# VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2021/541

## z 26. marca 2021,

## ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1305/2014, pokiaľ ide o zjednodušenie a zlepšenie výpočtu a výmeny údajov a aktualizáciu procesu riadenia zmien

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ([1]), a najmä na jej článok 5 ods. 11,

keďže:

(1) V článku 19 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ([2]) sa od Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“) požaduje, aby Komisii predkladala odporúčania týkajúce sa technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“) a ich revízie v súlade s článkom 5 smernice (EÚ) 2016/797 a aby zabezpečila prispôsobenie TSI technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám.

(2) Podľa článku 13 delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1474 ([3]) sa musí vykonať revízia nariadenia Komisie (EÚ) č. 1305/2014 ([4]) („TAF TSI“) okrem iného s cieľom zjednodušiť postup aktualizácie jeho technickej základne v súlade s postupom riadenia zmeny (ďalej len „CCM“) TAF TSI a vypracovať, zrevidovať a zjednodušiť obsah a štruktúru správ vymedzených v TAF TSI vo vzťahu k výmene informácií s inými systémami alebo prevádzkovateľmi.

(3) Na tento účel agentúra 9. septembra 2020 predložila Komisii odporúčanie s cieľom zaviesť do TAF TSI nové alebo upravené špecifikácie metodík a informačných tokov týkajúcich sa predpokladaného času príchodu, sledovania údajov pre zákazníkov a výmeny údajov s inými systémami a upraviť proces CCM.

(4) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(5) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 1305/2014 sa nahrádza textom uvedeným v prílohe k tomuto nariadeniu.

---

([1]) Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

([3]) Delegované rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1474 z 8. júna 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o špecifické ciele týkajúce sa navrhovania, prijímania a revízie technických špecifikácií interoperability (Ú. v. EÚ L 210, 15.8.2017, s. 5).

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 z 11. decembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 62/2006 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 438).

*Článok 2*

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

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

V Bruseli 26. marca 2021

*Za Komisiu*
*predsedníčka*
Ursula VON DER LEYEN

*PRÍLOHA*

**OBSAH**

1. ÚVOD ....23
1.1. Skratky ....23
1.2. Odkazy ....23
1.3. Technický rozsah pôsobnosti ....24
1.4. Územný rozsah pôsobnosti ....24
2. VYMEDZENIE SUBSYSTÉMU A ROZSAHU PÔSOBNOSTI ....24
2.1. Funkcia v rámci rozsahu pôsobnosti TSI ....24
2.2. Funkcie mimo rozsahu pôsobnosti TSI ....25
2.3. Prehľad opisu subsystému ....25
2.3.1. Zohľadňované procesy ....25
3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY ....26
3.1. Súlad so základnými požiadavkami ....26
3.2. Hľadiská základných požiadaviek ....26
3.3. Hľadiská týkajúce sa všeobecných požiadaviek ....26
3.3.1. Bezpečnosť ....26
3.3.2. Spoľahlivosť a použiteľnosť ....26
3.3.3. Zdravie ....26
3.3.4. Ochrana životného prostredia ....26
3.3.5. Technická zlučiteľnosť ....27
3.3.6. Prístupnosť ....27
4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU ....27
4.1. Úvod ....27
4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému ....27
4.2.1. Údaje nákladného listu ....28
4.2.2. Žiadosť o trasu a pridelenie trasy ....28
4.2.3. Príprava vlaku ....30
4.2.4. Informácie o jazde vlaku a prognóza jazdy vlaku ....31
4.2.5. Informácie o prerušení prevádzky ....32
4.2.6. Predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) zásielky ....32
4.2.7. Pohyb vozňa ....34
4.2.8. Výmena údajov na zvýšenie kvality ....35
4.2.9. Hlavné referenčné údaje ....35
4.2.10. Rozličné referenčné súbory a databázy ....36
4.2.11. Budovanie siete a komunikácia ....37

4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní ....39
4.3.1. Rozhrania s TSI „infraštruktúra“ ....39
4.3.2. Rozhrania s TSI „riadenie/zabezpečenie a návestenie“ ....39
4.3.3. Rozhrania so subsystémom „železničné koľajové vozidlá“ ....40
4.3.4. Rozhrania s TSI „prevádzka a riadenie dopravy“ ....40
4.3.5. Rozhrania so subsystémom „telematické aplikácie v osobnej doprave“ ....40
4.4. Prevádzkové predpisy ....40
4.4.1. Kvalita údajov ....41
4.4.2. Prevádzka centrálneho úložiska ....42
4.5. Predpisy týkajúce sa údržby ....42
4.6. Odborná kvalifikácia ....42
4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky ....42
5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY ....43
5.1. Vymedzenie ....43
5.2. Zoznam komponentov ....43
5.3. Výkonnosť a špecifikácie komponentov ....43
6. POSUDZOVANIE ZHODY KOMPONENTOV A/ALEBO ICH VHODNOSTI NA POUŽITIE A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU ....43
6.1. Komponenty interoperability ....43
6.1.1. Postupy posudzovania ....43
6.1.2. Modul ....43
6.2. Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ ....43
6.2.1. Posudzovanie súladu nástrojov IT ....43
7. VYKONÁVANIE ....44
7.1. Úvod ....44
7.2. Riadenie zmien ....45
7.2.1. Proces riadenia zmien ....45
7.2.2. Špecifický proces riadenia zmien v prípade dokumentov uvedených v dodatku I k tomuto nariadeniu ....45
Dodatok I: Zoznam technických dokumentov ....47
Dodatok II: Slovník ....48
Dodatok III: Úlohy, ktoré má vykonávať národné kontaktné miesto TAF/TAP ....56

1. **ÚVOD**

1.1. **Skratky**

*Tabuľka 1*

**Skratky**

| Skratka | Vymedzenie |
|---|---|
| CI | spoločné rozhranie (Common Interface) |
| EK | Európska komisia |
| ERA | Železničná agentúra Európskej únie (European Union Agency for Railways, takisto len „agentúra“) |
| IM | manažér infraštruktúry (Infrastructure Manager) |
| ISO | Medzinárodná organizácia pre normalizáciu (International Organisation for Standardisation) |
| LCL | kusové zásielky (Less than Container Loads) |
| LRU | vedúci železničný podnik (Lead Railway Undertaking) |
| RISC | Výbor pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc (Rail Interoperability and Safety Committee) |
| RU | železničný podnik (Railway Undertaking) |
| TAF | telematické aplikácie v nákladnej doprave (Telematics Applications for Freight) |
| TAP | telematické aplikácie v osobnej doprave (Telematics Applications for Passengers) |
| TCP/IP | protokol riadenia prenosu/internetový protokol (Transmission Control Protocol/Internet Protocol) |
| TSI | technická špecifikácia interoperability (Technical Specification for Interoperability) |
| WK | držitelia vozňov (Wagon Keepers) |

1.2. **Odkazy**

*Tabuľka 2*

**Odkazy**

| Ref. č. | Číslo dokumentu | Názov | Posledné vydanie |
|---|---|---|---|
| 1 | smernica (EÚ) 2016/797 | smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44) | 27. 5. 2020 |
| 2 | nariadenie (EÚ) č. 454/2011 o TAP TSI | nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11) | 27. 5. 2019 |
| 3 | smernica 2012/34/EÚ | smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32) | 14. 11. 2017 |
| 4 | ERA-TD-105 | TAF TSI – PRÍLOHA D.2: DODATOK F – VZOR ÚDAJOV A SPRÁV TAF TSI | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5 | nariadenie č. 62/2006 o TAF TSI | nariadenie Komisie (ES) č. 62/2006 z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií pre subsystém nákladnej dopravy transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 13, 18.1.2006, s. 1) | 18. 1. 2006 |
| 6 | K(2010) 2576 v konečnom znení | rozhodnutie Komisie z 29. apríla 2010 o poverení Európskej železničnej agentúry vypracovaním a preskúmaním technických špecifikácií interoperability s cieľom rozšíriť ich rozsah pôsobnosti na celý systém železníc v Európskej únii | 29. 4. 2010 |
| 7 | smernica (EÚ) 2016/798 | smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102) | 26. 5. 2016 |
| 8 | delegované rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1474 | delegované rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1474 z 8. júna 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o špecifické ciele týkajúce sa navrhovania, prijímania a revízie technických špecifikácií interoperability (Ú. v. EÚ L 210, 15.8.2017, s. 5). | 15. 8. 2017 |

### 1.3. Technický rozsah pôsobnosti

Táto technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TAF TSI“) sa týka prvku „aplikácie v nákladnej doprave“ subsystému „telematické aplikácie“ zaradeného medzi funkčné oblasti uvedené v zozname v prílohe II k smernici (EÚ) 2016/797 a opísané v oddiele 2.6 písm. b) uvedenej prílohy.

Účelom tejto TAF TSI je zabezpečiť efektívnu výmenu informácií nastavením technického rámca tak, aby dopravný proces bol z hospodárskeho hľadiska čo najlepšie uskutočniteľný. Vzťahuje sa na aplikácie v nákladnej doprave a riadenie spojení s inými druhmi dopravy, čo znamená, že okrem samotnej prevádzky vlakov sa zameriava aj na dopravné služby železničného podniku. Bezpečnostné hľadiská sa zohľadňujú, len pokiaľ ide o existenciu dátových prvkov – hodnoty nebudú mať vplyv na bezpečnú prevádzku vlaku a súlad s požiadavkami TAF TSI nemožno považovať za dodržiavanie bezpečnostných požiadaviek.

TAF TSI má dosah aj na podmienky používania železničnej dopravy používateľmi. V tomto smere sa pod pojmom „používatelia“ chápu nielen manažéri infraštruktúry alebo železničné podniky, ale aj všetci ostatní poskytovatelia služieb, ako sú spoločnosti prevádzkujúce vozne, prevádzkovatelia intermodálnej prepravy, ba dokonca aj zákazníci.

### 1.4. Územný rozsah pôsobnosti

TSI sa uplatňuje na sieť Únie vymedzenú v oddiele 1 prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797.

## 2. VYMEDZENIE SUBSYSTÉMU A ROZSAHU PÔSOBNOSTI

### 2.1. Funkcia v rámci rozsahu pôsobnosti TSI

Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ je vymedzený v oddiele 2.6 písm. b) prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797.

Zahŕňa najmä:

— aplikácie v nákladnej doprave vrátane informačných systémov (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase),

— systémy zriaďovania a rozmiestňovania, pričom pod systémami rozmiestňovania sa rozumie zostava vlaku,

— systémy rezervácie, pričom sa nimi rozumie rezervácia trasy vlaku,

— riadenie spojení s inými druhmi dopravy a vyhotovenie elektronických sprievodných dokladov.

## 2.2. Funkcie mimo rozsahu pôsobnosti TSI

Platobné a fakturačné systémy pre zákazníkov nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI, ako ani platobné a fakturačné systémy medzi rôznymi poskytovateľmi služieb, akými sú železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry. Koncepcia systému výmeny údajov v súlade s kapitolou 4.2 (Funkčné a technické špecifikácie subsystému) však poskytuje informácie potrebné ako základ platieb za dopravné služby.

Mimo rozsahu pôsobnosti tejto TSI týkajúcej sa telematických aplikácií je dlhodobé plánovanie cestovných poriadkov. Napriek tomu sa na niektorých miestach bude odkazovať na výsledok dlhodobého plánovania, pokiaľ súvisí s efektívnou výmenou informácií potrebných pre prevádzku vlakov.

## 2.3. Prehľad opisu subsystému

### 2.3.1. *Zohľadňované procesy*

Ak sa vezmú do úvahy potreby zákazníka, jednou zo služieb je organizácia a riadenie dopravnej trasy podľa zmluvy medzi vedúcim železničným podnikom (LRU) a zákazníkom.

LRU je jednotným kontaktným miestom pre zákazníka. Ak je do prepravného reťazca zapojených viacero železničných podnikov, LRU je zodpovedný aj za koordináciu s ostatnými železničnými podnikmi. Túto službu môže vykonávať aj zasielateľ alebo akýkoľvek iný subjekt.

Táto TSI pre sektor železničnej nákladnej dopravy sa v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 obmedzuje na výmenu údajov manažérov infraštruktúry a železničných podnikov/vedúcich železničných podnikov. Umožní LRU poskytovať zákazníkovi informácie, najmä:

— informácie o trase,

— informácie o jazde vlaku v dohodnutých bodoch hlásenia, prinajmenšom v bode odchodu, výmeny/odovzdania a príchodu zazmluvnenej dopravy,

— predpokladaný čas príchodu (Estimated Time of Arrival, ETA) do cieľovej stanice vrátane zriaďovacích staníc a terminálov intermodálnej prepravy,

— informácie o prerušení prevádzky. Keď sa vedúci železničný podnik dozvie o prerušení prevádzky, včas informuje zákazníka.

Na poskytovanie týchto informácií sú v kapitole 4 vymedzené príslušné správy, ktoré zodpovedajú TAF.

Železničné podniky/vedúce železničné podniky musia byť vo všeobecnosti schopné minimálne:

— DEFINOVAŤ služby z hľadiska ceny a prepravných časov, ponuky vozňov (podľa potreby), informácií o vozňoch/intermodálnych jednotkách (poloha, stav a predpokladaný čas príchodu „ETA“ vozňa/intermodálnej jednotky), kde môžu byť zásielky naložené na prázdne vozne, do kontajnerov atď.,

— DODAŤ definovanú službu spoľahlivo a plynule s použitím bežných obchodných procesov a prepojených systémov. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a iní poskytovatelia služieb a zainteresované strany, ako napríklad colná správa, musia byť schopní vymieňať si informácie elektronicky,

— ZMERAŤ kvalitu dodanej služby v porovnaní s definovanou službou, teda presnosť účtovania oproti ponúkanej cene, skutočné prepravné časy oproti záväzkom, poskytnutý vozeň oproti objednávke, predpokladané časy príchodu oproti skutočným časom príchodu,

— PREVÁDZKOVAŤ produktívne z hľadiska využitia: kapacity vlaku, infraštruktúry a vozového parku prostredníctvom obchodných procesov, systémov a výmeny údajov potrebných na časové plánovanie vozňov/intermodálnych jednotiek a vlakov.

Manipulácia s prázdnymi vozňami sa stáva obzvlášť dôležitou pri posudzovaní interoperabilných vozňov. V zásade nie je rozdiel medzi manipuláciou s naloženými a prázdnymi vozňami. Preprava prázdnych vozňov sa takisto zakladá na objednávkach prepravy, pričom za zákazníka sa v prípade týchto prázdnych vozňov považuje správca vozového parku.

## 3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

### 3.1. Súlad so základnými požiadavkami

V súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 musia železničný systém Únie, subsystémy a ich komponenty interoperability spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecných požiadavkách v prílohe III k uvedenej smernici.

V rozsahu pôsobnosti tejto TSI sa splnenie príslušných základných požiadaviek uvedených v kapitole 3 v prípade subsystému zabezpečí prostredníctvom súladu so špecifikáciami opísanými v kapitole 4 (Charakteristika subsystému).

### 3.2. Hľadiská základných požiadaviek

Základné požiadavky sa týkajú:

— bezpečnosti,

— spoľahlivosti a použiteľnosti,

— zdravia,

— ochrany životného prostredia,

— technickej zlučiteľnosti,

— prístupnosti.

Podľa smernice (EÚ) 2016/797 môžu byť základné požiadavky uplatniteľné všeobecne na celý transeurópsky železničný systém alebo špecificky na jednotlivé subsystémy a ich komponenty.

### 3.3. Hľadiská týkajúce sa všeobecných požiadaviek

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

#### 3.3.1. *Bezpečnosť*

Základné požiadavky 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 a 1.1.5 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 nie sú relevantné pre subsystém „telematické aplikácie“.

#### 3.3.2. *Spoľahlivosť a použiteľnosť*

„Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých súčastí, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok prevádzkyschopné.“

Túto základnú požiadavku spĺňajú tieto kapitoly:

— kapitola 4.2.9: Hlavné referenčné údaje,

— kapitola 4.2.10: Rozličné referenčné súbory a databázy,

— kapitola 4.2.11: Budovanie siete a komunikácia.

#### 3.3.3. *Zdravie*

Základné požiadavky 1.3.1 a 1.3.2 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 nie sú relevantné pre subsystém „telematické aplikácie“.

#### 3.3.4. *Ochrana životného prostredia*

Základné požiadavky 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 a 1.4.5 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 nie sú relevantné pre subsystém „telematické aplikácie“.

3.3.5. *Technická zlučiteľnosť*

Základná požiadavka 1.5 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 nie je relevantná pre subsystém „telematické aplikácie“.

3.3.6. *Prístupnosť*

Základná požiadavka 1.6 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 nie je relevantná pre subsystém „telematické aplikácie“.

## 4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU

### 4.1. Úvod

Železničný systém, na ktorý sa vzťahuje smernica (EÚ) 2016/797 a ktorého súčasťou je subsystém „telematické aplikácie“, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť sa musí overiť. Túto konzistentnosť je nevyhnutné kontrolovať, najmä pokiaľ ide o špecifikácie subsystému, jeho rozhrania so systémom, do ktorého je integrovaný, ako aj pokiaľ ide o prevádzkové predpisy a predpisy týkajúce sa údržby.

Pri zohľadnení všetkých uplatniteľných základných požiadaviek subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ charakterizujú:

### 4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 sa funkčné a technické špecifikácie subsystému vzťahujú na tieto parametre:

— údaje nákladného listu,

— žiadosť o trasu a pridelenie trasy,

— príprava vlaku,

— informácie o jazde vlaku a prognóza jazdy vlaku,

— informácie o prerušení prevádzky,

— predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) vozňa/intermodálnej jednotky,

— pohyb vozňa,

— výmena údajov na zvýšenie kvality,

— hlavné referenčné údaje,

— rozličné referenčné súbory a databázy,

— budovanie siete a komunikácia.

Okrem ustanovení kapitoly 4 a jej podkapitol si môže každá zainteresovaná strana vymieňať správy podľa kapitol 4.2.2.3 (len počas prevádzky alebo prípravy na prevádzku vlaku), 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.2, 4.2.6.3 a 4.2.6.4 s ostatnými zainteresovanými stranami zapojenými do tej istej služby nákladnej dopravy pod podmienkou, že dané zainteresované strany sú identifikovateľné. Tieto výmeny správ môže účtovať odosielateľ.

Vedúci železničný podnik je zodpovedný za informovanie zákazníkov podľa zmluvnej dohody.

Podrobné špecifikácie údajov sú vymedzené v úplnom katalógu údajov. Povinné formáty správ a údaje tohto katalógu sú vymedzené v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I. Okrem toho sa na rovnaký účel môžu použiť iné existujúce normy, pokiaľ sa zúčastnené strany osobitne dohodli, že umožnia používanie týchto noriem, a to najmä v prípade kombinovanej/intermodálnej dopravy alebo na územiach členských štátov EÚ, ktoré hraničia s tretími krajinami.

Všeobecné poznámky o štruktúre správy

Správy sú štruktúrované do dvoch súborov údajov:

— kontrolné údaje: vymedzené povinným záhlavím správ katalógu,

— informačné údaje: vymedzené povinným/nepovinným obsahom každej správy a povinným/nepovinným súborom údajov v katalógu.

Ak sú správa alebo dátový prvok v tomto nariadení vymedzené ako nepovinné, zúčastnené strany sa rozhodnú, či ich použijú. Používanie týchto správ a dátových prvkov musí byť súčasťou zmluvnej dohody. Ak sú nepovinné prvky v katalógu údajov za určitých podmienok povinné, musí to byť uvedené v katalógu údajov.

4.2.1. *Údaje nákladného listu*

4.2.1.1. Nákladný list zákazníka

Zákazník zašle nákladný list vedúcemu železničnému podniku. Musia sa v ňom uvádzať všetky informácie potrebné na prepravu zásielky od odosielateľa k príjemcovi podľa „Jednotných pravidiel pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM)“ a „Jednotných pravidiel pre zmluvy o použití vozidiel v medzinárodnej železničnej preprave (CUV)“. Vedúci železničný podnik musí doplniť dodatočné informácie. Podsúbor údajov nákladného listu vrátane dodatočných údajov je opísaný v dodatku I, TAF TSI – PRÍLOHA D.2: DODATOK A (PLÁNOVANIE TRASY DOPRAVY VOZŇA/PREPRAVY INTERMODÁLNEJ NÁKLADOVEJ JEDNOTKY) a v dodatku I, TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI (4) uvedený v tabuľke v dodatku I k tomuto nariadeniu.

V prípade otvoreného prístupu má vedúci železničný podnik, ktorý uzavrel so zákazníkom zmluvu, všetky informácie po doplnení dostupných údajov. Nie je potrebná žiadna výmena správ s inými železničnými podnikmi. Tieto údaje sú tiež základom pre žiadosť o trasu *ad hoc*, ak je to potrebné na vyhotovenie nákladného listu.

Nasledujúce správy sú určené pre prípad, keď nejde o otvorený prístup. Obsah týchto správ môže byť tiež základom pre žiadosti o trasu *ad hoc*, ak sa vyžadujú na vyhotovenie nákladného listu.

4.2.1.2. Objednávky prepravy

Objednávka prepravy je primárne podsúborom informácií nákladného listu. LRU ju musí zaslať železničným podnikom zapojeným do prepravného reťazca. Objednávka prepravy musí obsahovať príslušné informácie, ktoré železničný podnik potrebuje na uskutočnenie prepravy počas svojej zodpovednosti až po odovzdanie ďalšiemu železničnému podniku.

Povinná štruktúra údajov objednávky prepravy a podrobné formáty tejto správy sú uvedené v časti „Správa o objednávke prepravy“ v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

Hlavným obsahom týchto objednávok prepravy sú:

— informácie o odosielateľovi a príjemcovi,

— informácie o smerovaní,

— identifikácia zásielky,

— informácie o vozni,

— informácie o mieste a čase.

4.2.2. *Žiadosť o trasu a pridelenie trasy*

4.2.2.1. Úvodné poznámky

Trasa vymedzuje požadované, prijaté a skutočné údaje, ktoré majú byť uložené a ktoré sa týkajú trasy a charakteristík vlaku pre každý úsek danej trasy. Nasledujúci opis uvádza informácie, ktoré musia byť k dispozícii manažérovi infraštruktúry a/alebo prideľujúcemu subjektu. Vždy keď dôjde k zmene, musia sa tieto informácie aktualizovať. Informácie o ročnej trase preto musia umožňovať vyhľadávanie údajov na účely krátkodobých zmien. LRU musí informovať najmä zákazníka, ak sa ho to týka.

**Žiadosť o trasu *ad hoc***

V dôsledku výnimiek počas jazdy vlaku alebo krátkodobého dopytu po doprave musí mať železničný podnik alebo žiadateľ možnosť získať v sieti trasu *ad hoc*.

Železničný podnik/žiadateľ zastávajúci funkciu zodpovedného žiadateľa musí poskytnúť manažérovi infraštruktúry všetky potrebné údaje o tom, kedy a kde sa požaduje jazda vlaku, spolu s fyzikálnymi charakteristikami, pokiaľ dochádza k interakcii s infraštruktúrou. Tieto požiadavky sú platné pre všetky žiadosti o trasu *ad hoc* a súvisiace správy. Na európskej úrovni nie je v tejto súvislosti špecifikovaný žiadny minimálny časový rámec. Minimálne časové rámce môžu byť špecifikované v podmienkach používania siete.

Žiadosť o trasu *ad hoc* nezahŕňa otázky súvisiace s riadením dopravy. Časový limit medzi krátkodobými trasami a zmenami trasy na základe riadenia dopravy je predmetom miestnych dohôd a môže sa uvádzať v podmienkach používania siete.

Požiadavky týkajúce sa zodpovedností železničného podniku/žiadateľa/manažéra infraštruktúry počas procesu žiadosti o trasu a procesu prideľovania trasy nie sú súčasťou tohto nariadenia. Príslušné informácie sú uvedené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2019/773 ([1]) (OPE TSI).

4.2.2.2. Správa „žiadosť o trasu“

Železničný podnik/žiadateľ preberajúci úlohu zodpovedného žiadateľa pošle správu „žiadosť o trasu“ manažérovi infraštruktúry/prideľujúcemu subjektu, aby požiadal o trasu.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „žiadosť o trasu“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.2.3. Správa „údaje o trase“

Manažér infraštruktúry/prideľujúci subjekt zastávajúci funkciu plánovacieho manažéra infraštruktúry pošle správu „údaje o trase“ žiadajúcemu železničnému podniku/žiadateľovi ako odpoveď na jeho žiadosť o trasu.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „údaje o trase“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.2.4. Správa „trasa potvrdená“

Žiadajúci železničný podnik/žiadateľ preberajúci úlohu zodpovedného žiadateľa pošle správu „trasa potvrdená“, aby potvrdil trasu, ktorú navrhol manažér infraštruktúry/prideľujúci subjekt.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „trasa potvrdená“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.2.5. Správa „údaje o trase odmietnuté“

Žiadajúci železničný podnik/žiadateľ preberajúci úlohu zodpovedného žiadateľa pošle správu „údaje o trase odmietnuté“ príslušnému manažérovi infraštruktúry/prideľujúcemu subjektu, aby zamietol nimi navrhované údaje o trase.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „údaje o trase odmietnuté“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.2.6. Správa „trasa zrušená“

Železničný podnik/žiadateľ preberajúci úlohu zodpovedného žiadateľa (vo fáze plánovania) alebo preberajúci úlohu zodpovedného železničného podniku (v prevádzke) pošle správu „trasa zrušená“ príslušnému manažérovi infraštruktúry/prideľujúcemu subjektu, aby zrušil celú trasu, ktorá bola potvrdená, alebo jej časť.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „trasa zrušená“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 5).

4.2.2.7. Správa „trasa nie je k dispozícii“

Manažér infraštruktúry/prideľujúci subjekt preberajúci úlohu plánovacieho manažéra infraštruktúry (vo fáze plánovania) alebo v úlohe zodpovedného manažéra infraštruktúry (v prevádzke) pošle správu „trasa nie je k dispozícii“ zazmluvnenému železničnému podniku/žiadateľovi v prípade, že trasa potvrdená železničným podnikom/žiadateľom už nie je k dispozícii.

Hneď ako sa manažér infraštruktúry dozvie, že vlaková trasa nie je k dispozícii, musí informovať železničný podnik. Správa „trasa nie je k dispozícii“ sa môže zaslať kedykoľvek medzi momentom, keď sa vlaková trasa zmluvne dohodne, a odchodom vlaku. Príčinou tejto správy môže byť napríklad prerušenie na trase.

Správa „trasa nie je k dispozícii“ znamená, že trasa alebo jej časť sa nemôže použiť a už neexistuje.

Ak je k dispozícii alternatívna trasa, manažér infraštruktúry spolu s touto správou alebo hneď, ako je táto trasa známa, musí bez akejkoľvek ďalšej žiadosti železničného podniku poslať alternatívny návrh. Urobí tak poslaním správy „údaje o trase“ týkajúcej sa tejto správy „trasa nie je k dispozícii“. Ak alternatívny návrh nie je možný, manažér infraštruktúry musí o tom okamžite informovať železničný podnik.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „trasa nie je k dispozícii“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.2.8. Správa „potvrdenie prijatia“

Príjemca každej správy pošle správu „potvrdenie prijatia“ odosielateľovi príslušnej správy, aby potvrdil, že jeho pôvodný systém prijal správu.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „potvrdenie prijatia“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.3. *Príprava vlaku*

4.2.3.1. Všeobecné poznámky

Tento základný parameter opisuje správy, ktoré sa musia vymieňať počas fázy prípravy vlaku až do odchodu vlaku.

Príprava vlaku zahŕňa kontrolu zlučiteľnosti medzi vlakom a traťou. Túto kontrolu vykonáva železničný podnik na základe informácií, ktoré poskytli príslušní manažéri infraštruktúry o opise infraštruktúry a jej obmedzeniach.

V prípade, že vlak prevezme ako celok ďalší železničný podnik, zodpovedný železničný podnik pošle správu „zostava vlaku“ ďalšiemu zodpovednému železničnému podniku. Podľa zmluvných dohôd musí zodpovedný železničný podnik túto správu poslať aj manažérovi(-om) infraštruktúry. To platí aj vtedy, ak trasu rezervoval iný zodpovedný žiadateľ, ktorý poveril zodpovedný železničný podnik jazdou vlaku. Okrem toho, ak zodpovedný železničný podnik využíva na jazdu vlaku subdodávateľa (iný železničný podnik), partnerom pre výmenu správ s manažérom infraštruktúry zostáva zodpovedný železničný podnik.

Ak je v určitom mieste zmenená zostava vlaku, táto správa sa musí vymeniť znovu, s informáciami, ktoré aktualizuje zodpovedný železničný podnik.

4.2.3.2. Správa „zostava vlaku“

Zodpovedný železničný podnik pošle správu „zostava vlaku“, v ktorej sa vymedzuje zostava vlaku, ďalšiemu zodpovednému železničnému podniku zapojenému do nákladnej dopravy a vedúcemu železničnému podniku. Podľa podmienok používania siete musí zodpovedný železničný podnik poslať správu „zostava vlaku“ aj manažérovi(-om) infraštruktúry.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „zostava vlaku“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

Minimálne prvky, ktoré majú byť dodržané pri výmene správ medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry na účely zostavy vlaku, sú vymedzené v kapitole 4.2.2.7.2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/773 (OPE TSI).

4.2.3.3. Správa „vlak je pripravený“

Zodpovedný železničný podnik pošle manažérovi infraštruktúry správu „vlak je pripravený“ vždy, keď je vlak pripravený na odchod po príprave vlaku, pokiaľ manažér infraštruktúry podľa vnútroštátnych predpisov neakceptuje ako správu „vlak je pripravený“ cestovný poriadok.

V prípade kombinovanej dopravy prevádzkovateľ terminálu pošle železničnému podniku správu „vlak je pripravený“ vždy, keď je zostava vozňov pripravená na odchod. Železničný podnik poskytujúci trakciu do vstupného bodu IM pošle správu „vlak je pripravený“ železničnému podniku, ktorý prevádzkuje vlakovú službu na sieti IM.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „vlak je pripravený“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.4. *Informácie o jazde vlaku a prognóza jazdy vlaku*

4.2.4.1. Všeobecné poznámky

Tento základný parameter stanovuje informácie o jazde vlaku a prognózu jazdy vlaku. Musí stanoviť priebeh rozhovoru medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, aby bola umožnená výmena informácií o jazde vlaku a prognóz jazdy vlaku.

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

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

Prognóza jazdy vlaku slúži na poskytovanie informácií o predpokladanom čase príchodu vlaku do zmluvne dohodnutých bodov prognózy. Túto správu manažér infraštruktúry zasiela železničnému podniku a susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do jazdy vlaku.

Body hlásenia pre pohyb vlaku sa špecifikujú v zmluvných dohodách.

Táto výmena informácií medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry prebieha vždy medzi príslušným IM a zodpovedným RU, ktorý zodpovedá za jazdu vlaku To platí aj vtedy, ak trasu rezervoval iný zodpovedný žiadateľ, ktorý poveril zodpovedný železničný podnik jazdou vlaku. Okrem toho, ak zodpovedný železničný podnik využíva na jazdu vlaku subdodávateľa (iný železničný podnik), partnerom pre výmenu správ s manažérom infraštruktúry zostáva zodpovedný železničný podnik.

Na základe zmluvnej dohody vedúci železničný podnik poskytne zákazníkovi prognózu jazdy vlaku a informácie o jazde vlaku. Na bodoch hlásenia sa obe strany dohodnú v rámci zmluvy.

4.2.4.2. Správa „prognóza jazdy vlaku“

Túto správu musí vydať manažér infraštruktúry železničnému podniku, ktorý prevádzkuje vlak, pre body odovzdania, výmenné body a pre cieľovú stanicu podľa opisu v kapitole 4.2.4.1.

V prípade kombinovanej dopravy na základe zmluvnej dohody vedúci železničný podnik/železničný podnik zabezpečí, aby sa správa „prognóza jazdy vlaku“ poskytla prevádzkovateľovi terminálu.

Správu musí okrem toho manažér infraštruktúry vydať železničnému podniku pre ďalšie body hlásenia podľa zmlúv medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry.

Prognóza jazdy vlaku môže byť zaslaná aj predtým, ako sa vlak uvedie do chodu. V prípade ďalších meškaní, ku ktorým dôjde medzi dvoma bodmi hlásenia, musí byť medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry zmluvne definovaný časový rozsah zaslania pôvodnej, resp. novej prognózy. Ak rozsah meškania nie je známy, manažér infraštruktúry musí zaslať „správu o prerušení prevádzky“ (pozri kapitolu 4.2.5: Informácie o prerušení prevádzky).

Správa „prognóza jazdy vlaku“ musí obsahovať prognózovaný čas pre dohodnutý bod prognózy.

Manažér infraštruktúry pošle túto správu nasledujúcemu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do jazdy vlaku.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „prognóza jazdy vlaku“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.4.3. Správa „informácie o jazde vlaku“ a správa „dôvod meškania vlaku“

Správu „informácie o jazde vlaku“ musí manažér infraštruktúry vydať zodpovednému železničnému podniku po:

— odchode z bodu odchodu, príchode do cieľovej stanice,

— príchode do bodov odovzdania, výmenných bodov a dohodnutých bodov hlásenia na základe zmluvy (napríklad bodov manipulácie) a odchode z týchto bodov.

Hneď ako je známy dôvod meškania (prvý predpoklad) a v prípade aktualizácie dôvodu meškania by mal manažér infraštruktúry poskytnúť tento dôvod zodpovednému železničnému podniku prostredníctvom osobitnej správy „dôvod meškania vlaku“.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „informácie o jazde vlaku“ a správy „dôvod meškania vlaku“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.5. *Informácie o prerušení prevádzky*

4.2.5.1. Všeobecné poznámky

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

Keď sa železničný podnik dozvie o prerušení prevádzky počas jazdy vlaku, za ktorý je zodpovedný, musí okamžite informovať príslušného manažéra infraštruktúry (informáciu môže RU podať ústne). Ak je jazda vlaku prerušená, manažér infraštruktúry pošle správu „prerušenie jazdy vlaku“ železničnému podniku, s ktorým uzavrel zmluvu, a nasledujúcemu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do jazdy vlaku.

Ak je dĺžka meškania známa, manažér infraštruktúry musí namiesto toho poslať správu „prognóza jazdy vlaku“.

4.2.5.2. Správa „prerušenie jazdy vlaku“

Ak je jazda vlaku prerušená, manažér infraštruktúry pošle túto správu nasledujúcemu susednému manažérovi infraštruktúry zapojenému do jazdy vlaku a zodpovednému železničnému podniku.

V prípade kombinovanej dopravy na základe zmluvnej dohody vedúci železničný podnik/železničný podnik zabezpečí, aby sa správa „prerušenie jazdy vlaku“ poskytla prevádzkovateľovi terminálu.

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „prerušenie jazdy vlaku“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.6. *Predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) zásielky*

4.2.6.1. Úvodné poznámky

V kapitole 4.2.2 (Žiadosť o trasu) je opísaná hlavne komunikácia medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry. Táto výmena informácií sa netýka individuálneho monitorovania vozňov alebo intermodálnych jednotiek. To sa vykonáva na úrovni železničného podniku/vedúceho železničného podniku na základe správ, ktoré sa týkajú vlakov, a opisuje sa v nasledujúcich kapitolách 4.2.6 [Predpokladaný čas výmeny (ETI)/ predpokladaný čas príchodu (ETA) zásielky] až 4.2.7 (Pohyb vozňa).

Výmenu a aktualizáciu informácií, ktoré sa týkajú vozňov alebo intermodálnych jednotiek, v zásade podporuje uchovávanie „plánov ciest“ a „pohybov vozňov“ (kapitola 4.2.10.2: Iné databázy).

Pre zákazníka je najdôležitejšou informáciou vždy predpokladaný čas príchodu (ETA) jeho zásielky a predpokladané časy príchodov vlaku (TETA). Predpokladaný čas príchodu (ETA), ako aj predpokladaný čas výmeny (ETI) vozňa sú tiež základnými informáciami v komunikácii medzi vedúcim železničným podnikom a železničným podnikom. Tieto informácie sú hlavným nástrojom vedúceho železničného podniku na monitorovanie fyzickej prepravy zásielky a na jej kontrolu vzhľadom na záväzok voči zákazníkovi.

Všetky prognózované časy v správach týkajúcich sa vlaku sa vzťahujú na príchod vlaku do určitého bodu, ktorý môže byť bodom odovzdania, výmenným bodom, cieľovou stanicou vlaku alebo iným bodom hlásenia. Všetky tieto časy sú predpokladanými časmi príchodov vlaku (TETA).

Na základe zmluvnej dohody vedúci železničný podnik poskytne zákazníkovi predpokladaný čas príchodu (ETA) a predpokladaný čas výmeny (ETI) na úrovni zásielky a predpokladané časy príchodov vlaku (TETA) na úrovni vlaku. Na stupni podrobnosti sa obe strany dohodnú v rámci zmluvy.

V prípade kombinovanej dopravy sa v správach s údajmi obsahujúcich identifikátory nákladových jednotiek (napr. kontajnerov, výmenných nadstavieb, návesov) použije buď kód BIC podľa ISO 6346 alebo kód ILU podľa EN 13044.

#### 4.2.6.2. Výpočet predpokladaného času výmeny (ETI)/predpokladaného času príchodu (ETA)

Výpočet ETI/ETA sa zakladá na informáciách od príslušného manažéra infraštruktúry, ktorý v rámci správy „prognóza jazdy vlaku“ zasiela predpokladaný čas príchodu vlaku (TETA) do stanovených bodov hlásenia (v každom prípade do bodov odovzdania, výmenných bodov alebo bodov príchodu vrátane terminálov intermodálnej prepravy) na dohodnutej vlakovej trase, napríklad pre bod odovzdania od jedného manažéra infraštruktúry ďalšiemu manažérovi infraštruktúry (v tomto prípade sa TETA rovná predpokladanému času odovzdania – ETH).

Pre výmenné body alebo pre ďalšie stanovené body hlásenia na dohodnutej vlakovej trase musí železničný podnik vypočítať pre ďalší železničný podnik v prepravnom reťazci zásielky predpokladaný čas výmeny (ETI) pre vozne a/alebo intermodálne jednotky.

*Poznámka týkajúca sa kombinovanej dopravy*: Pre intermodálne jednotky na vozni platí, že predpokladané časy výmeny (ETI) vozňa sú tiež predpokladanými časmi výmeny (ETI) intermodálnych jednotiek. Pokiaľ ide o predpokladané časy príchodu (ETA) intermodálnych jednotiek, je potrebné poznamenať, že železničný podnik nie je schopný vypočítať takýto ETA alebo TETA nad rámec verejnej siete IM. Železničný podnik preto môže poskytovať len predpokladané časy výmeny (ETI) týkajúce sa železničného podniku vykonávajúceho prevádzku v termináli, ktorý prevádzkovateľovi terminálu príchodu poskytne ETA alebo TETA. Prevádzkovateľ terminálu na základe tohto ETA a TETA poskytne predpokladaný čas vyzdvihnutia (ETP) prevádzkovateľovi kombinovanej dopravy, ktorý koncovému zákazníkovi (ako sú zasielatelia, poskytovatelia logistických služieb atď.) poskytne rovnaký ETP.

Vedúci železničný podnik je zodpovedný za porovnanie predpokladaného času príchodu (ETA) a predpokladaného času príchodu vlaku (TETA) so záväzkom voči zákazníkovi.

Odchýlky ETA a TETA od záväzku voči zákazníkovi sa musia riešiť v súlade so zmluvou a tieto odchýlky môžu viesť k výstražnému riadiacemu postupu zo strany vedúceho železničného podniku. Na prenos informácií o výsledku tohto postupu je určená správa „výstraha“.

Na použitie výstražného riadiaceho postupu musí mať vedúci železničný podnik možnosť vyžiadať si v súvislosti s vlakom alebo vozňom informácie o odchýlkach. Táto požiadavka vedúceho železničného podniku a odpoveď od železničného podniku sú tiež špecifikované ďalej.

#### 4.2.6.3. Správa „predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) vozňa“

Účelom tejto správy je zaslať predpokladaný čas výmeny (ETI) alebo aktualizovaný predpokladaný čas výmeny od jedného zodpovedného železničného podniku ďalšiemu železničnému podniku v prepravnom reťazci.

Všetky zodpovedné železničné podniky v prepravnom reťazci vozňov pošlú ETI/ETA alebo aktualizovaný ETI/ETA vedúcemu železničnému podniku. Podľa zmluvnej dohody vedúci železničný podnik na základe zozbieraných predpokladaných časov výmeny (ETI) vypočíta a poskytne svojmu zákazníkovi a prevádzkovateľovi terminálu presný predpokladaný čas príchodu (ETA) alebo predpokladaný čas príchodu vlaku (TETA).

Vymedzenie povinnej štruktúry správy „predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) vozňa“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.6.4. Správa „výstraha“

Po porovnaní predpokladaného času príchodu (ETA) a záväzku voči zákazníkovi môže vedúci železničný podnik poslať príslušným železničným podnikom správu „výstraha“. Vymedzenie povinnej štruktúry správy „výstraha“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

*Poznámka*: V prípade otvoreného prístupu je výpočet predpokladaného času výmeny (ETI) a predpokladaného času príchodu (ETA) vnútorným procesom železničného podniku. V tomto prípade je železničný podnik zároveň vedúcim železničným podnikom.

4.2.7. *Pohyb vozňa*

4.2.7.1. Úvodné poznámky

Na účely hlásenia pohybu vozňa musia byť uložené a elektronicky prístupné údaje uvedené v týchto správach. Musia sa tiež vymieňať s oprávnenými stranami v rámci správy na základe zmluvy:

— oznam o odovzdaní vozňa,

— oznam o odchode vozňa,

— príchod vozňa do zriaďovacej stanice,

— odchod vozňa zo zriaďovacej stanice,

— správa „výnimočná situácia vozňa“,

— oznam o príchode vozňa,

— oznam o dodaní vozňa.

Na základe zmluvnej dohody vedúci železničný podnik musí poskytnúť zákazníkovi informácie o pohybe vozňa prostredníctvom nižšie opísaných správ.

4.2.7.2. Správa „oznam o odovzdaní vozňa“

Vedúci železničný podnik nemusí byť vždy prvým železničným podnikom v prepravnom reťazci. V tomto prípade musí vedúci železničný podnik oznámiť príslušnému železničnému podniku, že vozeň je pripravený na prevzatie na vlečke zákazníka (miesto odchodu podľa záväzku vedúceho železničného podniku) v danom čase odovzdania (dátum a čas odchodu).

Tieto udalosti sa môžu uložiť v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek. Vymedzenie povinnej štruktúry správy „oznam o odovzdaní vozňa“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.7.3. Správa „oznam o odchode vozňa“

Železničný podnik musí informovať vedúci železničný podnik o skutočnom dátume a čase, keď bol vozeň odtiahnutý z miesta odchodu.

Tieto udalosti sa môžu uložiť v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek. Výmenou tejto správy prechádza zodpovednosť za vozeň zo zákazníka na železničný podnik. Vymedzenie povinnej štruktúry správy „oznam o odchode vozňa“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.7.4. Správa „príchod vozňa do zriaďovacej stanice“

Železničný podnik musí informovať vedúci železničný podnik o tom, že vozeň prišiel do jeho zriaďovacej stanice. Táto správa sa môže zakladať na správe „informácie o jazde vlaku“ z kapitoly 4.2.4 (Prognóza jazdy vlaku). Táto udalosť sa môže uložiť v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek. Vymedzenie povinnej štruktúry správy „príchod vozňa do zriaďovacej stanice“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.7.5. Správa „odchod vozňa zo zriaďovacej stanice“

Železničný podnik musí informovať vedúci železničný podnik o tom, že vozeň opustil jeho zriaďovaciu stanicu. Táto správa sa môže zakladať na správe „informácie o jazde vlaku“ z kapitoly 4.2.4 (Prognóza jazdy vlaku). Táto udalosť sa môže uložiť v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek. Vymedzenie povinnej štruktúry správy „odchod vozňa zo zriaďovacej stanice“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.7.6. Správa „výnimočná situácia vozňa“

Železničný podnik musí informovať vedúci železničný podnik, ak v súvislosti s vozňom dôjde k neočakávanej udalosti, ktorá by mohla mať vplyv na predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) alebo ktorá si vyžaduje dodatočné opatrenia. Táto správa si vo väčšine prípadov vyžaduje aj výpočet nového ETI/ETA. Ak sa vedúci železničný podnik rozhodne získať nový ETI/ETA, pošle správu späť železničnému podniku, ktorý poslal túto správu, spolu s označením „žiadosť o predpokladaný čas výmeny (ETI)/ predpokladaný čas príchodu (ETA)“ [správa: správa „výnimočná situácia vozňa“ – žiadosť o nový predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA)]. Výpočet nového ETI/ETA sa musí riadiť postupom v kapitole 4.2.6 [Predpokladaný čas výmeny (ETI)/predpokladaný čas príchodu (ETA) zásielky].

Táto informácia sa môže uložiť v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek. Vymedzenie povinnej štruktúry správy „výnimočná situácia vozňa“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.7.7. Správa „oznam o príchode vozňa“

Posledný železničný podnik v prepravnom reťazci vozňa alebo intermodálnej jednotky musí informovať vedúci železničný podnik, že vozeň prišiel do jeho zriaďovacej stanice (poloha železničného podniku). Vymedzenie povinnej štruktúry správy „oznam o príchode vozňa“ a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.7.8. Správa „oznam o dodaní vozňa“

Posledný železničný podnik v prepravnom reťazci vozňa musí informovať vedúci železničný podnik, že vozeň bol pristavený na vlečke príjemcu.

*Poznámka*: V prípade otvoreného prístupu je opísaný pohyb vozňa vnútorným procesom železničného podniku (vedúceho železničného podniku). Napriek tomu musí ako vedúci železničný podnik, ktorý má zmluvu so zákazníkom a záväzok voči nemu, vykonať všetky výpočty a uchovávať údaje.

Postupový diagram pre tieto správy založený na príklade 1 pre výpočet predpokladaného času výmeny (ETI) pre vozne 1 a 2 [pozri kapitolu 4.2.6.2: Výpočet predpokladaného času výmeny (ETI)/predpokladaného času príchodu (ETA)] je začlenený do diagramu pre hlásenie výmeny v dokumente „TAF TSI – príloha A.5: Čísla a postupové diagramy správ TAF TSI“, kapitola 6, uvedenom v dodatku I.

4.2.8. *Výmena údajov na zvýšenie kvality*

Na to, aby bolo európske odvetvie železníc konkurencieschopné, musí svojim zákazníkom poskytovať vyššiu kvalitu služieb [pozri tiež článok 27.1 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797]. Proces merania je základným postupom po ukončení prepravy na podporu zvýšenia kvality. Okrem merania kvality služieb dodaných zákazníkovi musia vedúce železničné podniky, železničné podniky a manažéri infraštruktúry merať kvalitu komponentov služieb, ktoré spolu vytvárajú produkt dodaný zákazníkovi. Tento proces zahŕňa manažérov infraštruktúry a železničné podniky (najmä ak sú vedúcimi železničnými podnikmi), ktoré si zvolia individuálny parameter kvality, trať alebo miesto a časové obdobie merania, v ktorom sa majú zmerať skutočné výsledky v porovnaní s vopred určenými kritériami, ktoré sa obvykle stanovili v zmluve. Výsledky procesu merania musia jasne preukázať dosiahnutú úroveň v porovnaní s cieľom, ktorý bol dohodnutý medzi zmluvnými stranami.

4.2.9. *Hlavné referenčné údaje*

4.2.9.1. Úvod

S cieľom podporiť prípravu vlaku a prevádzku vozňa musí držiteľ vozňa sprístupniť údaje o železničných koľajových vozidlách v referenčnej databáze železničných koľajových vozidiel.

4.2.9.2. Referenčné databázy železničných koľajových vozidiel

Držiteľ železničných koľajových vozidiel je zodpovedný za uchovávanie údajov o železničných koľajových vozidlách v rámci referenčnej databázy železničných koľajových vozidiel.

Informácie, ktoré musia byť zahrnuté v jednotlivých databázach železničných koľajových vozidiel, sú podrobne opísané v dodatku I dodatku C.

Referenčné databázy železničných koľajových vozidiel musia umožniť jednoduchý prístup k referenčným údajom železničných koľajových vozidiel na minimalizáciu objemu údajov prenášaných za každú prevádzku. Obsah databáz musí byť prístupný na základe štruktúrovaných prístupových práv v závislosti od oprávnenia pre všetkých poskytovateľov služieb (najmä manažérov infraštruktúry a železničné podniky).

Záznamy v referenčnej databáze železničných koľajových vozidiel môžu byť zoskupené takto:

— administratívne údaje, ktoré sa týkajú položiek certifikácie a registrácie. Okrem toho podľa článku 5 nariadenia Komisie (EÚ) č. 445/2011 ([2]) držitelia vozňov musia uchovávať identifikačné číslo osvedčenia subjektu zodpovedného za údržbu,

— konštrukčné údaje, ktoré musia obsahovať všetky konštitutívne (fyzické) prvky železničných koľajových vozidiel, najmä informácie požadované železničnými podnikmi na plánovanie a prevádzku vlakov.

Držiteľ je povinný zabezpečiť dostupnosť týchto údajov a vykonanie postupov, ktoré s nimi súvisia.

Vymedzenie povinnej štruktúry referenčnej databázy železničných koľajových vozidiel a prvky, ktoré sa majú dodržiavať, sú opísané v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.10. *Rozličné referenčné súbory a databázy*

4.2.10.1. Referenčné súbory

Na prevádzku nákladných vlakov v európskej sieti musia byť dostupné a všetkým poskytovateľom služieb (manažérom infraštruktúry, železničným podnikom, poskytovateľom logistiky a správcom vozového parku) prístupné ďalej uvedené referenčné súbory. Údaje musia po celý čas odrážať skutočný stav. Ak sa referenčný súbor bežne používa s TAP TSI, vývoj a zmeny musia byť v súlade s TAP TSI, aby sa dosiahla optimálna synergia.

Železničná agentúra Európskej únie bude centrálne ukladať a uchovávať jedinečné kódy pre tieto referenčné údaje:

— referenčný súbor kódovania pre všetkých manažérov infraštruktúry, železničné podniky, podniky poskytujúce služby,

— referenčný súbor kódovania lokalít (primárnych a subsidiárnych).

Agentúra uloží kópiu referenčného súboru kódov primárnych lokalít a kódov podnikov. Na individuálnu žiadosť a bez toho, aby boli dotknuté práva duševného vlastníctva, budú tieto údaje k dispozícii na nahliadnutie pre verejnosť.

Iné zoznamy kódov sú vymedzené v dokumente „TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI“ uvedenom v dodatku I.

4.2.10.2. Prevádzková databáza vozňov a intermodálnych jednotiek (nepovinné)

Na umožnenie sledovania pohybov vlaku a vozňa môže byť nainštalovaná prevádzková databáza vozňov a intermodálnych jednotiek, ktorá sa aktualizuje v reálnom čase pri každej relevantnej udalosti. Schválené subjekty, ako sú držitelia a správcovia vozového parku, môžu mať prístup k údajom potrebným na splnenie svojich funkcií podľa dvojstranných dohôd.

Komunikácia medzi vedúcim železničným podnikom a železničnými podnikmi v režime spolupráce sa zakladá na číslach vozňov a/alebo intermodálnych jednotiek. Železničný podnik, ktorý komunikuje s manažérmi infraštruktúry na úrovni vlaku, preto musí rozdeliť tieto informácie na informácie, ktoré sa týkajú vozňov, a informácie, ktoré sa týkajú intermodálnych jednotiek. Informácie, ktoré sa týkajú vozňov, a informácie, ktoré sa týkajú intermodálnych jednotiek, môžu byť uchovávané v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek. Z informácií o pohybe vlaku vyplývajú nové záznamy/aktualizácie v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek pre informovanie zákazníka. Časť o pohybe vozňa alebo intermodálnej jednotky sa

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 z 10. mája 2011 o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu nákladných vozňov a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011, s. 22).

v databáze vytvorí najneskôr vtedy, keď je od zákazníka prijatý čas odovzdania vozňa alebo intermodálnej jednotky. Tento čas odovzdania je prvým záznamom o pohybe vozňa v prevádzkovej databáze vozňov a intermodálnych jednotiek, ktorý sa týka aktuálnej dopravnej cesty. Správy o pohybe vozňa sú vymedzené v kapitole 4.2.7 (Pohyb vozňa). Táto databáza je prístupná cez spoločné rozhranie (4.2.11.1: Všeobecná architektúra a 4.2.11.6: Spoločné rozhranie).

Prevádzková databáza vozňov a intermodálnych jednotiek slúži na sledovanie vozňov, a teda aj na komunikáciu medzi príslušnými železničnými podnikmi a vedúcim železničným podnikom. Táto databáza ukazuje pohyb vozňa a intermodálnej jednotky od odchodu až do konečného dodania na vlečke zákazníka s predpokladanými časmi výmeny (ETI) a skutočnými časmi v rozličných miestach až do času konečného dodania, teda predpokladaného času príchodu (ETA). Táto databáza ukazuje aj jednotlivé stavy železničných koľajových vozidiel, napríklad:

— stav: nakládka železničných koľajových vozidiel

  Tento stav sa vyžaduje pre výmenu informácií medzi železničným podnikom a manažérmi infraštruktúry a s ďalšími príslušnými železničnými podnikmi na dopravnej ceste.

— stav: naložený vozeň na ceste

  Tento stav sa vyžaduje pre výmenu informácií medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, s ďalšími manažérmi infraštruktúry a ďalšími príslušnými železničnými podnikmi na dopravnej ceste.

— stav: prázdny vozeň na ceste

  Tento stav sa vyžaduje pre výmenu informácií medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, s ďalšími manažérmi infraštruktúry a príslušnými železničnými podnikmi na dopravnej ceste.

— stav: vykládka železničných koľajových vozidiel

  Tento stav sa vyžaduje pre výmenu informácií medzi železničným podnikom v cieli a vedúcim železničným podnikom pre dopravu.

— stav: prázdny vozeň riadený správou vozového parku

  Tento stav sa vyžaduje na získanie informácií o použiteľnosti vozidla s vymedzenými charakteristikami.

#### 4.2.10.3. Dodatočné požiadavky na databázy

Každý systém (databáza) musí byť jasne vymedzený a konzistentnosť jeho údajov sa musí opierať o pravidlá o prístupnosti a dostupnosti údajov.

### 4.2.11. *Budovanie siete a komunikácia*

#### 4.2.11.1. Všeobecná architektúra

Cieľom IT architektúry je výmena informácií v bezpečnom dôveryhodnom prostredí medzi všetkými aktérmi železničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore (SERA).

V tomto subsystéme postupne dôjde k nárastu a interakcii rozsiahleho a zložitého interoperabilného spoločenstva železničnej telematiky so stovkami zúčastnených aktérov (železničných podnikov, manažérov infraštruktúry atď.), ktorí budú súťažiť a/alebo spolupracovať pri napĺňaní potrieb trhu.

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

Navrhovaná architektúra výmeny informácií:

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

— má minimálny vplyv na existujúce IT architektúry, ktoré používa každý aktér,

— chráni už vykonané investície v oblasti informačných technológií.

Architektúra výmeny informácií je založená na priebežných hlavných normách odvetvia IT, ktoré zabezpečujú príslušnú úroveň kybernetickej bezpečnosti podľa identifikovaných rizík. Interakcia medzi všetkými aktérmi musí zaručiť celkovú integritu a konzistentnosť železničnej interoperability tým, že poskytuje súbor centralizovaných služieb.

Vykonávanie architektonickej koncepcie, napr. partnerská komunikácia (peer-to-peer), je založené na technických normách pre spoločné rozhranie opísaných v technickom dokumente ERA-TD-104 „Príloha D.2: dodatok E – Spoločné rozhranie“ uvedenom v dodatku I.

Grafické znázornenie všeobecnej architektúry sa nachádza v dokumente „TAF TSI – príloha A.5: Čísla a postupové diagramy správ TAF TSI“, kapitola 1.5, uvedenom v dodatku I.

4.2.11.2. Sieť a bezpečnosť

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

Sieť zabezpečuje potrebnú úroveň kybernetickej bezpečnosti.

Železničná interoperabilita je založená na spoločnej architektúre výmeny informácií, ktorú všetci účastníci poznajú a prijímajú, čo podporuje vstup nových účastníkov, najmä zákazníkov, a znižuje bariéry ich vstupu.

Koncepcia bezpečnosti sa môže uplatňovať na rôznych úrovniach komunikačnej vrstvy medzi dvoma partnermi.

Na účely dosiahnutia vysokého stupňa zabezpečenia musia byť všetky správy uzavreté, čo znamená, že informácia v správe je zabezpečená a príjemca môže overiť autentickosť správy. Toto je možné vyriešiť použitím systému šifrovania a podpisovania podobného šifrovaniu elektronickej pošty.

4.2.11.3. Šifrovanie

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

Šifrovanie je založené na technických normách pre spoločné rozhranie opísaných v technickom dokumente ERA-TD-104 „Príloha D.2: dodatok E – Spoločné rozhranie“ uvedenom v dodatku I.

4.2.11.4. Centrálne úložisko

Centrálne úložisko musí byť schopné pracovať s:

— metaúdajmi – štruktúrovanými údajmi, ktoré opisujú obsah správ,

— infraštruktúrou verejného kľúča (PKI),

— certifikačným orgánom (CA).

Za správu centrálneho úložiska by mala zodpovedať nekomerčná spoločná európska organizácia. Ak sa centrálne úložisko používa spolu s TAP TSI, vývoj a zmeny sa musia vykonávať v čo najbližšej spojitosti s implementáciou TAP TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

4.2.11.5. Spoločné rozhranie (Common Interface)

Súlad s TSI, pokiaľ ide o výmenu údajov, znamená výmenu povinných prvkov katalógu údajov TAF (XSD) podľa ustanovení kapitoly 4.2 TAF TSI.

Môžu sa používať špecifikácie spoločného rozhrania vrátane používania XSD bez akejkoľvek osobitnej dohody medzi zúčastnenými stranami. Špecifikácie spoločného rozhrania by sa mali pravidelne prispôsobovať tak, aby zohľadňovali nové komunikačné technológie.

Kombinácia akýchkoľvek komunikačných technológií je možná, ak existuje osobitná dohoda medzi zúčastnenými stranami, pokiaľ je v súlade so špecifikáciami spoločného rozhrania.

Spoločné rozhranie musí byť schopné zabezpečiť:

— formátovanie odosielaných správ podľa metaúdajov,

— podpisovanie a šifrovanie odosielaných správ,

— adresovanie odosielaných správ,

— overenie autentickosti prichádzajúcich správ,

— dešifrovanie prichádzajúcich správ,

— overenie zhody prichádzajúcich správ podľa metaúdajov,

— jednotný spoločný prístup k rôznym databázam.

Každý stupeň spoločného rozhrania bude mať prístup k všetkým údajom požadovaným podľa TSI v rámci každého držiteľa vozňov, vedúceho železničného podniku, železničného podniku, manažéra infraštruktúry atď., bez ohľadu na to, či sú príslušné databázy centrálne alebo individuálne (pozri tiež dokument „TAF TSI – príloha A.5: Čísla a postupové diagramy správ TAF TSI“, kapitola 1.6, uvedený v dodatku I).

Ak sa spoločné rozhranie používa spolu s TAP TSI, vývoj a zmeny sa musia vykonávať v čo najbližšej spojitosti s implementáciou TAP TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie. Na základe výsledkov overenia autentickosti prichádzajúcich správ sa môže implementovať minimálna úroveň potvrdenia správy:

i) kladná odozva ACK;

ii) záporná odozva NACK.

Na účely riadenia uvedených úloh spoločné rozhranie používa informácie v centrálnom úložisku.

Ak aktér implementuje lokálnu „kópiu“ centrálneho úložiska, potom musí svojimi vlastnými prostriedkami zabezpečiť, aby táto lokálna „kópia“ bola presnou a aktuálnou kópiou centrálneho úložiska.

#### 4.2.11.6. Protokoly

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

### 4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 sú funkčné a technické špecifikácie rozhraní tieto:

#### 4.3.1. *Rozhrania s TSI „infraštruktúra“*

Subsystém infraštruktúry zahŕňa riadenie dopravy, sledovacie a navigačné systémy: technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikácie určené pre diaľkovú osobnú dopravu a nákladnú dopravu v sieti s cieľom zabezpečiť bezpečnú a plynulú prevádzku siete a účinné riadenie dopravy.

Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ používa údaje požadované na prevádzkové účely v zmysle zmluvy o trase, ktoré môžu byť doplnené údajmi o obmedzeniach infraštruktúry od manažéra infraštruktúry. Neexistuje teda žiadne priame rozhranie medzi touto TSI a TSI pre infraštruktúru.

#### 4.3.2. *Rozhrania s TSI „riadenie/zabezpečenie a návestenie“*

Jediné spojenie s riadením/zabezpečením a návestením sa uskutočňuje prostredníctvom:

— zmluvy o trase, kde sú v rámci opisu úseku trate uvedené relevantné informácie o použiteľných zariadeniach na riadenie/zabezpečenie a návestenie, a

— rôznych referenčných databáz železničných koľajových vozidiel, kde musia byť uložené zariadenia železničných koľajových vozidiel na riadenie/zabezpečenie a návestenie.

4.3.3. *Rozhrania so subsystémom „železničné koľajové vozidlá“*

Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ určuje technické a prevádzkové údaje, ktoré musia byť k dispozícii pre železničné koľajové vozidlá.

V TSI „železničné koľajové vozidlá“ sa špecifikujú charakteristiky vozňa. Ak sa charakteristiky vozňa zmenia, musia sa aktualizovať v referenčných databázach železničných koľajových vozidiel v rámci bežného procesu údržby databázy. Neexistuje teda žiadne priame rozhranie medzi touto TSI a TSI pre železničné koľajové vozidlá.

4.3.4. *Rozhrania s TSI „prevádzka a riadenie dopravy“*

Subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ špecifikuje postupy a príslušné zariadenia, ktoré umožňujú súvislú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov počas bežnej prevádzky aj prevádzky za mimoriadnych okolností, predovšetkým vrátane vedenia vlaku, plánovania a riadenia dopravy.

Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ špecifikuje hlavne aplikácie v nákladnej doprave vrátane monitorovania nákladu a vlakov v reálnom čase a riadenia spojení s inými druhmi dopravy. Na zabezpečenie súladu medzi oboma technickými špecifikáciami interoperability sa používa tento postup.

Pri zostavovaní a/alebo zmene špecifikácií TSI „prevádzka a riadenie dopravy“, ktoré sa týkajú požiadaviek tejto TSI, je potrebné konzultovať s orgánom zodpovedným za túto TSI.

V prípade, že by mali byť predmetom zmeny špecifikácie tejto TSI, ktoré sa týkajú prevádzkových požiadaviek stanovených v TSI „prevádzka a riadenie dopravy“, je potrebné konzultovať s orgánom zodpovedným za TSI „prevádzka a riadenie dopravy“.

4.3.5. *Rozhrania so subsystémom „telematické aplikácie v osobnej doprave“*

| Rozhranie | Odkaz v TSI „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ | Odkaz v TSI „telematické aplikácie v osobnej doprave“ |
|---|---|---|
| Vlak je pripravený | 4.2.3.3. Správa „vlak je pripravený“ | 4.2.14.1. Správa „vlak je pripravený“ pre všetky vlaky |
| Prognóza jazdy vlaku | 4.2.4.2. Správa „prognóza jazdy vlaku“ | 4.2.15.2. Správa „prognóza jazdy vlaku“ pre všetky vlaky |
| Informácie o jazde vlaku | 4.2.4.3. Informácie o jazde vlaku | 4.2.15.1. Správa „informácie o jazde vlaku“ pre všetky vlaky |
| Správa železničnému podniku „prerušenie jazdy vlaku“ | 4.2.5.2. Prerušenie jazdy vlaku | 4.2.16.2. Správa „prerušenie jazdy vlaku“ pre všetky vlaky |
| Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku | 4.2.2. Žiadosť o trasu | 4.2.17. Zabezpečenie krátkodobých údajov o cestovnom poriadku vlakov |
| Spoločné rozhranie (Common Interface) | 4.2.11.6. Spoločné rozhranie | 4.2.21.7. Spoločné rozhranie pre komunikáciu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry |
| Centrálne úložisko | 4.2.11.5. Centrálne úložisko | 4.2.21.6. Centrálne úložisko |
| Referenčné súbory | 4.2.10.1. Referenčné súbory | 4.2.19.1. Referenčné súbory |

4.4. **Prevádzkové predpisy**

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 sú prevádzkové predpisy špecifické pre subsystém, na ktorý sa vzťahuje táto TSI, tieto:

4.4.1. *Kvalita údajov*

Na účely zabezpečenia kvality údajov bude odosielateľ každej správy TSI zodpovedný za správnosť obsahu údajov správy v čase, keď je správa zaslaná. Ak sú zdrojové údaje na účely zabezpečenia kvality údajov dostupné z databáz poskytnutých ako súčasť TSI, musia byť na zabezpečenie kvality údajov použité údaje obsiahnuté v týchto databázach.

Ak zdrojové údaje na účely zabezpečenia kvality údajov nie sú dostupné z databáz poskytnutých ako súčasť tejto TSI, odosielateľ správy musí vykonať kontrolu zabezpečenia kvality údajov zo svojich vlastných zdrojov.

Zabezpečenie kvality údajov bude zahŕňať porovnanie s údajmi z databáz poskytnutých ako súčasť tejto TSI, ako je opísané vyššie, a navyše prípadné logické kontroly na zabezpečenie včasnosti a kontinuity údajov a správ.

Údaje sú vysokokvalitné, ak sú vhodné na plánované použitie, čo znamená, že

— sú bezchybné: prístupné, presné, včasné, úplné, v súlade s inými zdrojmi atď. a

— majú požadované vlastnosti: sú relevantné, komplexné, majú príslušný stupeň podrobnosti, sú ľahko čitateľné, ľahko interpretovateľné atď.

Kvalitu údajov charakterizuje hlavne:

— presnosť,

— úplnosť,

— konzistentnosť,

— včasnosť.

***Presnosť:***

Požadované informácie (údaje) musia byť zaznamenané čo najúspornejšie. To je možné iba v prípade, ak sa primárne údaje zaznamenajú pokiaľ možno len jedenkrát za celý čas prepravy. Primárne údaje by sa preto mali do systému vkladať čo najbližšie k svojmu zdroju, aby sa dali plne využiť pri prípadnom neskoršom spracovaní.

***Úplnosť:***

Pred odoslaním správ sa musí overiť ich úplnosť a syntax pomocou metaúdajov. Tým sa zabráni aj zbytočnému prenosu informácií v sieti.

Pomocou metaúdajov sa musí overiť aj úplnosť všetkých prichádzajúcich správ.

***Konzistentnosť:***

Na zabezpečenie konzistentnosti sa musia zaviesť pravidlá vykonávania činnosti. Treba zabrániť duplicitnému vkladaniu údajov a jasne identifikovať zadávateľa údajov.

Spôsob zavádzania týchto pravidiel vykonávania činnosti závisí od zložitosti jednotlivých pravidiel. Pre jednoduché pravidlá sú dostatočné obmedzenia a spúšťače databáz. V prípade zložitejších pravidiel, ktoré si vyžadujú údaje z rôznych tabuliek, je potrebné zaviesť postupy validácie, ktoré skontrolujú konzistentnosť verzie údajov predtým, ako sú vygenerované údaje rozhrania a nová verzia údajov sa stane funkčnou. Je potrebné zabezpečiť, aby boli prenášané údaje validované v porovnaní so stanovenými pravidlami vykonávania činnosti.

***Včasnosť:***

Právo na poskytnutie informácií načas je dôležitým bodom. Ak sa ukladanie údajov alebo zasielanie správ spúšťa úkonom priamo v IT systéme, včasnosť nie je problémom, ak je systém navrhnutý dobre podľa potrieb obchodných procesov. Vo väčšine prípadov však posielanie správy iniciuje prevádzkovateľ alebo je prinajmenšom založené na dodatočnom zadaní pokynu od prevádzkovateľa. Na splnenie požiadaviek včasnosti sa musí aktualizácia údajov vykonať čo najskôr aj preto, aby sa zabezpečilo, že obsah údajov správ pri ich automatickom rozosielaní prostredníctvom systému bude aktuálny.

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

***Metriky kvality údajov:***

Podrobné špecifikácie IT stanovujú primerané percentuálne hodnoty pre:

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

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

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

4.4.2. *Prevádzka centrálneho úložiska*

Funkcie centrálneho úložiska sú vymedzené v kapitole 4.2.11.5 (Centrálne úložisko). Na účely zabezpečenia kvality údajov musí byť subjekt, ktorý prevádzkuje centrálne úložisko, zodpovedný za aktualizáciu a kvalitu metaúdajov a takisto za správu riadenia prístupu. Kvalita metaúdajov, pokiaľ ide o úplnosť, konzistentnosť, včasnosť a presnosť, musí umožňovať primerané fungovanie na účely tejto TSI.

## 4.5. Predpisy týkajúce sa údržby

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 sú predpisy týkajúce sa údržby špecifické pre subsystém, na ktorý sa vzťahuje táto TSI, tieto:

Kvalitu dopravy je potrebné zabezpečiť aj v prípade, že by došlo k úplnej alebo čiastočnej poruche zariadenia na spracovanie údajov. Je preto vhodné inštalovať zdvojené systémy alebo počítače s obzvlášť vysokým stupňom spoľahlivosti, v prípade ktorých je počas údržby zabezpečená nepretržitá prevádzka.

Hľadiská údržby týkajúce sa rôznych databáz sú uvedené v kapitole 4.2.10.3 (Dodatočné požiadavky na databázy).

## 4.6. Odborná kvalifikácia

Odborná kvalifikácia personálu potrebného na prevádzku a údržbu subsystému a na vykonávanie TSI je takáto:

Vykonávanie tejto TSI si nevyžaduje úplne nový hardvérový a softvérový systém s novým personálom. Realizácia požiadaviek TSI vedie len k zmenám, aktualizáciám alebo funkčným rozšíreniam prevádzky, ktorú už vykonáva súčasný personál. V oblasti odbornej kvalifikácie preto neexistujú žiadne dodatočné požiadavky nad rámec platných vnútroštátnych a európskych predpisov o odbornej kvalifikácii.

Ak je potrebná doplňujúca príprava personálu, nemala by pozostávať len z predvedenia spôsobu prevádzkovania zariadenia. Pracovník musí poznať a pochopiť svoju špecifickú funkciu, ktorú má zastávať v celkovom dopravnom procese. Personál si musí byť vedomý najmä požiadavky udržať vysokú úroveň pracovného výkonu, keďže je to rozhodujúci faktor pre spoľahlivosť informácií, ktoré sa majú spracovať v nasledujúcom štádiu.

Odborná kvalifikácia potrebná pre zostavovanie a prevádzku vlakov je vymedzená v TSI „prevádzka a riadenie dopravy“.

## 4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky

Zdravotné a bezpečnostné podmienky pre personál vyžadované na prevádzku a údržbu príslušného subsystému (alebo technického rozsahu pôsobnosti vymedzeného v odseku 1.1) a na vykonávanie TSI sú takéto:

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

## 5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY

### 5.1. Vymedzenie

Podľa článku 2 bodu 7 smernice (EÚ) 2016/797

sú komponenty interoperability „akýkoľvek základný komponent, skupina komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita železničného systému“. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.

### 5.2. Zoznam komponentov

Na komponenty interoperability sa vzťahujú príslušné ustanovenia smernice (EÚ) 2016/797.

Pokiaľ ide o subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“, nie sú určené žiadne komponenty interoperability.

Na plnenie požiadaviek tejto TSI je potrebné iba štandardné IT vybavenie bez akýchkoľvek špecifických aspektov pre interoperabilitu v prostredí železníc. To platí pre používané hardvérové komponenty a štandardný softvér, ako je operačný systém a databázy. Aplikačný softvér je u každého používateľa individuálny a môže byť upravený a vylepšený podľa individuálnej aktuálnej funkčnosti a potrieb. Navrhovaná „architektúra integrácie aplikácií“ predpokladá, že aplikácie nemusia mať ten istý interný informačný model. Integrácia aplikácií sa vymedzuje ako proces umožnenia spolupráce nezávisle navrhnutých aplikačných systémov.

### 5.3. Výkonnosť a špecifikácie komponentov

Pozri kapitolu 5.2 – netýka sa TSI „telematické aplikácie v nákladnej doprave“.

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

### 6.1. Komponenty interoperability

#### 6.1.1. *Postupy posudzovania*

Netýka sa TSI „telematické aplikácie v nákladnej doprave“.

#### 6.1.2. *Moduly*

Netýka sa TSI „telematické aplikácie v nákladnej doprave“.

### 6.2. Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“

Podľa prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797 sú subsystémy rozdelené na štrukturálne a funkčné oblasti.

Pre technické špecifikácie interoperability v štrukturálnej oblasti je posudzovanie zhody povinné. Subsystém „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ patrí do funkčnej oblasti a táto TSI neurčuje žiadne moduly posudzovania zhody.

#### 6.2.1. *Posudzovanie súladu nástrojov IT*

V rámci projektov zameraných na nástroje IT zavedené európskym železničným sektorom sa môže agentúra požiadať, aby posúdila súlad týchto nástrojov IT s požiadavkami TSI.

K žiadosti o posúdenie sa priloží:

— dokument týkajúci sa prípadu použitia vrátane:

— príslušnej funkcie TAF TSI,

— odkazu na kapitolu TAF TSI,

— zoznamu a dokumentácie správ (vrátane ich sekvencie), ktoré sa majú testovať,

— opisu informačného systému, ktorý používa správy TAF,

— opisu komunikačného rozhrania informačného systému (spoločné rozhranie, iné atď.),

— informácií, ak sa žiadosť týka čiastkového cieľa projektu financovaného EÚ,

— verzie technických dokumentov TAF TSI týkajúcich sa rozsahu posudzovania súladu,

— súboru, príp. súborov XML informačného systému a ich príslušných súborov XSD.

Agentúra vykoná posúdenie súladu s TAF TSI a vydá žiadateľovi správu o posúdení súladu do 3 mesiacov po potvrdení úplnosti. Správa o posúdení súladu sa vzťahuje na tieto aspekty:

— či správa(-y) obsahuje(-ú) všetky povinné prvky z TAF TSI,

— či je správa (-y) v súlade s technickými dokumentmi TAF TSI,

— či je sekvencovanie správ v súlade s TAF TSI.

Môžu sa zasielať aj iné správy ako XML, aby sa zistilo, či obsahujú povinné prvky z TAF TSI. V takom prípade sa namiesto súboru (súborov) XSD informačného systému doručí opis štruktúry správy s opisom dátových prvkov/polí s prípadným uvedením uplatňovaných noriem a ich verzií.

## 7. VYKONÁVANIE

### 7.1. Úvod

Táto TSI sa týka subsystému „telematické aplikácie v nákladnej doprave“. Tento subsystém je funkčný v súlade s prílohou II k smernici (EÚ) 2016/797. Pri uplatňovaní tejto TSI sa preto okrem prípadov uvedených v TSI nepoužíva pojem nový, obnovený ani modernizovaný subsystém, ako je zvykom v prípade technických špecifikácií interoperability týkajúcich sa štrukturálnych subsystémov.

a) Projektové riadenie

Vývoj a zavádzanie riadi riadiaci výbor.

Riadiaci výbor zabezpečuje štruktúru strategického riadenia s cieľom efektívne riadiť a koordinovať prácu na vykonávaní TAF TSI. To zahŕňa stanovenie politiky, strategického riadenia a priorít.

Riadiaci výbor, ktorému spolupredsedá Komisia a osoba vymenovaná zastupiteľskými orgánmi železničného sektora, je zložený z týchto členov:

— zastupiteľských orgánov železničného sektora pôsobiacich na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 5 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2016/796 („zastupiteľské orgány železničného sektora“),

— agentúry,

— Komisie a

— ďalších organizácií, ktoré boli navrhnuté riadiacemu výboru, aby ich v prípade primeraných technických a organizačných dôvodov prizval ako pozorovateľov.

b) Vývoj systému

Všetci dotknutí aktéri zavedú systém podľa svojho individuálneho hlavného plánu. Pre aktérov, ktorí nepredložili individuálny hlavný plán, je záväzný ich oznámený individuálny plán.

c) Monitorovací proces zavádzania a prevádzky

Monitorovanie zavádzania a prevádzky harmonizované v celej Európe riadi kooperačná skupina na implementáciu TAF (ICG).

ICG, ktorú zriadila a riadi agentúra, je zložená z týchto členov:

— agentúry,

— národného kontaktného miesta (pozri dodatok III),

— zastupiteľských orgánov a

— iných organizácií určených agentúrou, ktoré majú príslušné technické a organizačné skúsenosti.

ICG je zodpovedná za:

— posudzovanie pokroku pri vykonávaní a prevádzke, analyzovanie odchýlok od hlavného plánu a navrhovanie opatrení na zlepšenie,

— pomoc národným kontaktným miestam pri sledovaní vykonávania a prevádzky TAF TSI na vnútroštátnej úrovni,

— schvaľovanie správ o vykonávaní a prevádzke TAF TSI,

— podávanie správ Európskej komisii prostredníctvom agentúry.

## 7.2. **Riadenie zmien**

### 7.2.1. *Proces riadenia zmien*

Postupy riadenia zmien sa navrhnú tak, aby sa zabezpečilo, že náklady a prínosy zmien budú náležite analyzované a že zmeny sa zavedú regulovaným spôsobom. Tieto postupy vymedzuje, uskutočňuje, podporuje a riadi agentúra a zahŕňajú:

— identifikáciu technických obmedzení, ktoré sú základom zmeny,

— stanovenie subjektu zodpovedného za postupy zavádzania zmien,

— postup schvaľovania zmien, ktoré majú byť zavedené,

— politiku riadenia, uvoľnenia, migrácie zmien a ich uvedenia do praxe,

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

Rada pre riadenie zmien (CCB) pozostáva z agentúry, zastupiteľských orgánov železničného sektora a členských štátov. Takéto spojenie strán zaistí dostatočne široký pohľad na pripravované zmeny a celkové posúdenie ich dôsledkov. CCB bude napokon pôsobiť pod záštitou agentúry.

### 7.2.2. *Špecifický proces riadenia zmien v prípade dokumentov uvedených v dodatku I k tomuto nariadeniu*

Riadenie zmien v prípade dokumentov uvedených v dodatku I k tomuto nariadeniu stanoví agentúra v súlade s týmito kritériami:

1. Žiadosti o zmeny, ktoré majú vplyv na dokumenty, sa predkladajú buď prostredníctvom členských štátov alebo zastupiteľských orgánov železničného sektora pôsobiacich na európskej úrovni, ako sa vymedzuje v článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796, alebo prostredníctvom riadiaceho výboru TAF TSI.

2. Agentúra zhromažďuje a uchováva žiadosti o zmenu.

3. Agentúra predloží žiadosti o zmenu určenej pracovnej skupine ERA, ktorá ich vyhodnotí a pripraví návrh, ku ktorému sa v prípade potreby priloží ekonomické hodnotenie.

4. Agentúra potom predloží každú žiadosť o zmenu a súvisiaci návrh rade pre riadenie zmien, ktorá túto žiadosť o zmenu schváli, neschváli alebo odloží jej schvaľovanie.

5. Ak sa žiadosť o zmenu neschváli, agentúra pošle naspäť žiadateľovi buď dôvod zamietnutia, alebo žiadosť o dodatočné informácie týkajúce sa návrhu žiadosti o zmenu.

6. Ak sa žiadosť o zmenu schváli, technický dokument sa zmení.

7. Ak sa v prípade schválenia žiadosti o zmenu nedosiahne konsenzus, agentúra predloží Komisii odporúčanie na aktualizáciu dokumentov uvedených v dodatku I spolu s návrhom novej verzie dokumentu, žiadosťami o zmenu a ich ekonomickým hodnotením a sprístupní tieto dokumenty na svojej webovej stránke.

8. Nová verzia technického dokumentu so schválenými žiadosťami o zmenu sa sprístupní na stránke agentúry. Agentúra bude členské štáty informovať prostredníctvom výboru zriadeného v súlade s článkom 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797.

9. Ak by si žiadosť o zmenu vyžadovala zmenu právneho textu TAF TSI, agentúra zašle Európskej komisii žiadosť o revíziu TAF TSI a/alebo požiada agentúru o technické stanovisko.

10. V prípade, že spôsob riadenia zmien má vplyv na prvky, ktoré sa využívajú spoločne v rámci TAP TSI, zmeny sa zavedú tak, aby ostali čo najbližšie k vykonanej TAP TSI s cieľom dosiahnuť optimálne synergie.

*Dodatok I*

**Zoznam technických dokumentov**

Platné znenie týchto technických dokumentov je uverejnené na webovom sídle agentúry.

| Číslo | Odkaz | Názov |
|---|---|---|
| 1 | ERA-TD-100 | TAF TSI – PRÍLOHA A.5: ČÍSLA A POSTUPOVÉ DIAGRAMY SPRÁV TAF TSI |
| 2 | ERA-TD-101 | TAF TSI – príloha D.2: dodatok A – Plánovanie trasy dopravy vozňa/prepravy intermodálnej nákladovej jednotky |
| 3 | ERA-TD-102 | TAF TSI – príloha D.2: dodatok B – Prevádzková databáza vozňov a intermodálnych jednotiek (WIMO) |
| 4 | ERA-TD-103 | TAF TSI – príloha D.2: dodatok C – Referenčné súbory |
| 5 | ERA-TD-104 | TAF TSI – príloha D.2: dodatok E – Spoločné rozhranie |
| 6 | ERA-TD-105 | TAF TSI – príloha D.2: dodatok F – Vzor údajov a správ TAF TSI |

*Dodatok II:*

**Slovník**

| Pojem | Opis |
|---|---|
| AB | Pozri prideľujúci subjekt. |
| Prideľujúci subjekt | Orgán zodpovedný za prideľovanie trás, ktorý je svojou právnou formou, organizačnou štruktúrou a rozhodovacími právomocami nezávislý od akéhokoľvek železničného podniku (smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([1])). |
| Žiadateľ | Žiadateľ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([2]), odosielatelia, zasielatelia a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry (smernica 2012/34/EÚ [3]). Žiadateľ môže prevziať úlohy a pridelené úlohy a zodpovednosti vedúceho železničného podniku a/alebo zodpovedného žiadateľa a/alebo zodpovedného železničného podniku v závislosti od konkrétnych podmienok používania siete. |
| Ucelený vlak | Špecifická forma priameho vlaku s minimálnym potrebným počtom vozňov, ktorý premáva z jedného prekládkového bodu do druhého bez medziľahlého rozraďovania. |
| Rezervácia | Proces rezervovania priestoru v dopravnom prostriedku na prepravu tovaru. |
| CA | Certifikačný orgán |
| Číselný znak KN | 8-miestny kód pre produkty používaný zákazníkmi. |
| Kombinovaná doprava cesta-železnica<br>alebo kombinovaná doprava | Intermodálna doprava, kde sa väčšia časť európskej trasy uskutočňuje železničnou dopravou, pričom akákoľvek začiatočná a/alebo koncová doprava sa vykonáva po cestnej komunikácii a je čo najkratšia. |
| Príjemca | Strana, ktorá má prijať tovar.<br>Synonymum: príjemca tovaru. |
| Zásielka | Náklad zaslaný na základe jednej zmluvy o preprave. V kombinovanej doprave sa tento pojem môže použiť na štatistické účely pri meraní nákladových jednotiek alebo cestných vozidiel. |
| Nákladný list | Dokument, ktorý je dokladom k zmluve o preprave jednej zásielky dopravcom z určeného miesta prevzatia na určené miesto dodania. Obsahuje podrobnosti o zásielke, ktorá sa má prepraviť. |
| Odosielateľ | Strana, ktorá na základe zmluvy s integrátorom služieb zasiela alebo posiela tovar prostredníctvom dopravcu alebo ho prostredníctvom neho necháva prepraviť.<br>Synonymá: zasielateľ, odosielateľ tovaru. |
| Režim spolupráce | Spôsob prevádzky vlaku, kde rôzne železničné podniky spolupracujú pod vedením jedného železničného podniku (vedúci železničný podnik). Každý zúčastnený železničný podnik uzatvára zmluvu o potrebnej trase pre dopravnú cestu samostatne. |
| CT | Kombinovaná doprava |
| Zákazník | Subjekt, ktorý vydáva nákladný list vedúcemu železničnému podniku. |
| Dátum/čas odchodu, skutočný | Dátum (a čas) odchodu dopravných prostriedkov. |
| Priamy vlak | Vlak s príslušnými vozňami, ktorý premáva medzi dvoma prekládkovými bodmi (východisková stanica – cieľová stanica) bez medziľahlého rozraďovania. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| Zodpovedný subjekt | Fyzická alebo právnická osoba zodpovedná za riziko, ktoré prináša do siete, t. j. železničný podnik. |
| Šifrovanie | Kódovanie správ<br>Dešifrovanie: konverzia šifrovaných údajov späť do pôvodnej formy. |
| ETA | Predpokladaný čas príchodu (Estimated Time of Arrival) (na miesto určenia). Predpokladaný čas príchodu (ETA) je čas, keď sa očakáva príchod vlaku na určité miesto. Odhady môžu vychádzať z produkčných plánov (predpokladov) a/alebo stochastického výpočtu. |
| ETH | Predpokladaný čas odovzdania (Estimated Time of Handover) vlaku od jedného manažéra infraštruktúry ďalšiemu. |
| ETI | Predpokladaný čas výmeny (Estimated Time of Interchange) vozňov medzi dvoma železničnými podnikmi. |
| ETP | Predpokladaný čas vyzdvihnutia (Estimated Time of Pick-Up) (v príchodovom termináli intermodálnej prepravy). |
| Prognózovaný čas | Najspoľahlivejší odhad času príchodu, odchodu alebo prechodu vlaku. |
| Terminál | Stanica v rámci cesty vlaku s intermodálnymi jednotkami, kde náklad mení vozne. |
| Brutto hmotnosť nákladu | Rezervovaná/skutočná celková hmotnosť tovaru vrátane balenia, avšak bez zariadenia dopravcu. |
| Bod manipulácie | Stanica, kde môže železničný podnik zmeniť zostavu vlaku, ale zostane zodpovedným za vozne, bez zmeny zodpovednosti. |
| Bod odovzdania | Miesto počas cesty vlaku alebo miesto medzi dvoma trasami, kde sa zodpovednosť za plánovanie a/alebo prideľovanie a/alebo prevádzku mení z jedného manažéra infraštruktúry na druhého. Dotknutý manažér infraštruktúry prevezme úlohu plánovacieho manažéra infraštruktúry. |
| Cestná nákladná doprava | Doprava po ceste |
| Nájomca | Fyzická alebo právnická osoba takto označená držiteľom/vlastníkom vozňa. |
| Kód HS | 6-miestny kód pre produkty používaný zákazníkmi, ktorý sa zhoduje s prvými 6 číslicami číselného znaku KN. |
| IM | Manažér infraštruktúry je určitý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a udržiavanie železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, riadenia-zabezpečenia a návestenia; funkciami manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačnou štruktúrou alebo rozhodovacími právomocami nezávislý od akéhokoľvek železničného podniku, funkcie uvedené v oddiele 2 kapitoly IV vykonáva spoplatňovací orgán a funkcie uvedené v oddiele 3 prideľujúci subjekt, pričom sú svojou právnou formou, organizačnou štruktúrou a rozhodovacími právomocami nezávislé od akéhokoľvek železničného podniku [Smernica 2012/34/EÚ (3)].<br>Manažér infraštruktúry môže prevziať úlohy zodpovedného manažéra infraštruktúry a/alebo plánovacieho manažéra infraštruktúry. |
| Manažér infraštruktúry (IM) | Pozri IM. |
| Miesto vstupu IM | Úsek, v ktorom vlak v rámci kombinovanej dopravy opúšťa oblasť terminálu intermodálnej prepravy a vstupuje do prvej verejnej siete manažéra infraštruktúry. |
| Miesto výstupu IM | Úsek, v ktorom vlak v rámci kombinovanej dopravy opúšťa poslednú verejnú sieť manažéra infraštruktúry a vstupuje do terminálu príchodu. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| Výmena | Prenos riadenia z jedného železničného podniku na iný z praktických prevádzkových a bezpečnostných dôvodov. Príkladmi sú:<br>— zmiešané služby,<br>— služby so spoločnou zodpovednosťou za cestnú nákladnú dopravu,<br>— prenos informácií medzi rôznymi železničnými správami,<br>— prenos informácií medzi vlastníkmi/držiteľmi vozňov a prevádzkovateľmi vlakov. |
| Výmenný bod | Miesto cesty vlaku alebo trasy, kde dochádza k prenosu zodpovednosti za celý vlak z jedného zodpovedného železničného podniku na iný zodpovedný železničný podnik. |
| Medziľahlý bod | Miesto, ktoré určuje bod cesty alebo trasy vlaku medzi východiskovým bodom (miestom odchodu) alebo koncovým bodom (miestom určenia). |
| Integrátor služieb intermodálnej prepravy | Každý orgán alebo podnik, ktorý má zmluvu so zákazníkmi o preprave intermodálnych jednotiek. Pripravuje nákladné listy, riadi kapacitu na ucelených vlakoch atď. |
| Terminál intermodálnej prepravy | Miesto, ktoré poskytuje priestor, zariadenie a prevádzkové prostredie, v ktorom sa uskutočňuje prekladanie nákladových jednotiek (nákladné kontajnery, výmenné nadstavby, návesy alebo prívesy). |
| Intermodálna doprava | Preprava tovaru v jednej a tej istej nákladovej jednotke alebo vozidle, pri ktorej sa používa postupne niekoľko druhov dopravy bez manipulácie so samotným tovarom pri zmene druhu dopravy. |
| Intermodálna nákladová jednotka | Kontajnery, výmenné nadstavby a návesy vhodné na kombinovanú dopravu. |
| Cesta | Cesta označuje premiestňovanie vlaku alebo naloženého alebo prázdneho vozňa v priestore z východiskovej stanice do cieľovej stanice. |
| Úsek cesty | Je tá časť cesty, ktorá sa uskutočňuje na sektore infraštruktúry jedného manažéra infraštruktúry, alebo<br>časť cesty od vstupného bodu odovzdania do výstupného bodu odovzdania na infraštruktúre manažéra infraštruktúry. |
| Držiteľ | Osoba, ktorá je vlastníkom vozidla alebo má právo ním disponovať, trvale ho hospodársky využíva ako dopravný prostriedok a je ako taká registrovaná v registri železničných koľajových vozidiel. |
| vedúci železničný podnik (Lead Railway Undertaking) | Žiadateľ/železničný podnik, ktorý zodpovedá za organizáciu a riadenie dopravnej linky podľa záväzku voči zákazníkovi. Pre zákazníka predstavuje jednotné kontaktné miesto. Ak je do prepravného reťazca zapojených viacero železničných podnikov, vedúci železničný podnik je zodpovedný za ich koordináciu v záujme harmonizácie cesty vlaku vrátane rôznych žiadostí o trasu. |
| LRU | Pozri vedúci železničný podnik. |
| MÔŽE | Toto slovo alebo prídavné meno „NEPOVINNÝ“ znamená, že položka je skutočne nepovinná. Jeden predajca si môže zvoliť zahrnutie položky, pretože to vyžaduje konkrétny trh alebo preto, že predajca má pocit, že to zlepší produkt, kým iný predajca môže tú istú položku vynechať. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| | Implementácia, ktorá nezahŕňa konkrétnu možnosť, MUSÍ byť pripravená na prevádzku v súčinnosti s ďalšou implementáciou, ktorá túto možnosť zahŕňa, i keď možno s obmedzenou funkčnosťou. V tom istom zmysle implementácia, ktorá nezahŕňa konkrétnu možnosť, MUSÍ byť pripravená na prevádzku v súčinnosti s ďalšou implementáciou, ktorá túto možnosť nezahŕňa (pochopiteľne okrem funkčnosti, ktorú táto možnosť poskytuje). |
| Metaúdaje | Jednoducho povedané, sú to údaje o údajoch. Opisujú údaje, softvérové služby a iné komponenty obsiahnuté v podnikových informačných systémoch. Medzi príklady typov metaúdajov patria štandardné definície údajov, informácie o mieste a smerovaní a riadenie synchronizácie na distribúciu zdieľaných údajov. |
| MUSÍ | Toto slovo alebo výraz „POŽADOVANÝ“, prípadne ekvivalentné formulácie znamenajú, že definícia je absolútnou požiadavkou špecifikácie. |
| NESMIE | Toto slovo, prípadne ekvivalentné formulácie znamenajú, že definícia je v špecifikácii absolútnym zákazom. |
| Jednotné kontaktné miesto (One Stop Shop, OSS) | Medzinárodné partnerstvo medzi manažérmi železničnej infraštruktúry, ktoré predstavuje jednotné kontaktné miesto pre zákazníkov železníc na účely:<br>— objednania špecifikovaných vlakových trás v medzinárodnej nákladnej doprave,<br>— monitorovania celého pohybu vlaku,<br>— všeobecne aj fakturovania poplatkov za prístup na trať v mene manažérov infraštruktúry. |
| Režim otvoreného prístupu | Spôsob prevádzky vlaku, kde sa zúčastňuje iba jeden železničný podnik, ktorý prevádzkuje vlak na rozličných infraštruktúrach. Tento železničný podnik uzatvára zmluvy o potrebných trasách so všetkými zúčastnenými manažérmi infraštruktúry. |
| OSS | Jednotné kontaktné miesto |
| Trasa | Trasa je kapacita infraštruktúry potrebná na jazdu vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitého časového obdobia (miestne a časovo vymedzená trať). |
| Zostava trás | Spájanie samostatných vlakových trás s cieľom predĺžiť trasu v zmysle času a priestoru. |
| Peer-to-Peer (partnerský) | Výraz „peer-to-peer“ sa vzťahuje na kategóriu systémov a aplikácií, ktoré používajú distribuované zdroje na vykonanie kritickej funkcie decentralizovaným spôsobom. Zdroje zahŕňajú výpočtovú kapacitu, údaje (pamäť a obsah), šírku pásma siete a fyzické zdroje (počítačové, ľudské a ďalšie zdroje). Takouto kritickou funkciou môže byť distribuovaný výpočet, zdieľanie údajov/obsahu, komunikácia a spolupráca alebo služby platformy. Decentralizácia sa môže vzťahovať na algoritmy, údaje a metaúdaje alebo na všetky z nich. Nevylučuje to zachovanie centralizácie v niektorých častiach systémov a aplikácií, ak to spĺňa ich požiadavky. |
| PKI | Infraštruktúra verejného kľúča (Public key infrastructure, PKI) |
| Miesto dodania | Miesto, kde sa uskutočňuje dodanie (uvedie sa východisková železničná stanica). Miesto, kde sa mení zodpovednosť za vozeň. |
| Miesto odchodu | Miesto, z ktorého má dopravný prostriedok podľa cestovného poriadku odísť alebo z ktorého odišiel. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| Miesto určenia | Miesto, na ktoré má dopravný prostriedok prísť alebo na ktoré prišiel.<br>Synonymum: miesto príchodu. |
| Plánovací IM | Plánovací IM (PIM) je manažér infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za vypracovanie a pridelenie trasy. Oblasť zodpovednosti PIM je vymedzená bodmi odovzdania, ktoré sa používajú napr. ako miesto prvej/poslednej cesty v informáciách o trase v rámci správy „žiadosť o trasu“ alebo v rámci ponúkanej/rezervovanej trasy.<br>Vo väčšine prípadov bude RIM rovnakým subjektom ako plánovací IM. V prípade niektorých miest a/alebo niektorých vlakov však môže byť vypracovanie trasy a tiež monitorovanie dopravy v prevádzke delegované aj na iného manažéra infraštruktúry. |
| PIM | Pozri plánovací IM |
| Čas pred odchodom | Je delta čas pred plánovaným časom odchodu. Čas pred odchodom sa začína v plánovanom čase odchodu mínus delta čas a končí sa v plánovanom čase odchodu. |
| Primárne údaje | Základné údaje ako vstupné referenčné údaje pre správy alebo ako základ pre funkčnosť a výpočet odvodených údajov. |
| Uvedenie do prevádzky | Postup závislý od technického schválenia vozňa a zmluvy o používaní so železničným podnikom, ktorý umožňuje komerčnú prevádzku vozňa. |
| Železničný podnik (RU) | Železničný podnik [smernica (EÚ) 2016/798]: je železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik má zabezpečovať trakciu vrátane podnikov zabezpečujúcich len trakciu.<br>Železničný podnik môže prevziať úlohy vedúceho železničného podniku a/alebo zodpovedného žiadateľa a/alebo zodpovedného železničného podniku. |
| Zodpovedný žiadateľ (RA) | RA je žiadateľ/zákazník a dodávateľ, ako aj jednotné kontaktné miesto pre príslušného manažéra infraštruktúry počas celej fázy plánovania. Hlavnou úlohou RA je požiadať manažéra infraštruktúry o rezerváciu kapacity. RA nemusí byť železničným podnikom, môže to byť aj iný subjekt s možnosťou a povolením rezervovať kapacitu. |
| Zodpovedný manažér infraštruktúry | Zodpovedný manažér infraštruktúry (RIM) je manažér infraštruktúry, ktorý je vlastníkom príslušnej siete a je zodpovedný za všetku prevádzkovú obsluhu vlakov a trás na svojej sieti. |
| Zodpovedný železničný podnik (RRU) | RRU je zodpovedný za jazdu vlaku v prevádzkovej fáze počas celej cesty alebo na úseku cesty. Ak sa na prevádzke vlaku podieľa viac ako jeden RRU, zodpovednosť sa prenáša z jedného RRU na ďalší RRU vo výmennom bode.<br>RRU je subjektom, ktorého manažér infraštruktúry kontaktuje pre celú výmenu správ v prevádzkovej fáze.<br>RRU môže na základe dohody so zodpovedným žiadateľom poveriť prevádzkou vlaku aj subdodávateľa, RRU však zostane kontaktným bodom pre manažéra infraštruktúry v prevádzkovej fáze. |
| Dátum/čas vydania | Dátum/čas, keď sa očakáva, že zákazník vydá tovar, alebo keď ho zákazník vydal. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| Čas odovzdania vozňov | Dátum a čas, keď sú vozne pripravené na odtiahnutie z určeného miesta na vlečke zákazníka. |
| Spoľahlivosť, použiteľnosť, udržovateľnosť, bezpečnosť (Reliability, Availability, Maintainability, Safety – RAMS) | Spoľahlivosť – matematicky vyjadrená schopnosť začať prevádzku a pokračovať v nej za určených prevádzkových podmienok počas určeného obdobia,<br>použiteľnosť – matematicky vyjadrený čas v prevádzke v porovnaní s časom mimo prevádzky,<br>udržovateľnosť – matematicky vyjadrená schopnosť systému obnoviť prevádzku po poruche,<br>bezpečnosť – matematicky vyjadrená pravdepodobnosť nebezpečnej udalosti spôsobenej systémom. |
| Bod hlásenia | Miesto na trase vlaku, kde musí zodpovedný manažér infraštruktúry vydať železničnému podniku, ktorý s ním má zmluvne dohodnutú trasu, správu „prognóza jazdy vlaku“ s predpokladaným časom príchodu vlaku (TETA). |
| Úložisko | Úložisko je podobné databáze a dátovému slovníku; zvyčajne však zahŕňa komplexné prostredie systému riadenia informácií. Musí zahŕňať nielen opisy štruktúr údajov (to znamená entity a prvky), ale tiež metaúdaje s významom pre podnik, dátové zobrazenia, správy, programy a systémy. Zvyčajne zahŕňa interný súbor softvérových nástrojov, DBMS, metamodel, vyplnené metaúdaje a softvér na nahrávanie a sťahovanie údajov v úložisku. |
| RIV | Predpisy, ktoré upravujú vzájomné používanie vozňov v medzinárodnej preprave.<br>Predpisy, ktoré upravujú vzájomné používanie nakladacích prostriedkov, kontajnerov a paliet v medzinárodnej preprave. |
| Trať | Geografická cesta z východiskového miesta do miesta určenia. |
| Traťový úsek | Časť trate |
| RU | Pozri železničný podnik (Railway Undertaking, RU) |
| Plánovaný čas odchodu | Dátum a čas odchodu, pre ktorý sa požaduje trasa. |
| Plánovaný cestovný poriadok | Chronologicky vymedzené obsadenie železničnej infraštruktúry pre pohyb vlaku na priebežnej koľaji alebo v staniciach. Zmeny cestovných poriadkov poskytnú manažéri infraštruktúry aspoň dva dni pred začiatkom dňa odchodu vlaku z jeho východiskovej stanice. Tento cestovný poriadok sa vzťahuje na konkrétny deň. V niektorých krajinách je známy ako prevádzkový cestovný poriadok. |
| Prerušenie prevádzky | Prerušenie prevádzky je neplánované zastavenie vlaku počas prevádzky bez akýchkoľvek informácií o pokračovaní cesty. |
| Poskytovateľ služby | Dopravca zodpovedný za túto konkrétnu fázu prepravy. Strana, ktorá prijíma a zabezpečuje rezerváciu. |
| Zásielka | Vozne alebo intermodálne nákladové jednotky prepravované v rámci jednej zásielky bez ohľadu na množstvo alebo počet kontajnerov, balení alebo kusov. V angličtine „shipment“ alebo „consignment“. |
| Žiadosť o trasu *ad hoc* | Individuálna žiadosť o trasu podľa smernice 2012/34/EÚ z dôvodu dodatočného dopytu po doprave alebo dodatočných prevádzkových potrieb. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| MAL BY | Toto spojenie alebo výraz „ODPORÚČA SA“ znamená, že za konkrétnych okolností môžu existovať opodstatnené dôvody na ignorovanie konkrétnej položky, avšak pred zvolením odlišného postupu treba pochopiť a starostlivo zvážiť všetky dôsledky. |
| NEMAL BY | Toto spojenie alebo spojenie „NEODPORÚČA SA“ znamená, že za konkrétnych okolností môžu existovať opodstatnené dôvody, kedy je prijateľný alebo dokonca vhodný určitý postup, avšak pred uplatnením každého postupu označeného týmto spojením treba pochopiť všetky dôsledky a daný prípad sa musí starostlivo zvážiť. |
| Zainteresované strany | Každá osoba alebo organizácia s odôvodneným záujmom na poskytovaní služieb vlakovej dopravy, napríklad:<br>železničný podnik (RU),<br>poskytovateľ sledovania zásielky,<br>poskytovateľ rušňov,<br>poskytovateľ vozňov,<br>poskytovateľ rušňovodiča/vlakového personálu,<br>poskytovateľ spádoviska,<br>poskytovateľ posunu,<br>integrátor služieb,<br>poskytovateľ trás (IM),<br>vlakový dispečer (IM),<br>prevádzkový manažér,<br>správca vozového parku,<br>poskytovateľ železničného trajektu,<br>inšpektor vozňov a rušňov (vozmajster),<br>poskytovateľ opráv vozňov a rušňov,<br>manažér zásielok,<br>poskytovateľ posunu a rozraďovania na spádovisku,<br>poskytovateľ logistiky,<br>príjemca,<br>odosielateľ.<br>**V prípade intermodálnej prepravy navyše:**<br>poskytovateľ kontajnerov,<br>prevádzkovateľ terminálu intermodálnej prepravy,<br>poskytovateľ miestnej prepravy/spoločnosť zabezpečujúca cestnú nákladnú dopravu,<br>parník,<br>nákladné lodné spoločnosti. |
| Prevádzkovateľ terminálu | Prevádzkovateľ terminálu je organizačná jednotka, ktorá bola poverená riadením zriaďovacej stanice, multimodálneho alebo intermodálneho terminálu, prístavného terminálu. |
| TETA | Pozri predpokladaný čas príchodu vlaku (Train Estimated Time of Arrival, TETA). |
| Sledovanie | Činnosť na požiadanie zameraná na vyhľadanie a rekonštruovanie dopravnej histórie danej zásielky, vozidla, zariadenia, balíka alebo nákladu. |

| Pojem | Opis |
|---|---|
| Určovanie polohy | Činnosť systematického monitorovania a zaznamenávania momentálneho miesta a stavu danej zásielky, vozidla, zariadenia, balíka alebo nákladu. |
| Vlak | Vymedzenie pojmu z OPE TSI: Vlak sa vymedzuje ako hnacia (hnacie) jednotka (jednotky) so spriahnutými železničnými koľajovými vozidlami alebo bez nich, s dostupnými údajmi o vlaku, prevádzkovaná medzi dvoma alebo viacerými vymedzenými bodmi. |
| Predpokladaný čas príchodu vlaku | Predpokladaný čas príchodu vlaku v konkrétnom bode, napríklad v bode odovzdania, výmennom bode, mieste určenia vlaku. |
| Vlaková trasa | Pozri „trasa“. |
| Prekládka | Preloženie intermodálnych nákladových jednotiek z jedného dopravného prostriedku do druhého. |
| Plán cesty | V prípade vozňa alebo intermodálnej jednotky uvádza plánovanú referenčnú cestu vozňa/intermodálnej jednotky. |
| Využitá kapacita jednotky | Kód na označenie toho, do akej miery je zariadenie naložené alebo prázdne (napríklad plné, prázdne, LCL). |
| Jednotkový náklad | Množstvo jednotlivých balíkov, ktoré sú previazané, paletizované alebo zviazané dokopy tak, aby tvorili samostatnú jednotku na efektívnejšiu mechanickú manipuláciu. |
| Odosielateľský vlak | Nákladný vlak odoslaný iba s jedným nákladným listom a iba s jedným typom tovaru, zložený z jednotných vozňov, ktoré sa dopravia od odosielateľa k príjemcovi bez medziľahlého rozraďovania. |
| Vozňová zásielka | Jednotkový náklad, pričom jednotkou je vozeň. |
| Objednávka prepravy | Podsúbor nákladného listu uvádzajúci relevantné informácie pre železničný podnik, ktoré sú potrebné na pokračovanie prepravy počas jeho zodpovednosti až do odovzdania ďalšiemu železničnému podniku.<br>Inštrukcia pre prepravu vozňovej zásielky. |
| Nákladný list | Dokument vydaný dopravcom alebo v mene dopravcu, ktorý je dokladom k zmluve o preprave nákladu. |

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

*Dodatok III*

**Úlohy, ktoré má vykonávať národné kontaktné miesto TAF/TAP**

1. Pôsobiť ako kontaktné miesto medzi agentúrou a aktérmi zo železničného sektora (manažéri infraštruktúry, železničné podniky, držitelia vozňov, manažéri staníc, predajcovia cestovných lístkov, prevádzkovatelia intermodálnej prepravy, zákazníci nákladnej železničnej dopravy a príslušné združenia) v členskom štáte s cieľom zabezpečiť, aby sa aktéri zo železničného sektora zapájali do činnosti TAF a TAP a boli si vedomí celkového vývoja a rozhodnutí riadiaceho výboru.

2. Po analýze kooperačnej skupiny na implementáciu oznámiť riadiacemu výboru TAF/TAP otázky týkajúce sa implementácie a prevádzky TAF TSI a názory aktérov zo železničného sektora v členskom štáte.

3. Udržiavať spojenie s členom Výboru pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc (RISC) za členský štát, zabezpečovať, aby člen výboru RISC bol informovaný o vnútroštátnych problémoch súvisiacich s TAF/TAP pred každým zasadnutím výboru RISC, a zaisťovať, aby dotknutí aktéri zo železničného sektora boli primerane informovaní o rozhodnutiach výboru RISC týkajúcich sa TAF/TAP.

4. Členský štát zabezpečí, aby všetky licencované železničné podniky a iní aktéri zo železničného sektora (manažéri infraštruktúry, železničné podniky, držitelia vozňov, manažéri staníc, prevádzkovatelia intermodálnej prepravy, zákazníci nákladnej železničnej dopravy a príslušné združenia) boli kontaktovaní, boli im poskytnuté kontaktné údaje národného kontaktného miesta a aby im bolo odporučené nadviazať kontakt s národným kontaktným miestom, ak takýto kontakt ešte nebol nadviazaný.

5. Informovať známych aktérov zo železničného sektora v členskom štáte o ich povinnostiach vyplývajúcich z predpisov TAF a TAP a o nutnosti ich plnenia (pokiaľ ide o implementáciu a prevádzku TAF TSI).

6. Spolupracovať s členským štátom s cieľom zabezpečiť, aby bol vymenovaný subjekt zodpovedný za vypĺňanie primárnych kódov lokalít do Centrálnej referenčnej domény. Totožnosť vymenovaného subjektu sa oznámi GR MOVE, aby o nej mohli byť informovaní príslušní adresáti.

7. Uľahčovať výmenu informácií medzi aktérmi zo železničného sektora (manažéri infraštruktúry, železničné podniky, držitelia vozňov, manažéri staníc, predajcovia cestovných lístkov, prevádzkovatelia intermodálnej prepravy, zákazníci nákladnej železničnej dopravy a príslušné združenia) v danom členskom štáte.