP.
ETP	Estimated Time of Pick-Up. Předpokládaný čas vyzvednutí (při příjezdu do intermodálního terminálu).
Prognózovaná doba	Nejlepší odhad času příjezdu, odjezdu nebo průjezdu vlaku.
Překládkový terminál (gateway)	Stanice na trase vlaku s intermodálními jednotkami, kde náklad mění vozy.
Hrubá hmotnost nákladu	Rezervovaná/skutečná celková hmotnost zboží včetně obalů, ale bez vybavení dopravce.
Manipulační místo	Stanice, kde může ŽP změnit řazení vlaku, ale kde zůstává odpovědný za vozy a nedochází ke změně odpovědnosti.
Bod předání	Místo na cestě vlaku nebo mezi dvěma trasami, kde odpovědnost za plánování a/nebo přidělování a/nebo provoz přechází z jednoho PI na druhého. Dotčený PI přebírá úlohu plánujícího PI.
Silniční nákladní doprava	Přeprava po silnici.
Nájemce	Jakákoli fyzická nebo právnická osoba označená držitelem/vlastníkem vozu za nájemce.
Kód HS	Šestimístný kód pro výrobky používaný zákazníky, který je totožný s prvními šesti číslicemi kódu KN.
PI	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace; funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích pravomocí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce uvedené v kapitole IV oddílech 2 a 3 správce poplatků nebo přidělující subjekt, kteří jsou nezávislí z hlediska své právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí na jakémkoli železničním podniku (směrnice 2012/34/EU). PI může převzít úlohy odpovědného PI a/nebo plánujícího PI.
Provozovatel infrastruktury (PI)	Viz PI
Místo vstupu PI	Úsek, kde vlak KD opustí oblast intermodálního terminálu a vstupuje do první veřejné sítě PI.
Místo výstupu PI	Úsek, kde vlak KD opustí poslední veřejnou síť PI a vjíždí do příjezdového terminálu.

Pojem	Popis
Výměna	Převod kontroly z jednoho železničního podniku na druhý, ke kterému dochází z praktických provozních a bezpečnostních důvodů. Příklady: — smíšené služby, — služby se společnou odpovědností za silniční nákladní dopravu, — výměna informací mezi různými železničními správami, — výměna informací mezi vlastníky/držiteli vozů a provozovateli vlaků.
Výměnné místo	Místo na cestě nebo trase vlaku, kde dochází k převodu odpovědnosti za celý vlak z jednoho odpovědného ŽP na jiný odpovědný ŽP.
Mezilehlý bod	Místo, které definuje bod na cestě nebo trase vlaku mezi jeho výchozím nebo cílovým bodem.
Integrátor intermodálních služeb	Jakýkoli subjekt nebo podnik, který má se zákazníky smlouvu na přepravu intermodálních jednotek. Připravuje nákladní listy, spravuje kapacitu na ucelených vlacích apod.
Intermodální terminál	Místo, které poskytuje prostor, vybavení a provozní prostředí, v němž probíhá přemisťování přepravních jednotek (nákladní kontejnery, výměnné kontejnery, návěsy nebo přívěsy).
Intermodální doprava	Pohyb zboží v jedné přepravní jednotce nebo jednom vozidle, které je postupně přepravováno několika různými druhy dopravy, aniž by se při změně druhu dopravy manipulovalo se zbožím samotným.
Intermodální přepravní jednotka	Kontejnery, výměnné kontejnery a návěsy vhodné pro kombinovanou dopravu.
Jízda	Pojem „jízda“ označuje přesun vlaku nebo naloženého či prázdného vozu v prostoru, z výchozí stanice do cílové stanice.
Úsek jízdy	Část jízdy, která probíhá na jednom úseku infrastruktury jednoho provozovatele infrastruktury, nebo část jízdy od vstupního místa předávky k výstupnímu místu předávky na infrastruktuře jednoho provozovatele infrastruktury.
Držitel	Subjekt, který je vlastníkem vozidla, nebo subjekt mající právo nakládat s vozidlem, který trvale využívá vozidlo pro svou hospodářskou činnost jako dopravní prostředek a je jako takový zaregistrován v registru kolejových vozidel.
Hlavní železniční podnik	Žadatel/ŽP, který odpovídá za organizaci řízení dopravy v souladu s tím, k čemu se zavázal zákazník. Je jediným kontaktním místem pro zákazníka. Je-li v dopravním řetězci zapojen více než jeden ŽP, odpovídá HŽP za koordinaci s ostatními ŽP, pokud jde o harmonizaci jízdy vlaku včetně různých žádostí o trasu.
HŽP	Viz hlavní železniční podnik.
MŮŽE	Toto slovo nebo přídavné jméno „VOLITELNÉ“ značí, že možnost je skutečně volitelná. Jeden prodejce se může rozhodnout pro zahrnutí dané volitelné možnosti, protože to vyžaduje jeho trh nebo protože má pocit, že tím zlepší svůj produkt, zatímco jiný prodejce se může rozhodnout, že danou volitelnou možnost nevyužije.

Pojem	Popis
	Implementace, která nezahrnuje určitou volitelnou možnost, MUSÍ být připravena spolupracovat s jinou implementací, která danou volitelnou možnost zahrnuje, třebaže případně s omezenou funkčností. Stejně tak implementace, která určitou volitelnou možnost zahrnuje, MUSÍ být schopna spolupracovat s jinou implementací, která danou volitelnou možnost nezahrnuje (samozřejmě s výjimkou funkce, kterou daná volitelná možnost poskytuje).
Metadata	Jednoduše řečeno data o datech. Metadata popisují data, softwarové služby a jiné komponenty obsažené v podnikových informačních systémech. Mezi příklady metadat patří standardní definice dat, informace o poloze a směrování a správa synchronizace pro distribuci sdílených dat.
MUSÍ	Toto slovo nebo slova „POŽADOVANÝ“, „VYŽADOVANÝ“ nebo ekvivalentní formulace značí, že definice je absolutním požadavkem specifikace.
NESMÍ	Toto slovo nebo ekvivalentní formulace značí, že je definice je absolutním zákazem specifikace.
One Stop Shop (OSS)	Mezinárodní partnerství mezi provozovateli železniční infrastruktury představující jediné kontaktní místo pro železniční zákazníky pro účely: — objednávání stanovených tras vlaku v mezinárodní nákladní dopravě, — sledování celého pohybu vlaku, — obvykle také fakturování poplatků za přístup na infrastrukturu jménem provozovatelů infrastruktury.
Režim otevřeného přístupu	Režim provozu vlaku, do kterého je zapojen pouze jeden ŽP, který provozuje vlak na různých infrastrukturách. Tento ŽP nasmlouvává potřebné trasy se všemi příslušnými PI.
OSS	„One Stop Shop“, jednotné kontaktní místo
Trasa	Trasou se rozumí kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby vlak mohl mezi dvěma místy projet za určitou dobu (trasa vymezená časově a místně).
Sestava tras	Spojení jednotlivých tras vlaku za účelem rozšíření trasy co do času a prostoru.
Peer-to-peer	Pojem „peer-to-peer“ označuje třídu systémů a aplikací, které využívají distribuované zdroje k provádění kritické funkce decentralizovaným způsobem. Zdroji se rozumí výpočetní výkon, data (uchovávání a obsah), přenosová rychlost sítě a hmotné zdroje (počítače, lidské a jiné zdroje). Kritickou funkcí mohou být distribuovaná výpočetní kapacita, sdílení dat/obsahu, komunikace a spolupráce nebo platformové služby. Decentralizace se může týkat algoritmů, dat a metadat, nebo všech těchto prvků. Decentralizace nevylučuje možnost zachování centralizace v některých částech systémů a aplikací, vyhovuje-li to jejich potřebám.
PKI	Public key infrastructure. Infrastruktura veřejných klíčů
Místo dodání	Místo, kde se uskutečňuje dodávka (uvede se odjezdová železniční stanice). Místo, kde se mění odpovědnost za vůz.
Místo odjezdu	Místo, odkud podle jízdního řádu má odjet nebo odjel dopravní prostředek.

Pojem	Popis
Místo určení	Místo, kam podle jízdního řádu má přijet nebo přijel dopravní prostředek. Synonymum: místo příjezdu.
Plánující PI	Plánující PI (PPI) je provozovatel infrastruktury, který odpovídá za vypracování a přidělení trasy. Oblast odpovědnosti PPI je vymezena místy předání, uvedenými např. jako první/poslední místo cesty v údaji „informace o trase“ ve zprávě „Žádost o trasu“ nebo v nabízené/zarezervované trase. Ve většině případů bude odpovědný PI stejným subjektem jako plánující PI. U některých míst a/nebo některých vlaků však může být vypracování trasy a také sledování dopravy v provozu delegováno na jiného PI.
PPI	Viz plánující PI.
Období před odjezdem	Delta čas před odjezdem podle jízdního řádu. Období před odjezdem začíná v čas odjezdu podle jízdního řádu minus delta čas a končí v čas odjezdu dle jízdního řádu.
Primární data	Základní údaje jako vstupní referenční data pro zprávy nebo jako základ pro fungování systému a výpočet odvozených údajů.
Uvedení do provozu	Postup závisející na technickém schválení vozu a na smlouvě o použití s ŽP umožňující komerční provoz vozu.
Železniční podnik (ŽP)	Železniční podnik (směrnice (EU) 2016/798): železniční podnik ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2012/34/EU a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které poskytují pouze trakci. ŽP může převzít úlohu hlavního ŽP nebo odpovědného žadatele a/nebo odpovědného ŽP.
Odpovědný žadatel (OŽ)	OŽ je žadatelem/zákazníkem a dodavatelem, jakož i jediným kontaktním místem pro příslušného provozovatele infrastruktury (PI) v celé fázi plánování. Hlavním úkolem OŽ je požádat PI o rezervaci kapacity. OŽ nemusí být železniční podnik, může to být i jiný subjekt, který je schopen a oprávněn rezervovat kapacitu.
Odpovědný PI	Odpovědný provozovatel infrastruktury (OPI) je provozovatel infrastruktury, který je vlastníkem příslušné sítě a odpovídá za veškeré provozní nakládání s vlaky a trasami ve své síti.
Odpovědný ŽP (OŽP)	OŽP odpovídá za jízdu vlaku v provozní fázi za celou cestu nebo úsek cesty. Je-li do provozu vlaku zapojen více než jeden OŽP, přechází ve výměnném místě odpovědnost z jednoho OŽP na další OŽP. OŽP je kontaktním subjektem pro PI v provozní fázi pro veškerou výměnu zpráv. Na základě dohody s odpovědným žadatelem může OŽP pověřit jízdou vlaku také subdodavatele, avšak pro PI zůstává kontaktním místem v provozní fázi OŽP.
Datum/čas uvolnění	Datum/čas, kdy se očekává, že zákazník uvolní zboží, nebo kdy je uvolnil.

Pojem	Popis
Čas uvolnění vozu	Datum a čas, kdy jsou vozy připraveny k odtažení z určeného místa na vlečce zákazníka.
Spolehlivost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS)	Spolehlivost – matematicky vyjádřená schopnost zahájit provoz a pokračovat v provozu za určených provozních podmínek po určenou dobu; pohotovost – matematicky vyjádřená doba v provozu porovnaná s časem mimo provoz; udržovatelnost – matematicky vyjádřená schopnost systému být uveden zpět do provozu po poruše; bezpečnost – matematicky vyjádřená pravděpodobnost, že systém způsobí nebezpečnou událost.
Místo hlášení	Místo na trase vlaku, kde musí odpovědný PI podat nasmlouvanému železničnímu podniku zprávu „Prognóza jízdy vlaku“ s TETA.
Repozitář	Repozitář je podobný databázi a datovému slovníku; obvykle však zahrnuje komplexní prostředí systému správy informací. Musí obsahovat nejen popisy datových struktur (tj. entit a prvků), ale též metadata důležitá pro podnik, datové obrazovky, zprávy, programy a systémy. Obvykle obsahuje interní soubor softwarových nástrojů, DBMS, metamodel, vyplněná metadata a software pro obousměrný přístup k datům v repozitáři.
RIV	Pravidla pro reciproční používání vozů v mezinárodní dopravě. Předpisy upravující reciproční využívání pomůcek pro nakládku, kontejnerů a palet v mezinárodní dopravě.
Trať	Geografická cesta z výchozího místa do místa určení.
Úsek trati	Část trati.
ŽP	Viz železniční podnik.
Čas odjezdu podle jízdního řádu	Datum a čas odjezdu, pro nějž je požadována trasa.
Jízdní řád	Chronologicky vymezené obsazení železniční infrastruktury pro pohyb vlaku na běžné koleji nebo ve stanicích. Změny jízdních řádů sdělují PI s nejméně dvoudenním předstihem před začátkem dne, kdy vlak odjíždí z výchozí stanice. Tento jízdní řád platí pro konkrétní den. V některých zemích je označován jako provozní jízdní řád.
Narušení provozu	Neplánované zastavení vlaku během jeho provozu bez informací o pokračování cesty.
Poskytovatel služeb	Dopravce odpovědný za konkrétní fázi přepravy. Strana, která přijímá a zajišťuje rezervaci.
Zásilka	Vozy nebo intermodální přepravní jednotky přepravované za podmínek jedné zásilky, bez ohledu na množství nebo počet kontejnerů, balení nebo kusů. V angličtině „shipment“ nebo „consignment“.
Rychlá žádost o trasu	Individuální žádost trasu podle směrnice 2012/34/EU v důsledku zvýšené poptávky po dopravě nebo zvýšených provozních potřeb.

Pojem	Popis
MĚL BY	Tato vazba nebo přídavné jméno „DOPORUČENÝ“ znamenají, že za určitých okolností mohou existovat pádné důvody, proč určitou možnost nepoužít, ale před zvolením odlišného postupu je třeba porozumět všem důsledkům a pečlivě je uvážit.
NEMĚL BY	Tato vazba nebo vazba „NEDOPORUČUJE SE“ znamená, že za určitých okolností mohou existovat pádné důvody, proč je určité počínání přijatelné nebo dokonce užitečné, ale před zvolením postupu označeného za nedoporučený je třeba porozumět všem důsledkům a pečlivě je uvážit.
Zúčastněné strany	Jakákoli osoba nebo subjekt mající přiměřený zájem na poskytování služby vlakové dopravy, např.: železniční podnik (ŽP), organizace zajišťující sledování zásilek, společnost poskytující lokomotivy, společnost poskytující vozy, společnost poskytující strojvůdce/doprovod vlaku, společnost poskytující seřaďovací nádraží, společnost zajišťující obsluhu výhybek, integrátor služeb, poskytovatel slotů (PI), vlakový dispečink (PI), společnost zajišťující řízení dopravy, správce vozového parku, poskytovatel trajektu, inspektor vozů a lokomotiv, opravna vozů a lokomotiv, manažer zásilek, společnost zajišťující posun a seřaďování vozů, poskytovatel logistických služeb, příjemce, odesílatel. **U intermodální dopravy ještě navíc:** společnost poskytující kontejnery, provozovatel intermodálního terminálu, společnost zajišťující přepravu kontejnerů/silniční část přepravy, parník, linky nákladních člunů.
Provozovatel terminálu	Organizační subjekt, který byl pověřen řízením seřaďovacího nádraží, multimodálního nebo intermodálního terminálu, přístavního terminálu.
TETA	Viz předpokládaný čas příjezdu vlaku.
Vystopování	Vyžádaná činnost ke zjištění a zrekonstruování historie přepravy konkrétní zásilky, vozidla, zařízení, balíku nebo nákladu.

Pojem	Popis
Sledování	Činnost spočívající v systematickém monitorování a evidenci aktuální polohy a stavu konkrétní zásilky, vozidla, zařízení, balíku nebo nákladu.
Vlak	Definice dle TSI OPE: Vlak je definován jako hnací vozidlo (vozidla) s připojenými železničními vozidly nebo bez nich a s dostupnými údaji o vlaku, který jezdí mezi dvěma nebo více vymezenými body.
Předpokládaný čas příjezdu vlaku	Předpokládaný čas příjezdu vlaku do konkrétního místa, např. místa předávky, výměnného místa, místa určení vlaku.
Trasa vlaku	Viz trasa.
Překládka	Přesun intermodálních přepravních jednotek z jednoho dopravního prostředku do jiného.
Plán přepravy	Popisuje plánovanou referenční cestu pro vůz nebo intermodální jednotku.
Využitá kapacita jednotky	Kód označující míru, do jaké je dané zařízení naložené nebo prázdné (např. plné, prázdné, LCL).
Jednotkový náklad	Několik jednotlivých balení spojených, paletovaných nebo svázaných dohromady, aby tvořily jeden celek umožňující efektivnější mechanickou manipulaci.
Ucelený vlak	Nákladní vlak vyexpedovaný s pouze jedním nákladním listem a s pouze jedním typem zboží a tvořený stejnými vozy jedoucími od odesílatele k příjemci bez dalšího seřaďování.
Celovozová zásilka	Náklad, jehož jednotkovým množstvím je vůz.
Zásilkový příkaz	Podmnožina nákladního listu, kde jsou uvedeny informace, které potřebuje ŽP k uskutečnění té části přepravy, za kterou zodpovídá, až do předání navazujícímu ŽP. Pokyny pro přepravu zásilky ve vozu.
Nákladní list	Dokument vystavený dopravcem nebo jménem dopravce, který je dokladem smlouvy o přepravě nákladu.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

Dodatek III

– Úkoly národního kontaktního místa pro TAF/TAP

1) Působit jako kontaktní místo mezi agenturou a železničními subjekty (provozovateli infrastruktury, železničními podniky, držiteli vozů, provozovateli stanic, prodejci přepravních dokladů, provozovateli intermodální dopravy, zákazníky v oblasti nákladní železniční dopravy a příslušnými sdruženími) v členském státě, a zajistit tak, aby se železniční subjekty angažovaly ve prospěch TAF a TAP a aby byly informovány o celkovém vývoji a o rozhodnutích řídícího výboru.

2) Po analýze skupinou pro spolupráci při provádění sdělovat řídícímu výboru TAF/TAP obavy a stanoviska železničních subjektů v členském státě ohledně provádění a fungování TSI TAF.

3) Komunikovat s členem Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost v železniční dopravě (RISC) příslušného členského státu a zajistit, aby byl tento člen RISC před každým zasedáním RISC informován o vnitrostátních otázkách týkajících se TAF/TAP a aby rozhodnutí RISC týkající se TAF/TAP byla dotčeným železničním subjektům vhodně sdělována.

4) Členský stát zajistí, aby všechny železniční podniky s licencí a ostatní železniční subjekty (provozovatelé infrastruktury, železniční podniky, držitelé vozů, provozovatelé stanic, provozovatelé intermodální dopravy, zákazníci v oblasti nákladní železniční dopravy a příslušná sdružení) byly kontaktovány a obdržely kontaktní údaje národního kontaktního místa a navázaly s ním kontakt, pokud tak již neučinily.

5) Informovat známé železniční subjekty v členském státě o jejich povinnostech podle předpisů TAF a TAP a o nutnosti jejich dodržování (s ohledem na provádění a fungování TSI TAF).

6) Komunikovat s členskými státy s cílem zajistit, aby byl určen subjekt odpovědný za zadávání primárních kódů lokalit do centrální databáze referenčních souborů. Totožnost určeného subjektu se oznámí Generálnímu ředitelství pro mobilitu a dopravu, aby o ní dále řádně informovalo příslušné adresáty.

7) Usnadnit sdílení informací mezi železničními subjekty (provozovateli infrastruktury, železničními podniky, držiteli vozů, provozovateli stanic, prodejci přepravních dokladů, provozovateli intermodální dopravy, zákazníky v oblasti nákladní železniční dopravy a příslušnými sdruženími) v daném členském státě.