Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/253

10.2.2026

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/253

zo 6. februára 2026

o technickej špecifikácii týkajúcej sa telematického subsystému železničného systému v Európskej únii v prípade interoperability spoločného používania údajov v železničnej doprave („TSI TEL“), ktorým sa rušia nariadenia (EÚ) č. 454/2011 („TSI TAP“) a (EÚ) č. 1305/2014 („TSI TAF“)

(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 bode 1 písm. b) tretej zarážke prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797 sa „telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu“ uvádzajú ako subsystém železničného systému vymedzený v bode 2.6 uvedenej prílohy. V bodoch 1.6.2 a 2.7 prílohy III k uvedenej smernici sa stanovujú základné požiadavky týkajúce sa daného subsystému.

(2) Technické špecifikácie, ktoré sa vzťahujú na subsystém „telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu“, sa v súčasnosti stanovujú v nariadení Komisie (EÚ) č. 454/2011 ([2]), ktoré sa týka telematických aplikácií v osobnej doprave (ďalej len „TSI TAP“), a v nariadení Komisie (EÚ) č. 1305/2014 ([3]), ktoré sa týka telematických aplikácií v nákladnej doprave (ďalej len „TSI TAF“). Podľa delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1474 ([4]) sa tieto dve nariadenia majú revidovať na základe uceleného súboru cieľov, ktoré má Komisia začleniť do jednej technickej špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“), aby sa zohľadnili požiadavky architektúry s otvoreným zdrojovým kódom a otvorenými údajmi, uľahčil vznik systému priamych cestovných lístkov, integrovaného systému predaja cestovných lístkov a systému poskytovania informácií o multimodálnom cestovaní a rezervácii, zlepšila výkonnosť železničnej nákladnej dopravy, uľahčila logistika a prevádzka kombinovanej alebo multimodálnej dopravy, zahrnuli údaje, ktoré sa budú vymieňať s bezpečnostnými aplikáciami, a umožnilo Železničnej agentúre Európskej únie (ďalej len „agentúra“) posudzovať súlad telematických aplikácií s požiadavkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability.

([1]) Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/oj).

([3]) 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 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(3) Vzhľadom na príslušné odporúčania agentúry ([5]) treba stanoviť spoločné technické a funkčné požiadavky týkajúce sa spoločného používania digitálnych informácií prostredníctvom interoperabilných údajov služieb osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Tieto požiadavky by mali zodpovedať meniacim sa potrebám železničného sektora a podporiť vykonávanie právnych predpisov Únie v jednotnom európskom železničnom priestore ([6]) a v transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) ([7]), napríklad bezpečnosť železničnej dopravy ([8]), riadenie kapacity siete a informácie o sieti ([9]), digitálne informácie o intermodálnom a multimodálnom cestovaní ([10]), elektronické údaje o nákladnej doprave ([11]), práva cestujúcich v železničnej preprave ([12]) či rezervačné systémy integrovaného systému predaja cestovných lístkov.

(4) Nariadenie by malo zahŕňať informačné systémy a protokoly na spoločné používanie údajov medzi držiteľmi údajov na jednej strane a prijímateľmi alebo používateľmi údajov na strane druhej upravené horizontálnymi pravidlami Únie stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 ([13]), najmä v jeho kapitolách III, IV, V a IX, a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/868 ([14]), pričom by sa mali vykonať úpravy potrebné v súvislosti s pojmami a postupmi týkajúcimi sa telematického subsystému.

(5) Procesy týkajúce sa železničnej dopravy, ktoré patria do rozsahu tohto nariadenia, by mali zahŕňať riadenie kapacity a dopravy, riadenie spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy, prípravu vlaku, riadenie nákladných vozňov a ich nákladu, ako aj poskytovanie sprievodných elektronických dokladov o nákladnej doprave a predaj železničných cestovných lístkov vrátane vydávania cestovných lístkov u všetkých prevádzkovateľov a v súvislosti so všetkými druhmi dopravy, ako aj cestovné informácie pre cestujúcich v železničnej doprave. Vymedzenie zainteresovaných strán v oblasti telematiky by preto nemalo zahŕňať len manažérov železničnej infraštruktúry a železničné podniky, ale aj iné zainteresované strany, ktoré vykonávajú úlohy v rámci týchto procesov týkajúcich sa železničnej dopravy.

([5]) Odporúčanie agentúry z 25. januára 2022 týkajúce sa špecifikácie TSI TAP a odporúčanie agentúry z 27. januára 2022 týkajúce sa špecifikácie TSI TAF.

([6]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

([8]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie), (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj).

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

([10]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

([11]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([12]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj).

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 z 13. decembra 2023 o harmonizovaných pravidlách týkajúcich sa spravodlivého prístupu k údajom a ich používania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica (EÚ) 2020/1828 (akt o údajoch) (Ú. v. EÚ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([14]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/868 z 30. mája 2022 o európskej správe údajov (akt o správe údajov) (Ú. v. EÚ L 152, 3.6.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/868/oj).

(6) Na zabezpečenie jasných povinností týkajúcich sa procesov predaja cestovných lístkov treba spresniť, že železničný podnik alebo predajca cestovných lístkov v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 ([15]) môže mať jednu alebo viacero z týchto úloh: „distribútor“, „maloobchodný predajca“ produktov železničnej dopravy alebo „vydavateľ“ železničných cestovných lístkov. Vzťahy medzi týmito subjektmi by mali byť predmetom zmlúv, ktoré môžu byť upravené právnymi predpismi Únie alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi vrátane práva hospodárskej súťaže a horizontálnych pravidiel týkajúcich sa spoločného používania údajov. Tieto zmluvy by mali obsahovať ustanovenia o interoperabilnom riešení dohodnutom medzi železničným podnikom a distribútorom zapojeným do kontroly dostupnosti a rezervácie produktov železničnej dopravy. Pokiaľ ide o distribúciu produktov železničnej dopravy, v tomto nariadení by sa mali špecifikovať interoperabilné riešenia, ktoré sú uplatniteľné na základe zmluvných ustanovení. V technickom dokumente ERA B.5 ([16]) vydanom agentúrou by sa mal uviesť zoznam v súčasnosti najpoužívanejších riešení, konkrétne 2 staršie riešenia TSI TAP, OSDM a OMSA.

(7) V súlade s článkom 23 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 a v rámci postupu podľa článku 5 smernice (EÚ) 2016/797 sa každý technický dokument vydaný alebo zmenený agentúrou stáva povinným, ak je jeho zodpovedajúca základná verzia uvedená v dodatku C k tomuto nariadeniu. To isté platí, ak európska norma uvedená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 ([17]) nahrádza technický dokument, do dodatku C k tomuto nariadeniu by sa mala v rámci toho istého postupu zahrnúť nová základná verzia.

(8) Agentúra by mala stanoviť, uverejniť a uplatňovať transparentný a komplexný postup riadenia kontroly zmien v súlade s článkom 23 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 s cieľom uchovávať technickú dokumentáciu a vykonávať opravy chýb, menšie a údržbové znenia, v ktorých sa identifikujú príslušné aktualizácie.

(9) V tomto nariadení by sa mali zohľadniť návrhy uvedené vo vyhlásení ministrov Rail freight corridors to boost international rail freight (Koridory železničnej nákladnej dopravy posilnia medzinárodnú železničnú nákladnú dopravu) ([18]), ktoré členské štáty, Švajčiarsko a Nórsko schválili 21. júna 2016 v Rotterdame s cieľom rozvíjať konkurencieschopnosť železničnej dopravy a odstrániť technické prekážky, a to najmä digitalizáciou procesov týkajúcich sa železničnej dopravy. V súlade s týmito návrhmi je preto vhodné stanoviť pravidlá týkajúce sa spoločného používania údajov v logistickom reťazci vrátane terminálov a prevádzkovateľov intermodálnej dopravy, spoločného používania aktuálnych a prognostických informácií o pohybe vlakov a o stave nákladných vozňov a ich nákladu s cieľom zatraktívniť železničnú nákladnú dopravu a lepšie zosúladiť procesy intermodálnej logistiky a harmonizovať bezpečnostné a prevádzkové predpisy. Tieto pravidlá by sa mali vzťahovať na zainteresované strany v oblasti telematiky, ktoré sú zmluvne povinné vykonávať procesy týkajúce sa železničnej dopravy v rozsahu tohto nariadenia alebo na tých, ktorí zodpovedajú za prevádzkovanie týchto procesov. Zainteresovaná strana v oblasti telematiky môže mať povinnosť týkajúcu sa prevádzkovania, ktorá priamo nevyplýva zo zmluvnej povinnosti. Napríklad keď informácie o vlakovej doprave ovplyvňujú rôzne železničné podniky, ktoré prevádzkujú vlaky v tej istej sieti, a poskytovateľov ich služieb alebo rôzne služby železničnej dopravy v danej sieti a pridružených poskytovateľov služieb.

([15]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj).

([16]) Riešenia uvedené v technickom dokumente ERA B.5:
– A1: staršie binárne rozhranie API založené na správach podľa TSI TAP,
– A2: staršie rozhranie API založené na XML/SOAP podľa TSI TAP,
– B1: rozhranie API založené na modeli otvoreného predaja a distribúcie (OSDM) JSON/REST,
– B2: rozhranie API pre otvorený predaj služieb mobility (OMSA) založené na Transmodeli (EN12896) a JSON/REST.

([17]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([18]) https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10306-2016-INIT/sk/pdf.

(10) S cieľom zabezpečiť proporcionalitu pravidiel spoločného používania údajov s prevádzkovateľmi servisných zariadení by sa toto nariadenie malo vzťahovať len na manažérov staníc a multimodálne terminály nákladnej dopravy transeurópskej dopravnej siete (terminál kombinovanej železničnej a cestnej dopravy, námorné prístavy, vnútrozemské prístavy). S cieľom zabezpečiť súlad medzi európskymi rámcami uplatniteľnými na transeurópsku dopravnú sieť a jednotný európsky železničný priestor na účely tohto nariadenia by sa prevádzkovatelia multimodálnych terminálov nákladnej dopravy mali považovať za prevádzkovateľov servisných zariadení, ktorí ponúkajú služby potrebné na prevádzku nákladnej železničnej dopravy a ktorých servisné zariadenia sú uvedené v bode 2 písm. b), c), d) a g) prílohy II k smernici 2012/34/EÚ.

(11) V záujme uľahčenia prístupu Únie, vnútroštátnych, regionálnych a miestnych orgánov k údajom poskytovaným prostredníctvom telematických aplikácií by v tomto nariadení mali byť uvedené príslušné povinnosti týkajúce sa bezplatného a priameho prístupu k nespracovaným údajom. Na základe žiadostí transparentných a primeraných vzhľadom na ich rozsah a úroveň podrobnosti však treba udržateľným spôsobom a na základe férových, jasných, predvídateľných a primeraných pravidiel zabezpečiť dodatočné služby súvisiace s údajmi potrebnými na rozvoj a vytváranie oficiálnych európskych štatistík, a to v súlade s rámcom základných práv Únie a v súlade so zásadou nákladovej efektívnosti, pričom, ako sa stanovuje v článku 338 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a v článkoch 17a až 17g a v článku 23 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 ([19]), nemajú predstavovať nadmernú záťaž pre hospodárske subjekty.

(12) Prevádzkovanie vlakov v jednotnom európskom železničnom priestore si vyžaduje bezproblémový prístup k informáciám a komunikačným systémom, ktoré používajú príslušné zainteresované strany, a prepojenosť s nimi v súlade s najnovším technickým vývojom a malo by zaisťovať testovanie inovácií.

(13) V usmerneniach Komisie o odporúčaných štandardných licenciách, súboroch údajov a spoplatnení opakovaného použitia dokumentov ([20]) sa za odporúčané štandardné otvorené licencie označujú licencie Creative Commons („licencie CC“). Licencie CC vyvíja nezisková organizácia a stali sa vedúcim licenčným riešením týkajúcim sa verejných informácií vo svete. Je preto vhodné odkazovať na najnovšiu verziu balíka licencií Creative Commons, konkrétne na verziu CC 4.0. S cieľom umožniť zohľadniť dodatočné opatrenia z dôvodu *ad hoc* špecifickosti údajov dostupných na použitie by malo byť takisto možné použiť štandardnú otvorenú licenciu vytvorenú držiteľom údajov, ktorá zodpovedá balíku licencií Creative Commons, pokiaľ súvisiace opatrenia neobmedzujú možnosti opätovného použitia údajov. Štandardnú otvorenú licenciu rovnocennú balíku licencií Creative Commons by tiež malo byť možné použiť za férových, primeraných a nediskriminačných licenčných podmienok podliehajúcich príslušným horizontálnym predpisom Únie stanoveným v kapitolách III, IV, V a IX nariadenia (EÚ) 2023/2854.

(14) V záujme uľahčenia opätovného použitia referenčných údajov, ktoré spravuje agentúra, by agentúra mala použiť verziu 1.2 verejnej licencie Európskej únie (ďalej len „EUPL“) stanovenú vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/863 ([21]).

(15) Voľný prístup k informáciám šíreným na verejné použitie je základným právom. Obmedzená dostupnosť digitálnych informácií týkajúcich sa existujúcich služieb a trás železničnej dopravy, ako sú vlaková doprava a cestovný poriadok vrátane prepravných podmienok a časových lehôt na prestup medzi prístupovými uzlami, potenciálnym zákazníkom bráni prijímať informované rozhodnutia týkajúce sa ich preferovaných druhov dopravy a bráni aj rozvoju inovatívnych aplikácií alebo metód strojového učenia, ktoré možno začleniť do umelej inteligencie. Tieto digitálne informácie (nespracované údaje) by preto mali byť dostupné online na opätovné použitie v súlade s príslušnými podmienkami na prístup, ktoré sú na základe štandardných otvorených licencií určené v TSI

([19]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 z 11. marca 2009 o európskej štatistike a o zrušení nariadenia (ES, Euratom) č. 1101/2008 o prenose dôverných štatistických údajov Štatistickému úradu Európskych spoločenstiev, nariadenia Rady (ES) č. 322/97 o štatistike Spoločenstva a rozhodnutia Rady 89/382/EHS, Euratom o založení Výboru pre štatistické programy Európskych spoločenstiev (Ú. v. EÚ L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj).

([20]) Ú. v. EÚ C 240, 24.7.2014, s. 1.

([21]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/863 z 18. mája 2017, ktorým sa aktualizuje verejná open source softvérová licencia Európskej únie (EUPL) v záujme ďalšej podpory zdieľania a opätovného používania softvéru vyvinutého verejnými správami (Ú. v. EÚ L 128, 19.5.2017, s. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2017/863/oj).

stanovenej v tomto nariadení. Informácie o prevádzke vlakov však podliehajú bezpečnostným opatreniam, napríklad v súvislosti s prepravou nebezpečného tovaru alebo pre ozbrojené sily, a komerčné údaje súvisiace s identifikáciou prepravovaných tovarov by mali byť chránené, a preto by sa nemali sprístupňovať verejnosti. Osobné údaje súvisiace s identifikáciou spoločnosti a súvisiaceho majiteľa môže železničný podnik, ktorý vykonáva nákladnú dopravu, považovať za citlivú obchodnú informáciu alebo za informáciu mimoriadne dôležitú z pohľadu viditeľnosti na trhu a na žiadosť by mali byť chránené. S cieľom zaistiť maximálny účinok informácií týkajúcich sa služieb železničnej dopravy a uľahčiť ich používanie by tieto digitálne informácie mali byť dostupné na opätovné použitie s minimálnymi právnymi obmedzeniami a bezplatne. Okrem toho by mali byť strojovo čitateľné, poskytované aplikačnými programovacími rozhraniami (ďalej len „rozhrania API“) a v príslušných prípadoch by sa mali poskytovať na hromadné stiahnutie. V záujme ochrany držiteľa údajov je dôležité zabezpečiť, aby boli používatelia verejne dostupných údajov o službách nákladnej železničnej dopravy vysledovateľní. To by umožnilo prijať vhodné opatrenia v prípade údajného zneužitia, ktoré by vybočovalo z rámca štandardných podmienok prístupu stanovených v tejto TSI na základe štandardných otvorených licencií. Ak držiteľ údajov ponúka komerčné produkty odvodené z dodatočných služieb spracúvania údajov uplatňovaných na verejne dostupné údaje bez toho, aby to malo vplyv na verejnú dostupnosť daných údajov, alebo také produkty ponúkajú používatelia, na ktorých sa vzťahujú licenčné podmienky držiteľa údajov, za takéto služby sa môže požadovať nediskriminačná a primeraná náhrada v súlade s horizontálnymi pravidlami Únie stanovenými v článku 9 nariadenia (EÚ) 2023/2854.

(16) Informácie súvisiace so službami osobnej železničnej dopravy sú podľa práva Únie alebo vnútroštátneho práva prevažne verejné. Pre zainteresované strany v oblasti telematiky, ktoré sú držiteľmi takýchto informácií, preto treba stanoviť technické podmienky na udelenie prístupu na používanie príslušných dátových súborov.

(17) Mestské uzly vymedzené v článku 3 bode 6 nariadenia (EÚ) 2024/1679 majú dôležitú úlohu v sieťach TEN-T ako východiskové body alebo konečné ciele (ďalej len „prvý a posledný úsek“) a sú miestami prestupu v rámci rôznych druhov osobnej dopravy alebo medzi nimi. Prístup k dopravným a cestovným informáciám by mal zmenšiť nepriaznivý účinok úzkych miest na úrovni kapacity a nedostatočnej prepojenosti siete. S cieľom podporiť kombináciu dopravných služieb môžu byť prístupové uzly v jednom alebo viacerých mestských uzloch zoskupené do jednej alebo viacerých metastaníc a digitálne informácie o plánovaní cesty, konkrétne cestovný poriadok služieb osobnej železničnej dopravy a súvisiace prepravné podmienky a minimálna časová lehota na prestup medzi rôznymi prístupovými uzlami by mali byť verejne dostupné online na použitie na základe štandardných otvorených licencií.

(18) S cieľom umožniť dotknutým zainteresovaným stranám v oblasti telematiky poskytovanie informácií cestujúcim v súlade s nariadením (EÚ) 2021/782 a umožniť predajcom cestovných lístkov ľahké porovnávanie produktov železničnej dopravy, ktoré im ponúkli železničné podniky, je potrebné, aby vnútroštátne prístupové body predstavovali spoľahlivé zdroje informácií v prípade sťažností a dôveryhodné prístupové body k presným, úplným a aktuálnym cestovným údajom a informáciám o doprave týkajúcim sa železničnej dopravy na základe požiadaviek na kvalitu údajov špecifikovaných v súlade s článkom 8 ods. 1 delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/1926 a uplatňovaných držiteľom údajov.

(19) Horizontálne pravidlá Únie o podmienkach týkajúcich sa spoločného používania údajov medzi podnikmi sú uvedené v kapitolách III, IV a IX nariadenia (EÚ) 2023/2854. Akékoľvek poplatky a sadzby za spoločné používanie údajov a za prístup k údajom, ktoré sa majú použiť, alebo za použitie telematických aplikácií ako rozhraní API a webových používateľských rozhraní, alebo za prístup na používanie referenčných údajov podľa tohto nariadenia by v dôsledku toho mali byť primerané a úmerné oprávneným nákladom, ktoré vznikli v súvislosti so zriadením, udržiavaním a používaním takýchto rozhraní API, webových používateľských rozhraní alebo referenčných údajov.

(20) Základné horizontálne požiadavky na interoperabilitu údajov, mechanizmy a služby spoločného používania údajov, spoločné európske dátové priestory, služby spracovania údajov a inteligentné zmluvy, ktorými sa vykonávajú dohody o spoločnom používaní údajov, sú stanovené v kapitole VIII nariadenia (EÚ) 2023/2854. S cieľom pomôcť železničnému sektoru plniť tieto horizontálne požiadavky a dosiahnuť, aby bol spoločný európsky dátový priestor interoperabilný s inými európskymi dátovými priestormi, treba zriadiť spoločnú centrálnu schránku, ktorou sa vytvorí jednotný zdroj referenčných údajov a spoločná ontológia železničného systému Únie, a zverejniť ju prostredníctvom Portálu otvorených dát Európskej únie tak, aby zahŕňal údaje potrebné na vykonávanie tohto

nariadenia. Táto schránka by mala vychádzať z architektúry s otvorenými údajmi a poskytovať významné výhody týkajúce sa objaviteľnosti, prístupnosti, jednoduchosti spolupráce, konzistentnosti a flexibility v rámci spravovania údajov o železničnej doprave. Agentúra by ako systémová autorita v oblasti telematických aplikácií železničného systému Únie v súlade s článkom 23 ods. 1 a 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ([22]) mala byť zodpovedná za spravovanie tejto schránky a za referenčné údaje potrebné na spoločné používanie údajov v súlade s týmto nariadením. Malo by sa zabezpečiť primerané prechodné obdobie na zhromaždenie údajov z databáz spoločne riadených manažérmi infraštruktúry alebo skupinou železničných podnikov.

(21) V kontexte spracovania osobných údajov pri uplatňovaní tohto nariadenia sa uplatňujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([23]) a (EÚ) 2018/1725 ([24]). Zainteresované strany v oblasti telematiky by preto pri identifikovaní svojej organizácie a úlohy v rámci procesov týkajúcich sa železničnej dopravy mali používať jeden referenčný identifikátor. Tento identifikátor by mohol predstavovať osobné údaje alebo byť spojený s osobnými údajmi v zmysle článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/679 a článku 3 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725.

(22) Požiadavky na údaje týkajúce sa sietí (ako sú parametre alebo identifikátory, ktoré sú súčasťou správ, alebo správy týkajúce sa sietí), ktoré sa používajú alebo sa majú používať na spoločné používanie údajov v rámci zavádzania telematického subsystému, alebo akékoľvek vnútroštátne právne ustanovenie, ktoré si vyžaduje ich existenciu, by mali byť odôvodnené technickými vlastnosťami siete a nemali by brániť transparentnému a nediskriminačnému využívaniu kapacity a procesom riadenia dopravy.

(23) Na účely aktualizácie špecifikácií uvedených v tomto nariadení by agentúra mala stanoviť, zverejniť a uplatňovať postup riadenia kontroly zmien podľa článku 5 ods. 9 a článku 23 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796. Na zabezpečenie koordinovaného vývoja telematických aplikácií a monitorovania ich zavádzania v Únii podľa článku 23 ods. 1 a 4 nariadenia (EÚ) 2016/796 by agentúra mala identifikovať aktualizácie týchto špecifikácií a v prípade potreby navrhnúť dátumy vykonávania týkajúce sa ich uplatňovania.

(24) V súvislosti s úlohami týkajúcimi sa spoločného používania údajov železničných podnikov a s povinnosťami týkajúcimi sa prevádzky priameho vlaku cez jednu alebo viaceré siete by sa mal zriadiť rámec na zabezpečenie konzistentného spoločného používania údajov počas celej služby.

(25) Ak má byť digitalizácia procesov viacerých sietí vhodná na vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru, telematické aplikácie na interoperabilné spoločné používanie údajov by mali byť založené na štandardizovaných rozhraniach API a na webových používateľských rozhraniach. Používateľské rozhrania medzi týmito nástrojmi a používateľmi by mali spĺňať minimálne pravidlá týkajúce sa ergonómie a ochrany zdravia.

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj).

([23]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([24]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

(26) Na uľahčenie digitálneho prístupu k systémom spoločného používania údajov v súvislosti s riadením kapacity, prípravou vlakov a riadením vlakovej dopravy by jednotným kontaktným miestom v každom členskom štáte mohol byť jeden manažér infraštruktúry, a to najmä v súvislosti s procesmi viacerých sietí.

(27) V záujme zabezpečenia férovej hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi a na zaručenie úplnej transparentnosti a nediskriminačného prístupu k ich servisným zariadeniam podľa článku 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([25]) by manažéri stanice mali stanoviť predvolený minimálny čas, za ktorý majú cestujúci prestúpiť na prístupové uzly rôznych služieb osobnej železničnej dopravy.

(28) S cieľom stanoviť stratégiu uplatňovania tohto nariadenia podľa článku 4 ods. 3 písm. h) smernice (EÚ) 2016/797 vrátane ustanovení, ktoré sa vzťahujú na existujúci subsystém a na štádiá, ktoré sa majú dokončiť pri postupnom prechode na cielený subsystém podľa písmena f) daného článku, treba stanoviť časový rámec a postupné míľniky podľa článku 4 ods. 4 uvedenej smernice.

(29) S cieľom pomôcť Komisii s monitorovaním zavádzania telematických aplikácií podľa článku 23 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796 v súlade s týmto nariadením by agentúra mala zautomatizovať digitálny zber informácií od zainteresovaných strán v oblasti telematiky týkajúcich sa ich vykonávacích plánov a stavu vykonávania tohto nariadenia a zverejniť číselné údaje agregované na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Únie. Ohlasovacie povinnosti by sa mali obmedziť na kľúčové zainteresované strany v oblasti telematiky a na monitorovanie vykonávania, a to až kým sa nedosiahne súlad s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení.

(30) V záujme uľahčenia monitorovania zavádzania telematických aplikácií v súlade s týmto nariadením a umožnenia nadväzujúcich opatrení na základe výsledku hodnotenia agentúry by toto nariadenie malo agentúre, ako systémovej autorite v oblasti telematiky, umožniť posúdiť súlad telematických aplikácií s týmto nariadením v súvislosti s údajmi, ktoré sa cez ne poskytujú, v prípade pochybností alebo sťažností a na základe vlastného vyhlásenia zainteresovaných strán v oblasti telematiky. Agentúra by na tento účel mala vyvinúť webové aplikácie, ktoré zainteresovaným stranám v oblasti telematiky umožnia zautomatizovať ich vlastné vyhlásenia týkajúce sa súladu na základe skúšobných postupov uvedených v tomto nariadení, a príslušné výsledky oznámiť agentúre.

(31) S cieľom podporiť presadzovanie iných aktov Únie, pre ktoré sa v tejto technickej špecifikácii interoperability stanovujú harmonizované špecifikácie týkajúce sa používania digitálnych prostriedkov, digitálnych komunikačných technológií a prístupných formátov potrebných na dosiahnutie súladu s týmito aktmi, môžu príslušné vnútroštátne orgány, ako sú vnútroštátne bezpečnostné orgány vymedzené v článku 3 ods. 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 ([26]), vyžadovať hodnotenie agentúry v súvislosti s prevádzkovou komunikáciou, regulačné orgány uvedené v oddiele 4 smernice 2012/34/EÚ v súvislosti s transparentným a nediskriminačným uplatňovaním procesov týkajúcich sa riadenia kapacity a dopravy a minimálnym prístupovým balíkom stanoveným v bode 1 prílohy II k danému nariadeniu, orgány presadzovania práva uvedené v kapitole VII nariadenia (EÚ) 2021/782 v súvislosti s cestovnými informáciami pre cestujúcich v železničnej doprave a príslušné orgány uvedené v článku 9 delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/1926 v súvislosti s cestovnými údajmi a dopravnými informáciami poskytovanými prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov.

(32) Na podporu pokroku týkajúceho sa technickej špecifikácie interoperability stanovenej v tomto nariadení zo strany agentúry by Komisia mala agentúru podľa článku 40 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 poveriť úlohou podporovať inovácie zacielené na zlepšovanie používania nových informačných technológií, informácií o cestovných poriadkoch a systémov vyhľadávania a sledovania.

([25]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([26]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj).

(33) S cieľom uľahčiť koordinované a súdržné vykonávanie tohto nariadenia na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Únie by národné kontaktné miesta zriadené podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1305/2014 a článku 6 nariadenia (EÚ) č. 454/2011 mali podporovať agentúru. Úlohy národného kontaktného miesta by mal vykonávať jeden subjekt, aby sa umožnilo koherentné vykonávanie medzi službami železničnej nákladnej a osobnej dopravy. V prípade potreby môže ako národné kontaktné miesto vystupovať manažér infraštruktúry v spolupráci s inými subjektmi, ktoré budú poskytovať špecifické odborné znalosti.

(34) Informácie o službách osobnej železničnej dopravy súvisiace s prístupovými uzlami majú byť na multimodálne účely dostupné v súlade s delegovaným nariadením (EÚ) 2017/1926. Na zabezpečenie konzistentnosti týchto informácií s jediným zdrojom referenčných údajov na úrovni Únie by držitelia údajov mali konzistentne používať referenčné údaje, ako sú kódy lokality pridelené agentúrou pri udeľovaní prístupu k údajom cez vnútroštátne prístupové body. Národné kontaktné miesto by na tento účel malo uľahčiť interakciu medzi vnútroštátnymi zainteresovanými stranami v oblasti telematiky a členskými štátmi zodpovednými za zriaďovanie vnútroštátnych prístupových bodov. Článok 4 ods. 1 písm. b) a článok 5 ods. 1 písm. b) delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 sa vzťahujú na technické špecifikácie, ktoré sa majú uplatňovať pri službách osobnej železničnej dopravy. Ak sa má zabezpečiť, aby držitelia údajov zapojení do procesov týkajúcich sa železničnej dopravy koherentne vykonávali tieto špecifikácie na základe interoperabilných formátov a protokolov v multimodálnom kontexte, v tejto TSI treba stanoviť harmonizované špecifikácie, ktoré majú držitelia údajov uplatňovať v súvislosti so službami osobnej železničnej dopravy. Na zmluvnom základe je však so železničnými podnikmi možné dohodnúť dodatočné podmienky týkajúce sa priameho prístupu k údajom a na ich komerčné používanie distribútormi a predajcami, pričom sa zohľadnia príslušné právne ustanovenia.

(35) Na zabezpečenie digitalizácie cestovných informácií pre cestujúcich a cestovných lístkov v súlade s nariadením (EÚ) 2021/782 by sa v tejto TSI mali stanoviť harmonizované špecifikácie na používanie príslušných digitálnych prostriedkov, digitálnych komunikačných technológií a prístupných formátov.

(36) Agentúra, ktorá podľa článku 23 nariadenia (EÚ) 2016/796 koná ako systémová autorita telematických aplikácií, má koordinovať vývoj telematických aplikácií, spravovať žiadosti o zmenu a systémové verzie a monitorovať zavádzanie telematických aplikácií prostredníctvom príslušných pracovných skupín zriadených podľa kapitoly 2 uvedeného nariadenia.

(37) Keďže určité podmienky, ktoré odrážajú štruktúru poskytovaných údajov, sú všeobecne akceptované a používajú sa v jednom technickom jazyku, takéto podmienky uvedené v prílohe by mali zostať v uvedenom široko akceptovanom technickom jazyku používanom na kódovanie v telematických aplikáciách.

(38) S cieľom splniť špecifickú základnú požiadavku na bezpečnosť telematického subsystému stanovenú v bode 2.7.4 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 by sa v tomto nariadení mali určiť funkcie relevantné pre bezpečnosť prevádzky. Základná úroveň integrity a závislosti je vymedzená v tomto nariadení. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uplatniteľné na subsystém riadenie-zabezpečenie a návestenie, by sa na digitálne systémy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, mali uplatňovať dodatočné úrovne, pokiaľ sú údaje určené na použitie v záujme bezpečnosti prevádzky. Ak tieto úrovne ešte neboli harmonizované na úrovni Únie, mali by sa identifikovať ako otvorený bod podľa článku 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797. Kým sa nedosiahne harmonizácia, všetky dodatočné úrovne, ktoré majú zainteresované strany uplatňovať, by sa mali posúdiť a stanoviť a môžu sa vykonávať na základe vzájomnej dohody bez toho, aby sa vytvárali prekážky prístupu k jednotnému európskemu železničnému priestoru.

(39) Toto nariadenie treba zosúladiť s inými technickými špecifikáciami interoperability vytvorenými podľa smernice (EÚ) 2016/797, najmä s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/773 o prevádzkovaní a riadení dopravy (ďalej len „TSI OPE“) ([27]), s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2023/1695 týkajúcim sa riadenia-zabezpečenia a návestenia (ďalej len „TSI CCS“) ([28]), s nariadením Komisie (EÚ) č. 1300/2014 týkajúcim sa osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou (ďalej len „TSI PRM“) ([29]), s nariadením Komisie (EÚ) č. 1304/2014 týkajúcim sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ (ďalej len „TSI NOI“) ([30]), s nariadením Komisie (EÚ) č. 1301/2014 ([31]) týkajúcim sa subsystému energia (ďalej len „TSI ENE“) a s nariadením Komisie (EÚ) č. 1302/2014 ([32]) týkajúcim sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (ďalej len „TSI Loc & Pas“).

(40) V bode 4.2.3.3.2 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/773 (ďalej len „TSI OPE“) sa vyžaduje, aby železničný podnik informoval manažéra infraštruktúry o tom, že vlak je pripravený na prístup do siete. Táto požiadavka sa v súčasnosti vykonáva rôznymi spôsobmi v závislosti od vlastností infraštruktúry [napríklad železničné mobilné rádiové systémy (RMR), ETCS L2, vyhradené pripojenia na mieste odchodu, vyhradené telematické správy]. V bode 4.2.4 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2023/1695 (ďalej len „TSI CCS“), v ktorom sa stanovujú požiadavky na funkcie mobilnej komunikácie železníc (RMR), sa pre hlasovú komunikáciu GSM-R a aplikácie prevádzkovej komunikácie prikazuje uplatňovanie špecifikácie systémových požiadaviek uvedenej v indexe [33] dodatku A k uvedenej prílohe. V týchto požiadavkách sa uvádza príslušná predvoľba, ktorá sa má používať v prípade správy „train ready“ („vlak je pripravený“) a „train not ready“ („vlak nie je pripravený“). V bode 4.2.2 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2023/1695 (ďalej len „TSI CCS“) sa stanovujú požiadavky na funkčnosť vozidlového zariadenia ETCS, ktoré sú v prípade postupu „Start of mission“ („začiatok misie“) v ETCS L2 vymedzené v špecifikácii systémových požiadaviek, ktorá je v dodatku A k danej prílohe uvedená v indexovom čísle [4]. Na účely tohto nariadenia by sa tieto možnosti komunikácie o pripravenosti vlaku mali obmedziť a harmonizovať.

(41) V článku 4 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/777 sa vyžaduje, aby manažéri infraštruktúry uverejnili v registri infraštruktúry (ďalej len „RINF“) uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797 hodnoty parametrov svojej železničnej siete hneď, ako budú takéto údaje k dispozícii. V bodoch 4.2.1.2.2 a 4.8.1 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/773 (ďalej len „TSI OPE“) sa vyžaduje, aby manažéri infraštruktúry zverejnili v registri infraštruktúry všetky zmeny nominálnych charakteristík infraštruktúry vždy, keď sú takéto informácie k dispozícii a majú vplyv na prevádzku vlakov na sieti vrátane trvalých alebo dočasných obmedzení a úprav. Ako sa stanovuje v bode 8 prílohy VII k smernici 2012/34/EÚ, takéto informácie sa týkajú obmedzení rýchlosti, zaťaženia nápravy, dĺžky vlaku, trakcie alebo priechodného prierezu zahrnutých v obmedzeniach kapacity. Každá dočasná zmena nominálnej hodnoty parametra siete vyplývajúca z takýchto obmedzení alebo úprav sa uverejní v registri infraštruktúry ako dočasná hodnota spolu s dátumami platnosti súvisiacimi s týmto obmedzením alebo úpravou.

([27]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

([28]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([30]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/oj).

([31]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/oj).

([32]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

(42) Na umožnenie dostatočnej návratnosti investícií projektov zacielených na realizáciu telematického subsystému v súlade s nariadeniami (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1305/2014, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia v pokročilom štádiu vývoja v zmysle článku 2 bodu 23 smernice (EÚ) 2016/797, je potrebné stanoviť primerané prechodné obdobie potrebné na to, aby príslušné zainteresované strany v oblasti telematiky dosiahli súlad s týmto nariadením bez toho, aby tým bol dotknutý článok 7 ods. 1 písm. a) uvedenej smernice.

(43) V záujme podpory digitalizácie procesov týkajúcich sa železničnej dopravy v rámci servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy a uľahčenia postupného a včasného vykonávania interoperabilného spoločného používania údajov ich prevádzkovateľmi je potrebné stanoviť primerané prechodné obdobie s cieľom umožniť prevádzkovateľom servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy dosiahnutie súladu s týmto nariadením, pokiaľ nie sú vylúčení z rozsahu smernice (EÚ) 2016/797 v súlade s článkom 1 ods. 4 uvedenej smernice.

(44) V záujme uľahčenia postupného a včasného zavedenia technických nástrojov, ktoré má agentúra poskytnúť na koordinovaný rozvoj telematických aplikácií v Únii a na riadenie ich špecifikácií, treba v súvislosti s dodaním týchto nástrojov zo strany agentúry odložiť dátum začatia uplatňovania tohto nariadenia.

(45) Nariadenie (EÚ) č. 454/2011 a nariadenie (EÚ) č. 1305/2014 by sa preto mali zrušiť.

(46) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725 sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý 28. apríla 2025 vydal svoje stanovisko ([33]).

(47) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeným v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA 1

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet

V tomto nariadení sa stanovujú spoločné a osobitné požiadavky a požiadavky na rozhranie pre interoperabilitu spoločného používania údajov v železničnej doprave vypracovaním technickej špecifikácie interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu“ železničného systému v Únii, ako sa stanovuje v prílohe.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na „telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu“ uvedené v bode 1 písm. b) tretej zarážke prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797 a opísané v bode 2.6 danej prílohy v súvislosti s týmito procesmi:

a) v súvislosti so službami nákladnej a osobnej železničnej dopravy:

   i) riadenie kapacity;

   ii) príprava vlaku;

   iii) riadenie dopravy;

([33]) Stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov C2025-0228.

b) v súvislosti len so službami nákladnej železničnej dopravy: riadenie nákladných vozňov a ich nákladu;

c) v súvislosti len so službami osobnej železničnej dopravy:

i) predaj železničných cestovných lístkov;

ii) cestovné informácie pre cestujúcich v železničnej doprave.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na železničný systém Únie vymedzený v článku 2 bode 1 smernice (EÚ) 2016/797.

3. Toto nariadenie sa nevzťahuje na služby železničnej dopravy, ktoré smerujú z Únie do tretej krajiny alebo vstupujú na územie Únie z tretej krajiny, ktorá nepodlieha podobným pravidlám podľa medzinárodnej dohody. Zainteresované strany v oblasti telematiky však môžu uplatňovať medzi hranicou a pohraničnou stanicou určenou na cezhraničnú prevádzku alternatívne opatrenia.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „údaje“ sú strojovo čitateľné vyjadrenie úkonov, faktov alebo informácií a akýkoľvek súbor takýchto úkonov, faktov alebo informácií, ktoré sú určené na spoločné používanie v harmonizovanom a štruktúrovanom formáte;

2. „spoločné používanie údajov“ je poskytovanie údajov príjemcovi údajov od držiteľa údajov na účel spoločného alebo individuálneho použitia takýchto údajov, a to priamo alebo sprostredkovane, napríklad prostredníctvom otvorených alebo komerčných licencií, na ktoré sa buď vzťahuje poplatok, alebo sú bezplatné;

3. „predaj železničných cestovných lístkov“ je proces, ktorý v súvislosti so službami osobnej železničnej dopravy zahŕňa minimálne jedno z uvedeného:

a) digitálnu prezentáciu služieb osobnej železničnej dopravy v súvislosti s plánovaním cesty;

b) digitálnu kontrolu dostupnosti alebo digitálnu rezerváciu príslušných produktov železničnej dopravy, ktoré sú na predaj;

c) digitálne vydávanie a kontrolu cestovných lístkov;

d) digitálne spracovanie procesov po predaji;

4. „produkt železničnej dopravy“ je služba na mieru týkajúca sa služby osobnej železničnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje tarifa;

5. „cestovný lístok“ je cestovný lístok v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 7 nariadenia (EÚ) 2021/782;

6. „rezervácia“ je rezervácia v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 8 nariadenia (EÚ) 2021/782;

7. „služba železničnej dopravy“ je pravidelná služba železničnej dopravy medzi východiskovou a cieľovou stanicou a vzťahuje sa na dopravné služby týkajúce sa prepravy tovarov, cestujúcich, batožiny, bicyklov alebo vozidiel a na dopravné riešenia na mieru, ako aj pomoc cestujúcim vrátane služieb týkajúcich sa presmerovania a pokračovania v ceste;

8. „prevádzkovateľ servisného zariadenia železničnej nákladnej dopravy“ je prevádzkovateľ servisných zariadení v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 12 smernice 2012/34/EÚ, ktorý poskytuje služby potrebné na prevádzku nákladnej železničnej dopravy a ktorého servisné zariadenia sú uvedené v bode 2 písm. b), c), d) a g) prílohy II k smernici 2012/34/EÚ a sú napojené na transeurópsku dopravnú sieť, ako sa uvádza v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2024/1679, s obmedzením na multimodálne terminály nákladnej dopravy určené podľa článku 36 uvedeného nariadenia;

9. „zainteresovaná strana v oblasti telematiky“ sú nasledujúci držitelia alebo príjemcovia údajov, ktorých činnosť zahŕňa používanie telematických aplikácií pre osobnú alebo nákladnú dopravu:

a) železničné podniky;

b) manažéri infraštruktúry;

c) manažéri stanice;

d) prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy;

e) prevádzkovatelia intermodálnej dopravy;

f) žiadatelia o kapacitu železničnej infraštruktúry alebo kapacitu v servisných zariadeniach;

g) orgány zodpovedné za prideľovanie kapacity železničnej infraštruktúry alebo kapacity v servisných zariadeniach;

h) železničné podniky alebo predajcovia cestovných lístkov v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 5 nariadenia (EÚ) 2021/782, pokiaľ v rámci procesov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. c) tieto podniky alebo títo predajcovia vystupujú buď ako maloobchodný predajca, distribútor, vydavateľ, alebo kombinácia dvoch, alebo troch týchto úloh;

i) subjekty zodpovedné za údržbu vymedzené v článku 3 bode 20 smernice (EÚ) 2016/798;

j) poskytovatelia služby tretej strany, ktorí majú v rámci fungovania železničného systému alebo podpory poskytovania služieb osobnej alebo nákladnej železničnej dopravy povinnosť prevádzkovania, alebo sú zazmluvnení na monitorovanie pohybu vlakov, toku cestujúcich alebo tovarov;

k) zákazníci nákladnej dopravy;

l) držitelia zmluvy o nákladnej doprave súvisiacej s konkrétnym vlakom alebo s konkrétnym typom služby železničnej dopravy;

m) nekomerčné nástroje na zhromažďovanie informácií tretích strán, ktoré poskytujú nezávislé nediskriminačné verejne dostupné údaje týkajúce sa služieb železničnej dopravy;

n) akýkoľvek iný subjekt zapojený do prevádzkovania telematických aplikácií v súvislosti s prvkami subsystému uvedenými v bode 2.6 prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797;

10. „orgány Únie“ sú orgány Únie v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 27 nariadenia (EÚ) 2023/2854;

11. „subjekt verejného sektora“ je subjekt verejného sektora v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 28 nariadenia (EÚ) 2023/2854;

12. „držiteľ údajov“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá má právo používať alebo povinnosť vytvárať a sprístupňovať dostupné údaje;

13. „príjemca údajov“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá má právo na prístup k údajom, ktoré vytvoril a sprístupnil držiteľ údajov, a to za stanovených podmienok na prístup a používanie;

14. „prístup k údajom“ je právo pozrieť si údaje, s kontrolou alebo bez kontroly nad nimi, odlišné od iných práv a povinností súvisiacich s ich používaním na nekomerčné alebo komerčné účely;

15. „národný prístupový bod“ je národný prístupový bod v zmysle článku 3 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926;

16. „ontológia ERA“ je technický dokument, ktorý vydala agentúra podľa článku 4 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797, v ktorom sa stanovujú vymedzenia a prezentácie údajov čitateľných pre človeka a strojovo čitateľných údajov a súvisiace požiadavky na kvalitu a presnosť dátových prvkov železničného systému;

17. „dátový prvok“ je pole, hodnota alebo atribút zdieľaných údajov konzistentne štruktúrovaný na základe celkového protokolu použitého na spoločné používanie údajov a nesie základné informácie, ktoré prispievajú k významu a účelu zdieľaných údajov, čím sa umožňuje spoločné používanie údajov medzi systémami, aplikáciami alebo organizáciami;

18. „referenčné údaje“ sú súbor údajov štandardizovaných a interoperabilných jedinečných identifikátorov, ktoré sa majú použiť ako základ spoločného používania údajov v konkrétnej doméne;

19. „metaúdaje“ sú metaúdaje v zmysle vymedzenia uvedeného v článku 2 bode 2 nariadenia (EÚ) 2023/2854;

20. „proces viacerých sietí“ je proces ovplyvnený prevádzkou služby železničnej dopravy v dvoch alebo vo viacerých sieťach, ktoré riadia rôzni manažéri infraštruktúry alebo prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy;

21. „služba priamej železničnej dopravy“ je služba železničnej dopravy, ktorá môže zahŕňať komerčné zastávky medzi východiskovou a cieľovou stanicou, nezahŕňa však prestup cestujúcich ani presun nákladu medzi vlakmi;

22. „aplikačné programovacie rozhranie“ alebo „rozhranie API“ je súbor funkcií, postupov, definícií a protokolov na interoperabilné spoločné používanie údajov medzi telematickými aplikáciami;

23. „manažér stanice“ je manažér stanice v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 3 nariadenia (EÚ) 2021/782;

24. „minimálny čas na prestup“ je minimálna dĺžka času, ktorá je dostatočná na to, aby cestujúci prestúpili medzi prístupovými uzlami dvoch po sebe idúcich služieb osobnej dopravy, ktoré sú súčasťou cesty;

25. „osoba so zdravotným postihnutím“ a „osoba so zníženou pohyblivosťou“ je osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou v zmysle vymedzenia v bode 2.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1300/2014 (ďalej len „TSI PRM“);

26. „cesta“ je cesta cestujúceho alebo nákladu od začiatku do konca, ktorá môže zahŕňať viacero úsekov;

27. „čas odchodu pre verejnosť“ je časová lehota na nastúpenie cestujúcich, čiže bod v čase, keď sa v rámci prípravy na odchod ukončí prístup do vlaku, na nástupište alebo na stanicu, po ktorom cestujúci už nemôžu nastúpiť a v ktorom sa zohľadňuje čas, ktorý môže byť potrebný na odbavenie cestujúcich, bicyklov alebo batožiny;

28. „čas príchodu pre verejnosť“ je čas na vystúpenie cestujúcich, čiže bod v čase, keď sa otvoria dvere vlaku na nástupišti alebo termináli v cieľovej stanici a cestujúcim sa umožní vystúpiť;

29. „cestovný poriadok“ je cestovný poriadok v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 28 smernice 2012/34/EÚ, ktorý sa používa na riadenie kapacity a dopravy uvedené v oddiele 2 prílohy k tomuto nariadeniu;

30. „metastanica“ je skupina staníc v rámci funkčnej mestskej oblasti vrátane jedného alebo viacerých mestských uzlov uvedených v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2024/1679, ktorá sa môže rozkladať na území viacerých členských štátov a v rámci ktorej sa možno do jednotlivých staníc dostať prestupom medzi rôznymi druhmi a službami mestskej dopravy, či už prevádzkovanými podľa cestovného poriadku alebo bez neho.

31. „prístupový uzol“ je prístupový uzol v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 25 delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/1926;

32. „žiadateľ“ je žiadateľ v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 19 smernice 2012/34/EÚ;

33. „cestovný poriadok pre cestujúcich“ je dátum a čas služieb osobnej železničnej dopravy, ktoré počas stanoveného časového intervalu prevádzkuje železničný podnik ako komerčnú službu a ktoré sa používajú v kontexte predaja železničných cestovných lístkov a cestovných informácií pre cestujúcich v železničnej doprave uvedených v oddiele 4 prílohy;

34. „pohyb posunovania“ je posunovanie vymedzené v tabuľke 1 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/773 (ďalej len „TSI OPE“);

35. „zákazník nákladnej dopravy“ je subjekt, ktorý vydal informácie o zásielke príslušnému železničnému podniku vykonávajúcemu nákladnú dopravu, a ktorý môže byť poskytovateľom logistickej služby, prevádzkovateľom intermodálnej dopravy, zasielateľom, správcom vozového parku prázdnych vozňov, prípadne držiteľom údajov, ktorý uzavrel zmluvu o preprave zahŕňajúcu prepravu tovarov;

36. „prevádzkovateľ intermodálnej dopravy“ je subjekt, ktorý organizuje služby nákladnej dopravy, ktoré viac než jedným druhom dopravy prepájajú dva alebo viac ako dva nákladné terminály;

37. „nákladný list“ je prepravný dokument uvedený v článku 6 nariadenia Rady č. 11 ([34]);

38. „distribútor“ je subjekt, ktorý má na základe zmluvných ustanovení:

    a) technickú spôsobilosť kombinovať jeden produkt železničnej dopravy alebo viaceré produkty železničnej dopravy od jedného alebo viacerých železničných podnikov na účel ich dodania vydavateľovi alebo maloobchodnému predajcovi;

([34]) Nariadenie Rady č. 11 týkajúce sa odstránenia diskriminácie v oblasti cien a podmienok dopravy pri uplatňovaní článku 79 ods. 3 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva (Ú. v. ES 52, 16.8.1960, s. 1121, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1960/11/oj).

b) právo na pôsobenie bez počiatočného dopytu v prideľovacích systémoch týchto podnikov, pokiaľ ide o produkty železničnej dopravy uvedené v písmene a);

c) autonómne práva na kontrolovanie dostupnosti ceny jednotlivých služieb, ktoré sú súčasťou kombinovaných produktov železničnej dopravy uvedených v písmene a);

39. „plánovač cesty“ je vyhľadávač používaný na vyhľadávanie optimálnej cesty na základe vymedzených kritérií, ktoré stanovil jeho používateľ;

40. „vydavateľ“ je subjekt, ktorý má právnu a technickú spôsobilosť, vyplývajúcu zo zmluvných ustanovení, vydať cestovný lístok, na ktorom sú uvedené zmluvné strany zmluvy o preprave, maloobchodnému predajcovi;

41. „prideľovací systém“ je digitálny systém železničného podniku, ktorý hosťuje internetový katalóg individuálnych služieb železničnej dopravy a ktorý distribútorom umožňuje kontrolovať dostupnosť týchto služieb a vytvárať rezervácie;

42. „maloobchodný predajca“ je subjekt, ktorý:

a) má právnu a technickú spôsobilosť, vyplývajúcu zo zmluvných ustanovení, kombinovať alebo kombinovať a predávať jeden alebo viaceré jemu dostupné produkty železničnej dopravy prostredníctvom jedného alebo viacerých distribútorov;

b) po predložení prvotnej žiadosti príslušným distribútorom získava prístup k produktom železničnej dopravy uvedeným v písmene a);

c) v prípade potreby predáva produkty železničnej dopravy uvedené v písmene a), ale bez autonómnych práv na zmenu obsahu týchto produktov železničnej dopravy alebo podmienok ponúk stanovených distribútormi;

d) má povolenie uplatňovať poplatky alebo zľavy týkajúce sa ponúk stanovených distribútormi;

43. „tarifa“ sú súhrnné údaje vytvorené železničným podnikom, prípadne držiteľom údajov, ktoré poskytujú všetky relevantné podrobnosti o tarife vrátane ceny za službu železničnej dopravy, ktorú má distribútor uhradiť železničnému podniku, a pridružených atribútov a podmienok;

44. „ponuka“ sú súhrnné údaje vytvorené distribútorom, ktoré sú kombináciou uplatniteľných taríf zahŕňajúcich cenu produktu železničnej dopravy, ktorú má maloobchodný predajca zaplatiť distribútorovi a ktorá sa z dôvodu uplatňovania automatických cenových pravidiel, zliav alebo iných komerčných podmienok môže líšiť od ceny stanovenej železničným podnikom;

45. „výnosná cena“ je cena súvisiaca s tarifou, ktorá vyplýva z uplatňovania algoritmu založeného na premenných, označovaného ako výnosné pravidlo;

46. „organizácia na kontrolu cestovných lístkov“ alebo „TCO“ je organizácia splnomocnená na kontrolu cestovných lístkov cestujúcich, a to aj pri vchode na nástupište;

47. „kvalita údajov“ je stupeň vhodnosti na používanie, pri ktorom vlastnosti údajov spĺňajú stanovenú a implicitnú úroveň presnosti, úplnosti, konzistentnosti, včasnosti a jedinečnosti dátových súborov, a na vytváranie použiteľných poznatkov pre iných používateľov za osobitných podmienok.

KAPITOLA 2

VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ A ZÁSADY

Článok 4

Spoločné používanie údajov medzi zainteresovanými stranami v oblasti telematiky a práva na prístup k údajom

1. Ak majú zainteresované strany v oblasti telematiky zapojené do tej istej služby železničnej dopravy a súvisiacich postupov uvedených v článku 2 ods. 1 práva alebo povinnosti vyplývajúce z právnych alebo zmluvných ustanovení týkajúcich sa týchto procesov, navzájom si udelia prístup na použitie alebo si vymieňajú údaje uvedené v prílohe, ktoré sú potrebné na vykonávanie týchto procesov.

Práva a povinnosti uvedené v prvom pododseku môžu byť okrem procesov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. c) bode i) tiež výsledkom prevádzkovej zodpovednosti ktoréhokoľvek zo zúčastnených subjektov za tieto procesy.

2. Na základe odôvodnenej žiadosti Komisie, orgánu Únie alebo orgánu verejného sektora udelia zainteresované strany v oblasti telematiky, ktoré sú držiteľmi údajov uvedených v prílohe, priamy bezplatný prístup k osobitným nespracovaným údajom na jeden z týchto účelov:

a) monitorovanie vytvárania jednotného európskeho železničného priestoru alebo transeurópskej dopravnej siete;

b) vývoj železničnej interoperability a bezpečnosti v Únii;

c) monitorovanie alebo vykonávanie auditov toku cestujúcich alebo nákladu v Únii.

Článok 5

Prístup k údajom o vlakovej doprave a k údajom o zostave vlaku

1. Každý manažér infraštruktúry, prípadne prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy, okrem vykonávania povinností stanovených v článku 4 tohto nariadenia udelí zainteresovaným stranám v oblasti telematiky podľa článku 4 ods. 1 prístup prostredníctvom spoločného webového používateľského rozhrania Únie (ďalej len „webové rozhranie“) v oblasti riadenia dopravy uvedeného v článku 14 ods. 5 tohto nariadenia a ako súčasť minimálneho prístupového balíka stanoveného v bode 1 prílohy II k smernici 2012/34/EÚ prístup k nasledujúcim nespracovaným údajom v súlade so špecifikáciami a s podmienkami na prístup stanovenými v prílohe:

a) k údajom o cestovnom poriadku uvedeným v bode 2.3.10 prílohy k tomuto nariadeniu vygenerovaným manažérmi infraštruktúry alebo prípadne držiteľmi údajov;

b) k údajom o vlakovej doprave uvedeným v bode 2.6 prílohy k tomuto nariadeniu vygenerovaným manažérmi infraštruktúry ako držiteľmi týchto údajov;

c) k údajom o zostave vlaku uvedeným v bode 2.5.1 prílohy k tomuto nariadeniu získaným od železničných podnikov ako držiteľov týchto údajov;

d) k historickým záznamom údajov o vlakoch uvedeným v bode 2.7 prílohy k tomuto nariadeniu.

2. Prístup k údajom uvedeným v odseku 1 je verejný a bezplatný prostredníctvom verejne prístupného spoločného webového používateľského rozhrania Únie.

3. Odsek 2 sa neuplatňuje na prepravu nebezpečného tovaru, ktorý podlieha ustanoveniam smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ([35]).

4. V prípade služieb nákladnej železničnej dopravy sa odsek 2 uplatňuje len vtedy, ak sa železničný podnik, ktorý vykonáva nákladnú dopravu, rozhodne dobrovoľne zverejňovať údaje uvedené v odseku 1 v súvislosti s niektorými alebo všetkými svojimi dopravnými službami.

5. Spoločným webovým používateľským rozhraním Únie uvedeným v odseku 1 sa zaistí automatické vykonávanie obmedzení prístupu a obmedzení uvedených v tomto článku tak, ako ich uviedol držiteľ údajov.

6. Ustanovenia uvedené v tomto článku sa nebudú vzťahovať na služby železničnej dopravy týkajúce sa ozbrojených zložiek ani na iné služby železničnej dopravy, na ktoré sa vzťahujú bezpečnostné opatrenia prijaté členským štátom, v ktorom sa takéto služby vykonávajú.

([35]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).

Článok 6

Prístup k údajom na plánovanie cesty v rámci služieb osobnej železničnej dopravy a k údajom o tarifách

1. Každý železničný podnik, ktorý vykonáva osobnú dopravu, prípadne kompetentný orgán vymedzený v článku 2 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([36]) alebo držiteľ údajov udelí verejný a bezplatný prístup k údajom uvedeným v bodoch 4.2.1 a 4.4 prílohy týkajúcim sa cestovného poriadku pre cestujúcich k službe železničnej dopravy, ktorú prevádzkuje, a za príslušných prepravných podmienok (v uvedenom poradí).

Prístup sa udelí minimálne prostredníctvom národných prístupových bodov v súlade so špecifikáciami a s podmienkami na prístup uvedenými v prílohe.

2. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo iný subjekt, ktorého za držiteľa údajov vymenoval jeden z nich alebo členský štát, udelí verejný a bezplatný prístup k údajom uvedeným v bode 4.2.2 prílohy týkajúcim sa časových lehôt na prestup medzi prístupovými uzlami.

Prístup sa udelí minimálne prostredníctvom národných prístupových bodov v súlade so špecifikáciami a s podmienkami na prístup uvedenými v prílohe.

3. Pokiaľ má železničný podnik, ktorý vykonáva osobnú dopravu, prípadne držiteľ údajov práva alebo povinnosti vyplývajúce zo zmluvných ustanovení na udeľovanie prístupu k údajom o svojich tarifách, daný prístup k všetkým jeho tarifám sa udelí minimálne prostredníctvom národných prístupových bodov v súlade so špecifikáciami a s podmienkami na prístup stanovenými v bode 4.3 prílohy.

Na zmluvnom základe možno dohodnúť dodatočné podmienky týkajúce sa priameho prístupu k údajom a ich komerčného používania.

4. Pokiaľ má distribútor práva alebo povinnosti vyplývajúce zo zmluvných ustanovení na prístup k údajom o dostupnosti a rezerváciách produktov železničnej dopravy železničného podniku, ktorý vykonáva osobnú dopravu, vrátane výnosných cien, daný železničný podnik udelí tento prístup aspoň prostredníctvom priameho pripojenia k jeho prideľovaciemu systému v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 4.5 prílohy.

Na zmluvnom základe možno dohodnúť dodatočné podmienky týkajúce sa priameho prístupu k daným údajom a ich používania.

5. Tento článok sa bude okrem toho vzťahovať na povinnosti stanovené v článku 4.

Článok 7

Kybernetická bezpečnosť a formát údajov

1. Zainteresované strany v oblasti telematiky, orgány Únie a orgány verejného sektora zapojené do vykonávania tohto nariadenia sa v súlade s článkom 9 identifikujú prideleným a overeným jedinečným identifikátorom ich organizácie.

2. Pokiaľ zainteresovaná strana v oblasti telematiky zdieľa údaje a udeľuje prístup k údajom podľa tohto nariadenia, musí zabezpečiť, aby boli komunikačné siete a protokoly, systémy, používateľské rozhrania alebo databázy, ktoré používa, v súlade s opatreniami týkajúcimi sa kybernetickej bezpečnosti stanovenými v bode 1.3 prílohy.

3. Pokiaľ zainteresovaná strana v oblasti telematiky zdieľa údaje a udeľuje prístup k údajom podľa tohto nariadenia, musí dosiahnuť súlad so sémantikou uvedenou v prvkoch katalógu údajov ako podskupín ontológie ERA a s radom údajov uvedeným v bode 1.4 prílohy.

4. Agentúra zabezpečí, aby ontológia ERA a súvisiace osobitné prvky katalógu údajov odrážali vývoj právnych predpisov a technický vývoj s vplyvom na železničný systém Únie.

([36]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

Článok 8

Spoločná centrálna schránka a referenčné údaje

1. Agentúra bude udržiavať spoločnú centrálu schránku ako jediný zdroj spoločných údajov o železničnej doprave Únie v oblasti telematiky. Schránka sa sprístupní verejnosti a budú v nej uložené všetky tieto informácie:

a) metaúdaje a súvisiace osobitné prvky katalógu údajov, ktoré sa v bode 1.4 prílohy, v ktorom sa určuje obsah a štruktúra údajov, uvádzajú ako podskupina ontológie ERA;

b) zoznam certifikačných orgánov infraštruktúry verejného kľúča (ďalej len „PKI“) vytvorený v súlade s požiadavkami stanovenými v bode 1.3 prílohy;

c) spoločné referenčné údaje uvedené v článku 9, ktoré spravuje agentúra;

d) odkaz na prístup k zdroju referenčných údajov špecifických pre náklad uvedený v bode 3.3 prílohy, ktorý spravuje železničný sektor.

2. Agentúra umožní každej zainteresovanej strane v oblasti telematiky prihlásiť sa na odber automatických upozornení týkajúcich sa akejkoľvek aktualizácie informácií súvisiacich so spoločnou centrálnou schránkou.

3. Zainteresovaná strana v oblasti telematiky môže na vlastné prevádzkové použitie replikovať údaje dostupné v spoločnej centrálnej schránke.

4. Agentúra a jednotlivé zainteresované strany v oblasti telematiky zodpovedné za spoločné referenčné údaje v súlade s bodmi 1.2 a 4.8 prílohy vykonajú tieto kroky:

a) bezplatne sprístupnia svoje referenčné údaje verejnosti na opätovné použitie v súlade so špecifikáciami a podmienkami na prístup stanovenými v prílohe, ako aj s podmienkami na úrovni služby, ktoré sa vzťahujú na dostupnosť a prístupnosť príslušnej schránky;

b) budú transparentne, férovo, primerane a nediskriminačne riadiť prideľovanie, udržiavanie a uchovávanie ich referenčných údajov a prístup k nim.

Článok 9

Spravovanie spoločných referenčných údajov

1. Agentúra poskytne zainteresovaným stranám v oblasti telematiky webové aplikácie s cieľom umožniť im predkladanie žiadostí o pridelenie kódov a aktualizáciu súvisiacich dátových prvkov.

Agentúra vymedzí a zverejní používateľskú príručku s opisom rôznych funkcií webových aplikácií.

2. Agentúra vymedzí, zverejní a uplatní postupy spravovania žiadostí na pridelenie kódov a aktualizovanie súvisiacich dátových prvkov vrátane súvisiacich jazykových režimov v súlade s článkom 74 nariadenia (EÚ) 2016/796 a časových lehôt. V príručke sa zainteresovaným stranám v oblasti telematiky poskytnú usmernenia na podávanie žiadostí.

3. Agentúra bude spravovať a prideľovať spoločné referenčné údaje v podobe jedinečných referenčných identifikátorov (ďalej len „kódy“) používaných alebo určených na použitie zainteresovanými stranami v oblasti telematiky v súvislosti s postupmi uvedenými v článku 2 ods. 1 s cieľom identifikovať tieto dátové prvky:

a) subjekty (ďalej len „organizačné kódy“) zapojené do spoločného používania údajov v súlade s aktmi prijatými podľa smerníc Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 alebo (EÚ) 2016/798 alebo 2012/34/EÚ uvedenými v bode 1.2.1 prílohy;

b) zemepisné miesta (ďalej len „kódy lokality“) uvedené v bode 1.2.2 prílohy;

c) aspekty týkajúce sa predaja cestovných lístkov (ďalej len „zoznamy kódov týkajúce sa predaja cestovných lístkov“) uvedené v bode 4.8 prílohy.

4. Zainteresovaná strana v oblasti telematiky predloží agentúre žiadosti o pridelenie kódov. Žiadosť musí byť v súlade so špecifikáciami týkajúcimi sa súboru spoločných referenčných údajov stanovenými v bode 1.2 prílohy.

5. Ak zainteresovaná strana v oblasti telematiky predloží žiadosť o pridelenie kódu lokality v Únii, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti železničnej siete Únie uvedeného v prílohe I bode 1 smernice (EÚ) 2016/797, agentúra pridelí kód lokality ako virtuálne rozšírenie železničnej siete (ďalej len „virtuálny kód lokality“), a to v týchto prípadoch:

a) ak lokalitu využívajú dopravné služby dočasne nahrádzajúce služby železničnej dopravy;

b) ak lokalitu využívajú dopravné služby predávané ako služby železničnej dopravy, ktoré neprevádzkujú železničné podniky;

c) ak sa stanica považuje za metastanicu.

6. Agentúra zaistí určenie pozície pridelených kódov lokality v súvislosti s príslušnými údajmi o infraštruktúre dostupnými v registri železničnej infraštruktúry (ďalej len „register RINF“) uvedenými v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797 a uloží ich.

7. Každý manažér infraštruktúry a každý prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy alebo iný kompetentný subjekt zriadený v Únii poverený jedným z nich musí do 2. septembra 2026 určiť pozíciu kódov lokality, ktoré im boli pridelené pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, súvisiacich s príslušnými údajmi o infraštruktúre dostupnými v registri RINF.

8. Pokiaľ zainteresovaná strana v oblasti telematiky v prípade služieb osobnej železničnej dopravy odkazuje na prístupový uzol alebo držiteľa údajov prostredníctvom národných prístupových bodov, použije spoločné referenčné údaje, ktoré agentúra spravuje a prideľuje podľa tohto článku ako európske identifikátory („EU-Ids“).

Článok 10

Kvalita údajov

1. Agentúra a každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky zaistia, aby ich referenčné údaje boli v súlade s kritériami týkajúcimi sa kvality údajov a s nominálnymi hodnotami stanovenými v bode 1.5 prílohy a aby spĺňali príslušnú úroveň integrity a spoľahlivosti.

2. Ak zainteresovaná strana v oblasti telematiky poskytuje údaje alebo k nim udelí prístup podľa tohto nariadenia, zaistí, aby údaje dosahovali primeranú úroveň integrity a spoľahlivosti a obsahovali referenčné údaje uvedené v odseku 1. V prípade každého kritéria kvality údajov stanoveného v danom bode sa okrem toho bude usilovať o splnenie nominálnych hodnôt stanovených v bode 1.5 prílohy s mierou tolerancie 5 %.

3. Každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky zaistí, aby údaje replikované zo spoločnej centrálnej schránky mali rovnakú úroveň kvality.

4. Ak zainteresovaná strana v oblasti telematiky zdieľa údaje alebo k nim udeľuje prístup podľa tohto nariadenia, vykoná kontrolu zabezpečenia kvality. Akékoľvek rozpory zistené v súvislosti s kvalitou údajov sa čo najskôr napravia.

5. Každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky zavedie postupy týkajúce sa opakujúcej sa kontroly zabezpečenia kvality v súvislosti s jednotlivými kritériami kvality údajov, a to minimálne v súvislosti s výberom trás a referenčných lokalít.

Článok 11

Požiadavky na údaje týkajúce sa konkrétnej siete

1. Agentúra stanoví a zverejní vzor požiadaviek na zber neharmonizovaných údajov, ktoré používajú alebo majú použiť zainteresované strany v oblasti telematiky v rámci postupu riadenia kontroly zmien uvedeného v článku 12 ods. 1.

2. Každý manažér infraštruktúry musí do 2. decembra 2026 v rámci postupu riadenia kontroly zmien uvedeného v článku 12 ods. 1 agentúre poskytnúť požiadavky na údaje týkajúce sa konkrétnej siete, ktoré uplatňuje alebo plánuje uplatňovať, a ich odôvodnenie s použitím vzoru uvedeného v odseku 1.

Každý členský štát zabezpečí, aby manažéri infraštruktúry v rámci svojej zodpovednosti splnili ustanovenia stanovené v prvom pododseku.

3. V rámci postupu riadenia kontroly zmien uvedeného v článku 12 ods. 1 tohto nariadenia a na základe zozbieraných informácií agentúra, ak je to odôvodnené, aktualizuje príslušné harmonizované špecifikácie uvedené v dodatku C prílohy k tomuto nariadeniu alebo Komisii podľa článku 4 písm. a) nariadenia (EÚ) 2016/796 odporučí začlenenie osobitných prípadov do oddielu 5 prílohy k tomuto nariadeniu.

4. Zainteresované strany v oblasti telematiky musia uplatňovať len požiadavky na údaje, ktoré sú harmonizované podľa tohto nariadenia alebo uvedené ako osobitný prípad.

Článok 12

Aktualizácie uvedených špecifikácií

1. Agentúra stanoví, zverejní a uplatní postup riadenia kontroly zmien, aby sa aktualizovali a uchovávali harmonizované špecifikácie uvedené v dodatku C prílohy.

2. Ak agentúra vydá stanoviská podľa článku 10 ods. 2 a 3 alebo článku 19 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2016/796, v ktorých uvedie zmeny, ktoré predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody, v prípade potreby navrhne dátumy realizácie týkajúce sa ich uplatňovania.

3. Agentúra musí podľa odseku 2 tohto článku členské štáty informovať o svojich činnostiach prostredníctvom výboru uvedeného v článku 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 13

Vedúci železničný podnik

1. Pokiaľ službu priamej železničnej dopravy prevádzkuje alebo plánuje prevádzkovať viacero železničných podnikov, tieto podniky určia jeden z nich alebo iný príslušných subjekt zriadený v Únii, ktorý bude vedúcim železničným podnikom celej služby v súvislosti s týmito úlohami, ktoré sú súčasťou procesov uvedených v článku 2 ods. 1:

a) konzistentné začleňovanie identifikačného čísla vlaku (ďalej len „referenčný identifikátor vlaku“) s inými identifikátormi objektov v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 2.1 prílohy;

b) koordinovanie železničných podnikov a iných zapojených žiadateľov v súvislosti s riadením kapacity v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 2.3 prílohy;

c) zhromažďovanie údajov o cestovnom poriadku pre cestujúcich v prípade tejto služby v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 4.2 prílohy, pokiaľ sa líši od cestovného poriadku;

d) monitorovanie pohybu nákladných vozňov a ich nákladu v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 3.2 prílohy;

e) začleňovanie a spoločné používanie údajov z nákladného listu v prípade služby nákladnej dopravy a činnosť jednotného kontaktného miesta pre túto službu v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 3.1.1 prílohy.

2. Železničné podniky uvedené v odseku 1 môžu úlohy uvedené v odseku 1 alebo ich časť rozdeliť medzi viacero podnikov alebo príslušných subjektov, pričom každý z nich pôsobí ako vedúci železničný podnik v súvislosti s jednou alebo s viacerými úlohami, za ktoré zodpovedá.

3. Pokiaľ službu priamej železničnej dopravy s medzizastávkami alebo bez nich prevádzkuje alebo plánuje prevádzkovať jediný železničný podnik, daný podnik bude vedúcim železničným podnikom.

4. Vedúci železničný podnik zodpovedný za úlohy uvedené v odseku 1 bude jednotným kontaktným miestom, aby sa zabezpečila konzistentnosť a začleňovanie údajov, ktoré podľa nariadenia zdieľajú alebo sprístupňujú príslušní držitelia údajov.

Článok 14

Telematické aplikácie na spoločné používanie údajov

1. Ak zainteresovaná strana v oblasti telematiky zdieľa údaje alebo k nim udeľuje prístup podľa tohto nariadenia, použije telematickú aplikáciu. Táto aplikácia bude v prípade spoločného používania údajov medzi strojmi založená na aplikačnom programovacom rozhraní (ďalej len „rozhranie API“) alebo v prípade spoločného používania údajov medzi človekom a strojom na webovom používateľskom rozhraní (ďalej len „webové rozhranie“), na ktorého používanie ako alternatívu udeľuje prístup iná zainteresovaná strana v oblasti telematiky.

2. Každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky zaistí, aby telematické aplikácie, ktoré používa alebo na ktorých používanie poskytuje prístup, boli v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 1.7 prílohy, a zaistí nediskriminačné spoločné používanie údajov.

3. Dve alebo viaceré zainteresované strany v oblasti telematiky môžu spoločne používať jednu telematickú aplikáciu alebo spoločne poskytovať prístup na používanie jednej telematickej aplikácie.

4. V oblastiach riadenia kapacity, prípravy vlaku a riadenia dopravy musí každý manažér infraštruktúry používať rozhranie API a poskytovať prístup na používanie webových rozhraní pre svoje siete ako súčasť svojho minimálneho prístupového balíka stanoveného v bode 1 prílohy II k smernici 2012/34/EÚ.

Pokiaľ je v členskom štáte viac než jeden manažér infraštruktúry, daný členský štát môže od týchto manažérov infraštruktúry vyžadovať, aby spoločne používali takéto rozhranie API a spoločne poskytovali prístup na používanie webových rozhraní týkajúcich sa ich sietí. Príslušný členský štát v takom prípade poverí jedného manažéra infraštruktúry zodpovedného za spoločné zavádzanie týchto telematických aplikácií.

Rozhraním API a webovými rozhraniami uvedenými v prvom pododseku tohto odseku môžu byť aj spoločné aplikácie Únie požadované v súvislosti s procesmi týkajúcimi sa viacerých sietí podľa odseku 5.

5. V súvislosti s procesmi viacerých sietí v oblastiach riadenia kapacity, prípravy vlaku a riadenia dopravy:

a) budú manažéri infraštruktúry spoločne používať spoločné rozhranie API Únie a spoločne poskytovať prístup na používanie spoločných webových rozhraní Únie;

b) prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy môžu spoločne používať spoločné rozhranie API Únie a spoločne poskytovať prístup na používanie spoločných webových rozhraní Únie.

6. V oblasti riadenia nákladných vozňov a ich nákladu môžu železničné podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu, spoločne používať spoločné rozhranie API Únie a poskytovať prístup na používanie spoločných webových rozhraní Únie.

Článok 15

Časová lehota na prestup a informácie pre cestujúcich na staniciach

1. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo iný subjekt poverený jedným z nich alebo členských štátom ako držiteľ údajov v súvislosti so stanicami, za ktoré je zodpovedný, neutrálnym a nediskriminačným spôsobom stanoví tieto minimálne časy na prestup v súlade s požiadavkami stanovenými v bode 4.2.2.1 prílohy, v prípade potreby v spolupráci s inými manažérmi stanice alebo infraštruktúry:

a) minimálny čas na prestup medzi prístupovými uzlami:

   i) rôznych služieb osobnej železničnej dopravy v rámci stanice;

   ii) rôznych služieb osobnej železničnej dopravy iných staníc, ktoré sú súčasťou tej istej metastanice;

   iii) rôznych služieb osobnej železničnej dopravy a iných príslušných služieb pravidelnej osobnej dopravy, ktoré môžu byť pripojené;

b) minimálne časy na prestup uvedené v písmene a) prispôsobené pre:

   i) osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou;

   ii) cestujúcich prepravujúci bicykel.

2. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov v súvislosti so stanicami, za ktoré je zodpovedný, vymedzí uplatniteľné prostriedky na prepojenie dopravných služieb a zhromaždí informácie o dodatočnom čase, ktorý môže vyžadovať železničný podnik alebo verejné orgány v rámci prepravných podmienok na odbavenie cestujúcich, bicyklov alebo batožiny, a zahrnie informácie o tom do minimálneho času na prestup.

3. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov v súvislosti so stanicami, za ktoré je zodpovedný, neutrálnym a nediskriminačným spôsobom stanoví najvhodnejší informačný systém, ktorý sa má nainštalovať na stanici, aby cestujúcim v železničnej doprave poskytol integrované informácie o vlakovej doprave a zostave vlaku v oblasti stanice v súlade s požiadavkami stanovenými v bode 4.7.1 prílohy.

4. Na účely odsekov 1, 2 a 3 tohto článku musia železničné podniky, ktoré prevádzkujú osobnú dopravu, organizácie cestujúcich, manažéri stanice, manažéri infraštruktúry a prípadne príslušný orgán vymedzený v článku 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 alebo držiteľ údajov spolupracovať s manažérom stanice, prípadne s manažérom infraštruktúry alebo s držiteľom údajov, a to na žiadosť ktoréhokoľvek z nich.

KAPITOLA 3

VYKONÁVANIE

Článok 16

Časové lehoty na vykonávanie

1. Každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky zabezpečí, aby akékoľvek nové telematické aplikácie, ktoré zavedie po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia, boli v súlade s týmto nariadením.

2. V prípade existujúcich telematických aplikácií sa bude každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky riadiť míľnikmi stanovenými v dodatku G prílohy s cieľom zaistiť, aby tieto aplikácie a údaje, ktoré sú prostredníctvom nich zdieľané alebo sprístupňované, spĺňali požiadavky uvedené v tomto nariadení, pokiaľ ide o tieto procesy uvedené v článku 2 ods. 1 a vykonávané vo vzťahu k cestovným poriadkom na rok 2030, ktoré sa uplatňujú od 9. decembra 2029.

3. Na účely odseku 2 využívajú prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy dodatočné prechodné obdobie 12 mesiacov.

4. Prevádzkovatelia servisných zariadení uvedených v bode 2 prílohy II k smernici 2012/34/EÚ, ktorí nie sú uvedení v iných odsekoch tohto článku, sa môžu rozhodnúť uplatňovať toto nariadenie dobrovoľne.

5. Pokiaľ sa plánovanie a vykonávanie telematického subsystému v súlade s nariadeniami (EÚ) č. 454/2011 alebo (EÚ) č. 1305/2014 dostalo do bodu, v ktorom jeho súlad s týmto nariadením môže ohroziť životaschopnosť uvedenia daného subsystému do prevádzky, lehoty stanovené v odsekoch 2 a 3 možno predĺžiť o 12 mesiacov.

Článok 17

Monitorovanie vykonávania

1. Agentúra poskytne webovú aplikáciu, ktorou zainteresovaným stranám v oblasti telematiky pomôže s podávaním správ. Táto webová aplikácia umožní automatické importovanie údajov z telematických aplikácií, ktoré používajú zainteresované strany v oblasti telematiky, čím im pomôže s podávaním správ o vykonávaní.

2. Do predloženia dôkazu o dosiahnutí súladu ich telematických aplikácií podľa článku 18 zainteresované strany v oblasti telematiky predložia agentúre pomocou automatizovanej webovej aplikácie uvedenej v odseku 1 správu, v ktorej sa presne a transparentne uvádza stav ich vykonávania a ich plány týkajúce sa vykonávania s cieľom dosiahnuť míľniky stanovené v dodatku G prílohy, a to v súlade s týmito podmienkami:

a) každý manažér infraštruktúry najneskôr 2. septembra 2027 predloží správu v týchto oblastiach:

   i) riadenie kapacity;

   ii) príprava vlaku;

   iii) riadenie dopravy;

b) najneskôr 2. marca 2028:

   i) každý železničný podnik, ktorý vykonáva nákladnú dopravu, podá správu v oblastiach prípravy vlaku a riadenia nákladných vozňov a ich nákladu;

   ii) každý prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy podá správu v oblasti riadenia dopravy;

   iii) každý manažér stanice podá správu v oblasti predaja železničných cestovných lístkov a v oblasti cestovných informácií pre cestujúcich v železničnej doprave;

   iv) každý železničný podnik, ktorý vykonáva osobnú dopravu, podá správu v oblastiach prípravy vlaku, predaja železničných cestovných lístkov a cestovných informácií pre cestujúcich v železničnej doprave.

3. Zainteresované strany v oblasti telematiky musia koordinovať svoje úsilie o vytvorenie ich plánov vykonávania. Každý členský štát musí podporovať vnútroštátnu koordináciu alebo touto úlohou poverí národné kontaktné miesto.

4. Agentúra zverejní súhrnné čísla o stave vykonávania a plánoch vykonávania za jednotlivé členské štáty a na úrovni Únie v súvislosti s veľkosťou siete v prípade manažérov infraštruktúry s trhovým podielom železničných podnikov vyjadrené v tonách/km a ako počet cestujúcich/km v tomto poradí.

Článok 18

Hodnotenie súladu

1. Agentúra poskytne webovú aplikáciu, ktorá zainteresovaným stranám v oblasti telematiky umožní, aby samé automaticky posúdili jednotlivé správy.

Agentúra zverejní používateľskú príručku s opisom rôznych funkcií webových aplikácií.

2. Každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky, na ktorú sa vzťahujú ohlasovacie povinnosti podľa článku 17, sama vykoná posúdenie súladu svojich telematických aplikácií iba v súvislosti s poskytovanými údajmi prostredníctvom webovej aplikácie uvedenej v odseku 1 pred uplynutím lehôt stanovených v článku 16. Individuálne správy, ktoré boli predmetom vlastného posúdenia, budú v súlade so skúšobným postupom stanoveným v bode 1.6 prílohy a v jej dodatku D.1.

3. Pokiaľ sú výsledky vlastného posúdenia kladné, webová aplikácia uvedená v odseku 1 automaticky vykoná všetky tieto úlohy:

a) vydá vyhlásenie založené na dôkazoch, v ktorom zainteresovanej strane v oblasti telematiky, ktorá bola predmetom vlastného posúdenia, a agentúre poskytne predpoklad zhody správ, ktoré boli predmetom vlastného posúdenia, a súvisiacich telematických aplikácií s ustanoveniami tohto nariadenia;

b) zostaví príslušné informácie súvisiace s týmto vlastným posúdením, ako sa stanovuje v bode 1 dodatku D.1 k prílohe;

c) vygeneruje a zverejní zoznam telematických aplikácií, v súvislosti s ktorými sa predpokladá ich súlad.

4. Pokiaľ telematická aplikácia dostala kladné hodnotenie súladu, ktoré agentúra doručila a zverejnila pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, takého posúdenie zostane v platnosti, pokiaľ sa nevykonajú zmeny.

5. Zmeny telematickej aplikácie budú podliehať vlastnému posúdeniu, pokiaľ ovplyvňujú ktorúkoľvek z týchto záležitostí:

a) dátové prvky, štruktúru údajov alebo postupnosť údajov, ktoré majú byť zdieľané podľa článku 7 ods. 3;

b) realizáciu nového alebo aktualizovaného rozhrania API alebo webového rozhrania;

c) opatrenia týkajúce sa kybernetickej bezpečnosti podľa článku 7 ods. 2.

6. V prípade odôvodneného domnelého nesúladu telematických aplikácií, ktoré používa zainteresovaná strana v oblasti telematiky, alebo pokiaľ existuje odôvodnená pochybnosť, agentúra z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť Komisie, orgánu Únie, orgánu verejného sektora alebo zainteresovanej strany v oblasti telematiky ohodnotí správnosť vlastného posúdenia na základe príslušných informácií skompilovaných podľa odseku 3 písm. b) a v súlade so skúšobným postupom stanoveným v dodatku D.2.

7. Agentúra musí použitím ohodnotených telematických aplikácií informovať žiadajúci subjekt a zainteresovanú stranu v oblasti telematiky o výsledku svojho hodnotenia, ktorý sa môže použiť na nadväzujúce opatrenia vrátane vynútenia zo strany vnútroštátneho bezpečnostného orgánu vymedzeného v článku 3 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798 alebo iných vnútroštátnych orgánov zodpovedných za vykonávanie tohto nariadenia.

8. Agentúra ohodnotí aj správnosť vlastného posúdenia na základe dokumentácie informácií skompilovaných v súlade s odsekom 3 písm. b) v súvislosti s projektmi telematických aplikácií, pokiaľ bola podaná žiadosť o finančnú podporu Únie.

Agentúra môže na žiadosť vykonať takéto hodnotenie aj v súvislosti s projektmi, ktorých sa ako služby podľa článku 64 ods. 2 písm. d) a článku 80 ods. 2 písm. c) nariadenia (EÚ) 2016/796 netýka finančná podpora Únie.

9. Agentúra na účely odsekov 6, 7 a 8 stanoví, zverejní a uplatní postupy a lehoty na hodnotenie správnosti vlastného posúdenia.

Článok 19

Inovatívne riešenia

1. Pokiaľ zainteresovaná strana v oblasti telematiky plánuje použiť inovatívne riešenie v prípade telematickej aplikácie, ktorá nie je uvedená v tomto nariadení, technickú dokumentáciu súvisiacu s navrhovaným inovatívnym riešením predloží Komisii na analýzu a oznámi, ako možno zabezpečiť interoperabilitu rozhraní s inými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky. Komisia požiada agentúru o stanovisko podľa článku 10 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 týkajúce sa navrhovaného inovatívneho riešenia.

2. Pokiaľ bude stanovisko agentúry záporné, navrhované inovatívne riešenie nemožno použiť.

3. Pokiaľ bude stanovisko agentúry kladné, vytvorí sa príslušná funkčná špecifikácia a špecifikácia rozhrania a skúšobný postup, ktoré umožnia takéto inovatívne riešenie použiť, a následne sa môžu začleniť do procesu revízie stanoveného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797.

4. Okrem odseku 3 môže agentúra v prípade kladného stanoviska dospieť k záveru, že inovatívne riešenie predstavuje prijateľné prostriedky preukázania zhody podľa článku 6 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797. V takom prípade možno na posúdenie súladu inovatívneho riešenia s týmto nariadením použiť príslušné kladné stanovisko.

Článok 20

Národné kontaktné miesto

1. Členské štáty určia národné kontaktné miesto (ďalej len „NCP“) nezávislé od železničných podnikov alebo iných žiadateľov spomedzi predstaviteľov orgánu verejného sektora alebo manažéra infraštruktúry a zaistia primerané zdroje.

2. Pokiaľ sa členský štát rozhodne, že v súvislosti s procesmi uvedenými v článku 2 ods. 1 a úlohami uvedenými v odseku 3 tohto článku vymenuje iných účastníkov, určené národné kontaktné miesto zabezpečí koordináciu týchto účastníkov na vnútroštátnej úrovni a zostane jednotným kontaktným miestom agentúry, Komisie a iných príslušných organizácií.

3. Národné kontaktné miesto bude vykonávať tieto úlohy:

a) zastupovať členský štát v pracovnej skupine uvedenej v článku 22, spolupracovať s agentúrou a s inými národnými kontaktnými miestami a zdieľať s pracovnou skupinou príslušné operačné stanoviská a záležitosti, ktoré transparentným a nediskriminačným spôsobom nahlásili zainteresované strany v oblasti telematiky;

b) zhromažďovať informácie o príslušných podieloch na trhu a kontaktné údaje zainteresovaných strán v oblasti telematiky, na ktoré sa vzťahuje článok 17, a poskytovať ich agentúre;

c) uľahčovať kontakty medzi členskými štátmi, zainteresovanými stranami v oblasti telematiky na vnútroštátnej úrovni, agentúrou, Komisiou a inými príslušnými organizáciami;

d) podporovať koordinované vykonávanie ustanovení tohto nariadenia uľahčením:

   i) výmeny skúseností a najlepších postupov medzi zainteresovanými stranami v oblasti telematiky na vnútroštátnej úrovni, ako aj na úrovni Únie v pracovnej skupine uvedenej v článku 22;

   ii) koordinácie plánov vykonávania manažérmi infraštruktúry a konzultácií s inými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky prostredníctvom zastupiteľských orgánov železničného sektora, ktoré Komisia uviedla podľa článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796;

   iii) začleňovania potenciálnych zainteresovaných strán v oblasti telematiky, ktoré bude informovať o príslušných rámcoch.

4. Každý členský štát oznámi agentúre do 2. decembra 2026 podrobnosti o určenom národnom kontaktnom mieste. Agentúra uvedené podrobnosti zverejní.

Článok 21

Spolupráca a koordinácia

1. Manažéri infraštruktúry musia spolupracovať v rámci európskej siete manažérov infraštruktúry uvedenej v článku 7f smernice 2012/34/EÚ a konzultáciami s prevádzkovateľmi servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy, so železničnými podnikmi a s inými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky v záujme koordinácie:

a) vývoja spoločných sektorových špecifikácií týkajúcich sa spoločného rozhrania API Únie a spoločných webových používateľských rozhraní Únie uvedených v článku 14 ods. 5 písm. a) tohto nariadenia;

b) ich plánov vykonávania na úrovni Únie a konzultácií s inými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky činných na vnútroštátnej úrovni s podporou národných kontaktných miest.

2. Železničné podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu, musia spolupracovať na vývoji spoločnej sektorovej špecifikácie týkajúcej sa spoločného rozhrania API Únie a spoločných webových používateľských rozhraní Únie uvedených v článku 14 ods. 6.

3. Prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy musia spolupracovať na vývoji spoločných sektorových špecifikácií týkajúcich sa spoločného rozhrania API Únie a spoločných webových používateľských rozhraní Únie uvedených v článku 14 ods. 5 písm. b).

4. Manažéri infraštruktúry, železničné podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu, a prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy predložia v rámci postupu riadeného agentúrou uvedeného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797 do 30. septembra 2027 svoje spoločné sektorové špecifikácie, ktoré budú vyplývať z ich úloh podľa odsekov 1, 2 a 3 tohto článku, pričom sa zohľadní práca spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v hlave IV nariadenia Rady (EÚ) 2021/2085 ([37]).

([37]) Nariadenie Rady (EÚ) 2021/2085 z 19. novembra 2021, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa a zrušujú nariadenia (ES) č. 219/2007, (EÚ) č. 557/2014, (EÚ) č. 558/2014, (EÚ) č. 559/2014, (EÚ) č. 560/2014, (EÚ) č. 561/2014 a (EÚ) č. 642/2014 (Ú. v. EÚ L 427, 30.11.2021, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj).

Článok 22

Pracovná skupina ERA pre telematiku

Pracovná skupina alebo skupiny, ktoré zriadila agentúra podľa kapitoly 2 nariadenia (EÚ) 2016/796, musia agentúre asistovať pri uplatňovaní a ďalšom rozvoji funkčných a technických špecifikácií stanovených v tomto nariadení, a to najmä v súvislosti s týmito úlohami agentúry:

a) zabezpečiť príslušnú koordináciu a spoluprácu zainteresovaných strán v oblasti telematiky s cieľom zaručiť vykonávanie a uplatňovanie tohto nariadenia;

b) zabezpečiť spoluprácu národných kontaktných miest na úrovni Únie a harmonizované a koordinované vykonávanie ich úloh v celej Únii;

c) monitorovať kvalitu spoločných referenčných údajov uvedených v článku 9 ods. 3;

d) vyvíjať a udržiavať používateľskú príručku uvedenú v článku 9 ods. 1 druhom pododseku a postup predkladania žiadostí na pridelenie referenčných kódov uvedený v článku 9 ods. 2;

e) v prípade potreby harmonizovať požiadavky na údaje týkajúce sa konkrétnej siete uvedené v súlade s článkom 11 ods. 3;

f) vyvíjať a udržiavať postup stanovený v článku 12 ods. 1 a udržiavať harmonizované špecifikácie, ktoré vydala agentúra v súlade s článkom 12;

g) poskytovať usmernenie týkajúce sa vývoja sektorových špecifikácií s cieľom podporiť aktualizovanie harmonizovaných špecifikácií uvedených v článkoch 12 a 21;

h) navrhovať, vykonávať, udržiavať a zabezpečovať automatizáciu importovania údajov na podporu povinností podávania správ uvedených v článku 17;

i) udržiavať skúšobné postupy uvedené v bode 1.6 prílohy a v jej dodatku D.1;

j) realizovať budúci vývoj tohto nariadenia uvedený v článku 23;

k) uľahčiť výmenu najlepších postupov medzi zainteresovanými stranami v oblasti telematiky na úrovni Únie a ich zhromažďovanie;

l) v príslušných prípadoch reagovať na potrebu nadväzujúcich opatrení agentúry, Komisie alebo členských štátov;

m) formovať vykonávanie a prispievať k vykonávaniu nadväzujúcich opatrení súvisiacich so spätnou väzbou, ktorú poskytli pracovné skupiny;

n) identifikovať a pripravovať strategické témy súvisiace s digitalizáciou železničného systému s vplyvom na subsystém telematických aplikácií, o ktorom sa má diskutovať v širšom politickom kontexte;

o) podávať správy Komisii podľa článku 24.

Článok 23

Budúci vývoj

S prihliadnutím na prácu spoločného podniku pre európske železnice zriadeného hlavou IV nariadenia (EÚ) 2021/2085 a na spoločné špecifikácie uvedené v článku 21 ods. 4 tohto nariadenia agentúra do 31. decembra 2028 predloží Komisii odporúčanie podľa článku 19 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2016/796 na aktualizáciu funkčných a technických špecifikácií stanovených v tomto nariadení s nasledujúcimi cieľmi a vykoná posúdenie vplyvu uvedeného odporúčania podľa článku 8 nariadenia (EÚ) 2016/796:

a) zohľadniť vývoj právnych predpisov a technický vývoj majúce vplyv na železničný systém;

b) konvertovať zoznam osobitných požiadaviek týkajúcich sa údajov na základe kladne hodnotených vnútroštátnych pravidiel uvedených v článku 11 ods. 5 tohto nariadenia do harmonizovaných špecifikácií, osobitných prípadov alebo otvoreného bodu podľa potreby;

c) dokončiť zoznam otvorených bodov v dodatku B prílohy k tomuto nariadeniu;

d) aktualizovať odkazy na špecifikácie uvedené v článku 12 tohto nariadenia;

e) ako súčasť technických špecifikácií uvedených v dodatku C k prílohe k tomuto nariadeniu zabezpečiť primeraný a spätne kompatibilný prechod z technických dokumentov, na ktoré sa odkazuje v tomto nariadení, a iných špecifikácií, ktoré sú kompatibilné a interoperabilné s uvedenými dokumentmi, na príslušné európske normy uvedené v nariadení (EÚ) č. 1025/2012.

KAPITOLA 4

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 24

Správa

1. Správa, ktorú predložila agentúra podľa článku 35 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796, musí zahŕňať analýzu efektívnosti tohto nariadenia a pokrok pri dosahovaní interoperability telematického subsystému železničného systému Únie.

2. Predkladanie správ o vykonávaní bude vychádzať z informácií, ktoré zhromaždila agentúra podľa článku 17 tohto nariadenia.

3. Na účely článku 40 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 agentúra zverejní prehľad projektov financovaných Úniou a svoju analýzu inovatívnych výstupov súvisiacich s ustanoveniami tohto nariadenia, ako aj svoje návrhy týkajúce sa nadväzujúcich opatrení potrebných na zabezpečenie koordinovaného vývoja príslušných aplikácií v Únii a na harmonizované a koordinované vykonávanie.

Článok 25

Zrušenie

1. Nariadenia (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1305/2014 sa zrušujú.

2. Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 26

Prechodné opatrenia

Kým agentúra neposkytne webové aplikácie uvedené v článku 9 ods. 1, kódy musí prideľovať prostredníctvom existujúcich databáz, ktoré spoločne spravujú manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy alebo skupina železničných podnikov. Zainteresované strany, ktoré spravujú tieto databázy, na tento účel agentúre udelia prístup na používanie týchto databáz.

Článok 27

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

2. Tieto články sa uplatňujú od 2. septembra 2026:

a) článok 8 ods. 1 písm. a), c) a d) a článok 8 ods. 2;

b) článok 9 ods. 2;

c) článok 11 ods. 1;

d) článok 12 ods. 1.

3. Článok 9 ods. 3 až 6 sa uplatňujú od 15. marca 2026.

4. Tieto články sa uplatňujú od 2. marca 2027:

a) článok 8 ods. 1 písm. b);

b) článok 9 ods. 1;

c) článok 17 ods. 1;

d) článok 18.

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

V Bruseli 6. februára 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

OBSAH

1.	Spoločné požiadavky	33
1.1.	Základné požiadavky	33
1.2.	Spoločné referenčné údaje	33
1.2.1.	Referenčné údaje týkajúce sa organizácie	33
1.2.2.	Referenčné údaje lokality	33
1.3.	Kybernetická bezpečnosť	34
1.4.	Prezentácia údajov	34
1.5.	Kritériá kvality údajov	34
1.5.1.	Presnosť	34
1.5.2.	Úplnosť	35
1.5.3.	Konzistentnosť	35
1.5.4.	Včasnosť	35
1.5.5.	Jedinečnosť	35
1.6.	Hodnotenie súladu	35
1.7.	Telematické aplikácie	36
1.7.1.	Webové používateľské rozhrania na riadenie kapacity, prípravu vlaku a riadenie dopravy	36
1.7.2.	Webové používateľské rozhrania na riadenie nákladných vozňov a ich nákladu	36
2.	Riadenie kapacity, príprava vlaku a riadenie dopravy	36
2.1.	Identifikátory objektov	36
2.1.1.	Všeobecne	36
2.1.2.	Referenčný identifikátor vlaku	36
2.1.3.	Vlakový objekt	37
2.1.4.	Objekt žiadosti o cestu	37
2.1.5.	Objekt cesty	37
2.1.6.	Objekt trasy	37
2.1.7.	Objekt referenčného prípadu	38
2.2.	Strategické riadenie kapacity infraštruktúry	38
2.3.	Prideľovanie kapacity	38
2.3.1.	Všeobecne	38
2.3.2.	Žiadosť o cestu	39
2.3.3.	Podrobnosti o ceste	39
2.3.4.	Cesta bola potvrdená	40
2.3.5.	Podrobnosti o ceste boli zamietnuté	40

2.3.6. Cesta bola zrušená 40

2.3.7. Cesta nie je k dispozícii 40

2.3.8. Potvrdenie prijatia 40

2.3.9. Proces koordinácie prideľovania kapacity 41

2.3.10. Cestovný poriadok 41

2.4. Plánované obmedzenia kapacity 41

2.4.1. Koordinácia plánovaných obmedzení kapacity 41

2.4.2. Konzultácia so zainteresovanými stranami, ktorých sa dotknú plánované obmedzenia kapacity 41

2.4.3. Zverejnenie plánovaných obmedzení kapacity 41

2.4.4. Dočasné zmeny nominálnych vlastností infraštruktúry, ktoré sú výsledkom plánovaného obmedzenia kapacity 41

2.5. Príprava vlaku 41

2.5.1. Zostava vlaku 41

2.5.2. Vlak je pripravený 43

2.5.3. Prognóza pripravenosti vlaku 44

2.6. Nahlasovanie údajov o vlakovej doprave 44

2.6.1. Všeobecne 44

2.6.2. Body hlásenia 45

2.6.3. Informácie o chode vlaku 45

2.6.4. Informácie o prognóze vlaku 45

2.6.5. Dôvod meškania vlaku 46

2.6.6. Informácie o prerušení prevádzky 46

2.6.7. Prebiehajúca úprava cesty 46

2.7. Historické záznamy údajov týkajúcich sa vlaku 47

2.8. Spoločné používanie údajov s inými zainteresovanými stranami 47

3. Riadenie nákladných vozňov a ich nákladu 47

3.1. Elektronické údaje o nákladnej železničnej doprave 47

3.1.1. Elektronický nákladný list („eCN“) 47

3.1.2. Systémy rezervácie, platenia a fakturácie pre služby nákladnej železničnej dopravy 48

3.2. Pohyb nákladných vozňov a ich nákladu 48

3.2.1. Informácie o chode vozňa 49

3.2.1.1. Geolokalizácia nákladných vozňov 49

3.2.1.2. Stav vozňov 49

3.2.1.3. Vozeň pripravený na pohyb 50

3.2.1.4. Ťahaný vozeň 50

3.2.1.5. Odchod vozňa z východiskového miesta 50

3.2.1.6. Príchod vozňa na miesto medzizastávky 50

3.2.1.7. Odchod vozňa z miesta medzizastávky 50

3.2.1.8. Vozeň bol odovzdaný 51

3.2.1.9. Vozeň bol prevzatý 51

3.2.1.10. Nepravidelnosť vozňa 51

3.2.1.11. Nepravidelnosť vozňa bola opravená 51

3.2.1.12. Príchod vozňa do cieľovej stanice 51

3.2.1.13. Vozeň bol doručený 51

3.2.2. Pohyb intermodálnej nákladovej jednotky 51

3.2.3. Informácie o prognóze vozňa 51

3.3. Referenčné údaje týkajúce sa nákladu 52

3.3.1. Všeobecne 52

3.3.2. Referenčné databázy železničných koľajových vozidiel 53

3.3.3. Referenčné databázy intermodálnych nákladových jednotiek 53

3.3.4. Prevádzkové databázy vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek 54

3.3.4.1. Všeobecne 54

3.3.4.2. Nakládka nákladného vozňa 55

3.3.4.3. Naložený nákladný vozeň na ceste 55

3.3.4.4. Prázdny nákladný vozeň na ceste 55

3.3.4.5. Vykládka nákladného vozňa 55

3.3.4.6. Prázdny nákladný vozeň riadený správou vozového parku 55

3.4. Spoločné používanie údajov s inými zainteresovanými stranami 55

4. Predaj železničných cestovných lístkov v súvislosti so službami osobnej železničnej dopravy a informácie pre cestujúcich v železničnej doprave 56

4.1. Všeobecne 56

4.2. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich 56

4.2.1. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich 56

4.2.2. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich súvisiace s časovými lehotami na prestup 57

4.2.2.1. Minimálne časy na prestup 58

4.2.2.2. Časy na prestup v rámci jednej stanice 59

4.2.2.3. Časy na prestup medzi dvoma stanicami 60

4.2.2.4. Výpočet časovej lehoty na prestup 60

4.3. Údaje o tarifách 60

4.3.1. Údaje o tarifách týkajúce sa služieb osobnej železničnej dopravy 60

4.3.2. Správa pravidiel týkajúcich sa vydávania a kontrol cestovných lístkov 62

4.3.3. Informácie o online predajných kanáloch železničných podnikov 62

4.4. Prepravné podmienky 62

4.4.1. Všeobecne 62

4.4.2. Prepravné podmienky týkajúce sa cestujúcich 63

4.4.3. Prepravné podmienky týkajúce sa osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou a pomoc takýmto osobám 63

4.4.3.1. Prístupnosť železničného koľajového vozidla 63

4.4.3.2. Prístupnosť staníc 64

4.4.4. Prepravné podmienky týkajúce sa batožiny 64

4.4.5. Prepravné podmienky týkajúce sa bicyklov 64

4.4.6. Prepravné podmienky na prepravu vozidiel, motocyklov a lodí (ďalej len „vozidiel“) 64

4.5. Dostupnosť a rezervácie 65

4.5.1. Všeobecne 65

4.5.2. Žiadosť týkajúca sa dostupnosti a o rezervácie 66

4.5.3. Odpoveď týkajúca sa dostupnosti a rezervácie 66

4.5.4. Dostupnosť pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou a jej rezervácia 66

4.5.5. Dostupnosť miest pre bicykle a ich rezervácie 66

4.5.6. Dostupnosť a rezervácie na účely prepravy automobilov 67

4.6. Vydávanie cestovných lístkov na distribúciu produktov 67

4.6.1. Bezpečnostné prvky týkajúce sa elektronického doručovania 67

4.6.2. Odkaz na dokumentáciu 67

4.6.3. Druhy a formáty cestovných lístkov 67

4.6.4. Kontrola cestovných lístkov a úprava stavu cestovného lístka 67

4.6.4.1. Vysvetlivky k cestovnému lístku 68

4.6.4.2. Žiadosť o náhradu cestovného alebo náhradu škody 68

4.7. Cestovné informácie pre cestujúcich v železničnej doprave počas cesty 68

4.7.1. Informácie na stanici 68

4.7.1.1. Všeobecne 68

4.7.1.2. Odchody vlakov 69

4.7.1.3. Príchody vlakov 69

4.7.1.4. Odchýlky od plánovaných informácií 69

4.7.2. Informácie vo vozidle 70

4.8. Spoločné referenčné údaje týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov 70

4.9. Spoločné používanie údajov s inými zainteresovanými stranami 71

5. Zoznam osobitných prípadov 71

5.1. Všeobecne 71

5.2. Zoznam osobitných prípadov 71

DODATOK A VZŤAH ROZHRANIA K INÝM SUBSYSTÉMOM 72

A.1 Požiadavky týkajúce sa interoperability súvisiace s prístupnosťou 72

A.2 Požiadavky na interoperabilitu súvisiace s riadením kapacity, prípravou vlaku a riadením dopravy 72

A.3 Požiadavky na interoperabilitu súvisiace s hlukom 73

A.4 Požiadavky na interoperabilitu súvisiace s riadením-zabezpečením a návestením 74

A.5 Požiadavky na interoperabilitu súvisiacej s energiou 74

A.6 Požiadavky na interoperabilitu súvisiace s rušňami a osobnými železničnými koľajovými vozidlami 74

DODATOK B ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV 75

DODATOK C ZOZNAM REFERENČNÝCH NORIEM A TECHNICKÁ DOKUMENTÁCIA 76

C.0 Sémantické vyhotovovanie verzií technickej dokumentácie 76

C.1 Zoznam spoločnej referenčnej technickej dokumentácie 76

C.2 Zoznam referenčnej technickej dokumentácie týkajúcej sa spoločného používania údajov súvisiacich s riadením kapacity, riadením dopravy a prípravou vlaku 77

C.3 Zoznam referenčnej technickej dokumentácie týkajúcej sa spoločného používania údajov súvisiacich s riadením nákladných vozňov a ich nákladu 77

C.4 Zoznam referenčných špecifikácií týkajúcich sa predaja železničných cestovných lístkov súvisiacich s osobnou železničnou dopravou a s informáciami pre cestujúcich v železničnej doprave 77

C.4.A Zoznam referenčných noriem 77

C.4.B Zoznam referenčnej technickej dokumentácie 79

DODATOK D SKÚŠOBNÉ POSTUPY TÝKAJÚCE SA HODNOTENIA SÚLADU 80

D.1 Vlastné posúdenie a vyhlásenie založené na dôkazoch súvisiace s jednotlivými IT správami 80

D.2 Hodnotenie správnosti vlastného posúdenia 80

D.3 Osobitné skúšobné postupy týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov 81

D.3.A Cestovný poriadok pre cestujúcich 81

D.3.B Tarify 81

D.3.C Kontrola dostupnosti a rezervácia 81

DODATOK E PRESNOSŤ INFORMÁCIÍ O PROGNÓZE POHYBU VLAKU A NÁKLADNÉHO VOZŇA 82

DODATOK F ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY 83

DODATOK G MÍĽNIKY VYKONÁVANIA 85

1. SPOLOČNÉ POŽIADAVKY

1.1. **Základné požiadavky**

1. Základné požiadavky na subsystém „telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu“ uvedené v bode 1 písm. b) tretej zarážke prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797 a opísané v bode 2.6 danej prílohy sú stanovené v dodatku F k tejto prílohe v súlade s bodom 2.7 prílohy III k uvedenej smernici.

2. Okrem úrovní integrity a závislosti stanovených v špecifikáciách uvedených v indexovom čísle [104], [1] a [106] dodatku C súvisiacich s ukladaním a so spoločným používaním údajov podľa tohto nariadenia, ako sa uvádza v stĺpci o bezpečnosti v dodatku F, môžu držitelia a príjemcovia údajov uplatňovať dodatočné úrovne, pokiaľ sa takéto údaje majú použiť na zaistenie bezpečnosti prevádzky, na ktorú sa nevzťahuje subsystém riadenie-zabezpečenie a návestenie.

3. Dodatočné úrovne integrity a závislosti týkajúce sa údajov uložených a zdieľaných podľa tohto nariadenia, ktoré sa majú použiť na zaistenie bezpečnosti prevádzky, sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe. Pokiaľ majú zainteresované strany v oblasti telematiky pri zaisťovaní bezpečnosti prevádzky používať údaje uložené alebo zdieľané podľa tohto nariadenia, v ich systéme riadenia bezpečnosti sa stanovia vhodné dodatočné úrovne integrity a závislosti na základe spoločných bezpečnostných metód týkajúcich sa hodnotenia a posudzovania rizík a špecifikovaných v rámci dohody. Takáto dohoda nepredstavuje prekážku prístupu k sieti.

4. Dodatočné úrovne, na ktorých sa dohodli zainteresované strany v oblasti telematiky, sa zabezpečia v rámci procesu uvedeného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797, ktorý riadi agentúra.

1.2. **Spoločné referenčné údaje** ([1])

1. Postup prideľovania kódov uvedený v článku 9 sa stanovuje v špecifikáciách uvedených v indexovom čísle [103] dodatku C.

2. Agentúra spravuje spoločné referenčné údaje v súlade s článkami 8 a 9 a so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [103] dodatku C a za podmienok súvisiacich s licenciou EUPL 1.2 udeľuje prístup na používanie týchto údajov.

1.2.1. *Referenčné údaje týkajúce sa organizácie*

1. Prezentácia údajov kódu organizácie má byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Osobitný rad kódov organizácie sa do 31. decembra 2025 vyhradí organizáciám, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

1.2.2. *Referenčné údaje lokality*

1. Akýkoľvek odkaz na zemepisnú polohu potrebný na spoločné používanie údajov podľa tohto nariadenia sa označí jednotným kódom lokality.

2. Prezentácia údajov kódu lokality má byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

([1]) Spoločné referenčné údaje súvisiace s aspektmi predaja cestovných lístkov sú špecifikované v bode 4.8.

1.3. **Kybernetická bezpečnosť**

Na účely článku 7 ods. 2 každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky musí:

a) vykonávať opatrenia na riadenie kybernetickobezpečnostných rizík v súlade so smernicami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 ([2]) a (EÚ) 2022/2557 ([3]);

b) používať infraštruktúru verejného kľúča v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [106] dodatku C;

c) používať komunikačné protokoly, ktoré patria do balíka protokolu riadenia prenosu/internetového protokolu (TCP/IP).

1.4. **Prezentácia údajov**

1. Agentúra zabezpečí sémantické vyhotovovanie verzií ontológie ERA uvedenej v článku 7, ktorej špecifikácie sú uvedené v indexovom čísle [1] dodatku C. Agentúra zaistí prístup na účely používania všetkých príslušných verzií za podmienok licencie EUPL 1.2.

2. Postupom riadenia kontroly zmien uvedeným v článku 12 agentúra zabezpečí, aby ontológia ERA bola zlučiteľná s nasledujúcimi prvkami katalógu údajov a zahŕňala ich ako podskupiny:

   a) technické špecifikácie uvedené v indexovom čísle [105] dodatku C na účely procesov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. a) a b);

   b) technické špecifikácie uvedené v indexových číslach [P.7], [B.5], [B.10] a [B.14] dodatku C na účely procesov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. c).

3. Údajom, objektom a správam zdieľaným podľa tohto nariadenia sa pridelí sériové číslo vo formáte, na ktorom sa dohodli zapojené zainteresované strany a ktorý je v súlade s podsúbormi uvedenými v bode 1.4 ods. 2, ako sa uvádza v ontológii ERA.

4. Sekvencia správ, ktoré sa majú vymieňať podľa tohto nariadenia, je v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [100] dodatku C.

1.5. **Kritériá kvality údajov**

Zainteresovaná strana v oblasti telematiky musí v rámci kontroly zabezpečenia kvality uvedenej v článku 10 ods. 4 a 5 na účely identifikovania nedostatkov súvisiacich s kvalitou údajov merať odchýlky od nominálnej hodnoty (%) týkajúcej sa kvality stanovenej v súvislosti s jednotlivými kritériami a v prípade potreby vykoná nápravné opatrenia zacielené na dosiahnutie tejto hodnoty.

1.5.1. *Presnosť*

1. Údaje zdieľané podľa tohto nariadenia sa zaznamenajú raz, a to ako primárne údaje bez toho, aby ich držiteľ údajov, teda zainteresovaná strana v oblasti telematiky, ktorá ich vygenerovala, akokoľvek spracovával, menil alebo zoskupoval. Zainteresované strany v oblasti telematiky získajú prístup k primárnych údajom v súlade s článkom 4.

2. Presnosť údajov sa musí merať ako percentuálny podiel hodnôt uložených v rámci referenčných údajov uvedených v bodoch 1.2, 3.3 a 4.8, ktoré sú správne v porovnaní so skutočnou hodnotou primárnych údajov.

3. Nominálna presnosť je 100 %.

([2]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2) (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557 zo 14. decembra 2022 o odolnosti kritických subjektov a o zrušení smernice Rady 2008/114/ES (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj).

1.5.2. *Úplnosť*

1. Držiteľ údajov pred ich spoločným používaním zabezpečí, aby jeho telematické aplikácie kontrolovali úplnosť a súlad zdieľaných údajov s metaúdajmi uvedenými v článku 8.

2. Príjemca údajov, teda zainteresovaná strana v oblasti telematiky, ktorá tieto údaje používa, zaistí, aby jeho telematické aplikácie kontrolovali úplnosť a súlad použitých údajov s metaúdajmi.

3. Úplnosť údajov sa bude merať ako percentuálny podiel povinných dátových polí obsahujúcich hodnoty.

4. Nominálna úplnosť je 100 %.

1.5.3. *Konzistentnosť*

1. Držiteľ údajov zaistí, aby boli jeho telematické aplikácie prevádzkované v súlade s obchodnými pravidlami, ktoré stanovil držiteľ údajov, s cieľom zaručiť konzistentnosť údajov.

2. Pokiaľ treba skontrolovať konzistentnosť údajov s rôznymi zdrojmi a verziami referenčných údajov uvedených v bodoch 1.2, 3.3 a 4.8, držiteľ údajov vykoná pred vygenerovaním údajov rozhrania alebo sprevádzkovaním novej verzie údajov overovacie postupy. Údaje duplikované z referenčných údajov sa overia porovnaním s obchodnými pravidlami.

3. Držiteľ údajov sa identifikuje svojím kódom organizácie, ktorý je súčasťou ním zdieľaných údajov.

4. Konzistentnosť údajov sa musí merať ako percentuálny podiel zhodných hodnôt medzi tabuľkami, záznamami a procesmi.

5. Nominálna konzistentnosť je 100 %.

1.5.4. *Včasnosť*

1. Zainteresované strany v oblasti telematiky zdieľajú aktuálne údaje.

2. Držiteľ údajov zabezpečí, aby jeho telematické aplikácie umožňovali aktualizácie údajov hneď, ako budú k dispozícii. Držiteľ údajov stanoví časy odozvy týkajúce sa dopytov a typov používateľov v podrobných špecifikáciách svojich telematických aplikácií.

3. Včasnosť údajov sa bude merať ako percentuálny podiel údajov zdieľaných v rámci stanoveného hraničného časového rámca.

4. Včasnosť údajov musí spĺňať hraničné požiadavky, ktoré pre jednotlivé funkcie stanovil držiteľ údajov bez toho, aby tým boli dotknuté príslušné pravidlá, najmä pravidlá týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru.

1.5.5. *Jedinečnosť*

1. Držiteľ údajov zabezpečí, aby v rámci zdieľaných údajov neboli žiadne duplicitné záznamy. V zdieľaných údajoch musí identifikovať akékoľvek prebytočné záznamy a, ak je to možné, odstráni ich použitím automatických nástrojov na odstraňovanie duplikátov.

2. Jedinečnosť údajov sa musí merať ako doplnok percentuálneho podielu duplikátov v tabuľkách a záznamoch ku 100 %.

3. Nominálna jedinečnosť je 100 %.

1.6. **Hodnotenie súladu**

Podľa článku 18 zainteresované strany v oblasti telematiky vykonajú v súvislosti so zdieľanými údajmi vlastné posúdenie súladu telematických aplikácií, ktoré použili na účely vykonávania tohto nariadenia, so skúšobnými postupmi a vyhlásením založeným na dôkazoch stanovenými v dodatku D.

1.7. **Telematické aplikácie**

1. S výnimkou postupov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. c), v súvislosti s ktorými sa uplatňujú špecifikácie stanovené v oddiele 4, musia byť aplikačné programovacie rozhrania (ďalej len „rozhrania API“) a webové používateľské rozhrania uvedené v článku 14, ktoré zavedú zainteresované strany v oblasti telematiky, v súlade so špecifikáciami týkajúcimi sa spoločných rozhraní uvedenými v indexovom čísle [104] dodatku C.

2. Špecifikácie uvedené v indexovom čísle [1] dodatku C sa použijú na zabezpečenie platnosti formátu, autentickosti a integrity získaných alebo zaslaných údajov v súvislosti s informáciami dostupnými v spoločnej centrálnej schránke uvedenej v článku 8. Na tento účel sa prvky katalógu údajov uvedené v článku 7 ods. 3 a stanovené v bode 1.4 ods. 2 tejto prílohy prepoja s rozhraniami API a webovými používateľskými rozhraniami uvedenými v bode 1.

1.7.1. *Webové používateľské rozhrania na riadenie kapacity, prípravu vlaku a riadenie dopravy*

Aspekty súvisiace s interoperabilitou webových používateľských rozhraní v oblastiach riadenia kapacity, prípravy vlaku a riadenia dopravy podľa článku 14 tohto nariadenia sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

1.7.2. *Webové používateľské rozhrania na riadenie nákladných vozňov a ich nákladu*

Aspekty týkajúce sa interoperability webových používateľských rozhraní v oblasti riadenia nákladných vozňov a ich nákladu podľa článku 14 tohto nariadenia sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2. RIADENIE KAPACITY, PRÍPRAVA VLAKU A RIADENIE DOPRAVY

1. V oddiele 2 sa stanovujú požiadavky týkajúce sa interoperabilného spoločného používania údajov požadované na vykonávanie postupov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. a).

2. Údaje v oblastiach riadenia kapacity, prípravy vlaku a riadenia dopravy sa v súlade s článkom 14 a bodom 1.7 musia byť zdieľané prostredníctvom rozhrania API alebo webového používateľského rozhrania.

3. V oblastiach riadenia kapacity, prípravy vlaku a riadenia dopravy služby železničnej dopravy musia zainteresované strany v oblasti telematiky, na ktoré sa vzťahuje článok 4, na prevádzkové a nekomerčné účely bezplatne vzájomne zdieľať údaje týkajúce sa vlakov, ktoré sú súčasťou danej služby železničnej dopravy, poskytovať k nim prístup a používať ich.

2.1. **Identifikátory objektov**

2.1.1. *Všeobecne*

1. Hlavné identifikátory objektov stanovené v bodoch 2.1.2 až 2.1.7 musia byť zdieľané medzi rôznymi zainteresovanými stranami v oblasti telematiky zapojenými do služby železničnej dopravy a musia ich konzistentne používať. Tieto objekty musia byť vo fáze plánovania príslušnej služby železničnej dopravy označené jedinečnými identifikátormi a v súvislosti so službou železničnej dopravy musia byť konzistentne používané v oblastiach prípravy vlaku a riadenia dopravy.

2. Identifikátory objektov musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2.1.2. *Referenčný identifikátor vlaku*

1. Objekty uvedené v bodoch 2.1.3 až 2.1.7 sa vložia do správ vymieňaných podľa bodov 2.2 až 2.8 použitím jedinečného a stabilného identifikátora vlaku, ktorý je referenčným identifikátorom vlaku (typ objektu „TR“ ako súčasť identifikátora „PlannedTransportIdentifier“), a to pre celý životní cyklus vlaku a súvisiacich objektov v rámci sietí.

2. Referenčný identifikátor vlaku určí vedúci železničný podnik.

3. Referenčný identifikátor vlaku musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

4. Pokiaľ službu železničnej dopravy prevádzkuje alebo plánuje prevádzkovať viacero železničných podnikov danej služby, vedúci železničný podnik koordinuje železničné podniky, ktoré prevádzkujú danú službu, začleňovaním objektov uvedených v bodoch 2.1.3 až 2.1.7.

2.1.3. *Vlakový objekt*

1. Vlakový objekt („TrainID“) prepojený s referenčným identifikátorom vlaku uvedeným v bode 2.1.2 určí vedúci železničný podnik.

2. Keď vedúci železničný podnik zodpovedný za koordináciu žiadateľov v rámci tej istej železničnej dopravnej služby konzistentne začlení príslušný identifikátor „TrainID“, každý žiadateľ odošle príslušný identifikátor „TrainID“ zapojeným manažérom infraštruktúry pozdĺž trasy danej služby prostredníctvom týchto prvkov:

   a) referenčného identifikátora vlaku v súlade s bodom 2.1.2;

   b) objektu na trase v súlade s bodom 2.1.6 a objektu „path request“ (žiadosť o cestu) v súlade s bodom 2.1.4;

   c) prvkov správ súvisiacich s:

      i) prideľovaním kapacity uvedeným v bode 2.3;

      ii) prípravou vlaku uvedenou v bode 2.5.

3. Identifikátorom „TrainID“ sa opisuje plánovaný vlak služby železničnej dopravy a celá jeho trasa.

2.1.4. *Objekt žiadosti o cestu*

1. Objekt žiadosti o cestu („PathRequestID“) prepojený s referenčným identifikátorom vlaku stanoveným v bode 2.1.2 určí vedúci železničný podnik.

2. Keď vedúci železničný podnik zodpovedný za koordináciu žiadateľov v rámci tej istej železničnej dopravnej služby konzistentne uvedie príslušný objekt žiadosti o cestu, každý žiadateľ ho odošle zapojeným manažérom infraštruktúry pozdĺž trasy danej služby.

3. V objekte žiadosti o cestu sa opisujú podrobnosti o ceste požadované v súvislosti s plánovaným vlakom v sieti. Ako atribút musí obsahovať identifikátor vedúceho železničného podniku. Ako atribút môže obsahovať očakávané prevádzkové číslo vlaku („OperationalTrainNumberIdentifier“). Ako atribút môže obsahovať aj číslo komerčného vlaku („RetailServiceId“)

2.1.5. *Objekt cesty*

1. Objekt cesty (typ objektu „PA“ ako súčasť identifikátora „PlannedTransportIdentifier“) určí manažér infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za zodpovedajúcu cestu v jeho sieti.

2. Objekt cesty žiadateľovi odošle manažér infraštruktúry.

3. V objekte cesty sú opísané podrobnosti o pridelenej ceste vlaku. Zapojení manažéri infraštruktúry pozdĺž trasy daného vlaku medzi sebou koordinujú objekty cesty.

4. Pokiaľ žiadateľ špecifikuje číslo konkrétneho vlaku ako súčasť objektu žiadosti o cestu uvedeného v bode 2.1.4 ods. 3, objekt cesty, ktorý manažér infraštruktúry zašle žiadateľovi, musí ako atribút obsahovať pridelené číslo vlaku, ktoré sa počas životného cyklu cesty alebo prepojeného vlaku môže meniť.

2.1.6. *Objekt trasy*

1. Objekt trasy (typ objektu „RO“ ako súčasť identifikátora „PlannedTransportIdentifier“) určí vedúci železničný podnik. Vzťahuje sa na geografickú líniu prevádzky z východiskového do cieľového bodu.

2. Keď ho vedúci železničný podnik zodpovedný za koordináciu žiadateľov v rámci jednej služby železničnej dopravy konzistentne začlení, žiadateľ odošle objekt trasy všetkým zapojeným manažérom infraštruktúry pozdĺž trasy danej služby.

3. V objekte trasy sú opísané minimálne informácie o celej trase, v súvislosti s ktorou potrebuje manažér infraštruktúry vykonať svoje povinnosti vrátane analýzy žiadosti o cestu („path request“).

4. Objekt trasy musí obsahovať aspoň tieto informácie:

   a) východiskové miesto;

   b) body odovzdania uvedené v bode 2.6.2 písm. b);

   c) cieľový bod;

   d) zodpovedajúce plánované dátumy podľa cestovného poriadku.

2.1.7. *Objekt referenčného prípadu*

1. Objekt referenčného prípadu (typ objektu „CR“ ako súčasť identifikátora „PlannedTransportIdentifier“) určí držiteľ daných údajov.

2. Pokiaľ konkrétny objekt alebo údaje používa alebo plánuje používať zainteresovaná strana v oblasti telematiky, začlení ich do vyhradeného „objektu referenčného prípadu“ podliehajúceho postupu uvedenému v článku 11.

3. Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov potrebné na identifikáciu pohybov posunovania, a to aj v servisných zariadeniach nákladnej železničnej dopravy, sa s výnimkou ucelených vlakov uvedených v bode 2.6.1 ods. 6 v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2.2. **Strategické riadenie kapacity infraštruktúry**

Aspekty súvisiace s interoperabilitou spoločného používania údajov na strategické riadenie kapacity infraštruktúry sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2.3. **Prideľovanie kapacity**

2.3.1. *Všeobecne*

1. Údaje požadované a pridelené podľa prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/773 (ďalej len „TSI OPE“), ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe, v súvislosti s právami na kapacitu a vlastnosťami vlaku pre každý úsek týchto práv vrátane úsekov v servisných zariadeniach železničnej nákladnej dopravy sa ďalej označujú ako „cesta“.

   Prvým odsekom tohto bodu nie je dotknuté vymedzenie pojmu „vlaková trasa“ v článku 3 bode 27 smernice 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o službu železničnej dopravy, ani vymedzenie pojmu „kapacita servisného zariadenia“ v článku 3 bode 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/2177, a to výlučne vo vzťahu k úsekom danej služby železničnej dopravy prevádzkovaným v servisnom zariadení železničnej nákladnej dopravy.

2. Pri prideľovaní kapacity infraštruktúry stanoveného v oddiele 3 kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ sa správy uvedené v bodoch 2.3.2 až 2.3.9 tejto prílohy zdieľajú medzi žiadateľom a manažérom infraštruktúry alebo prideľovacím orgánom povereným v súlade s článkom 7a ods. 3 uvedenej smernice použitím rozhrania API alebo webového používateľského rozhrania uvedeného v článku 14 a bode 1.7 prílohy k tomuto nariadeniu.

3. Pri prideľovaní kapacity v servisných zariadeniach nákladnej železničnej dopravy uvedených v článku 13 smernice 2012/34/EÚ a v článkoch 7, 8 a 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/2177 výlučne v súvislosti s úsekmi týkajúcimi sa služby nákladnej železničnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje prideľovanie cesty, sa správy uvedené v bodoch 2.3.2 až 2.3.9 tejto prílohy musia vymieňať medzi žiadateľom a manažérom infraštruktúry alebo prideľovacím orgánom povereným pre danú sieť prepojenými s týmito servisnými zariadeniami nákladnej železničnej dopravy použitím rozhrania API alebo webového používateľského rozhrania uvedeného v článku 14 a bode 1.7 prílohy k tomuto nariadeniu.

4. Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov súvisiace s plánovaním posunovania a odstavením sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

5. V prípade procesov viacerých sietí v oblasti prideľovania kapacity, ktorá zapájajú viac než jedného manažéra infraštruktúry alebo prevádzkovateľa servisných zariadení nákladnej železničnej dopravy pozdĺž trasy vlaku, musia zapojení manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení nákladnej železničnej dopravy podľa článku 40 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ koordinovať svoje prideľovacie procesy, aby zabezpečili konzistentnosť príslušných výsledkov.

   Žiadatelia o kapacitu vo viacerých sieťach môžu použiť spoločné rozhranie API Únie alebo spoločné webové používateľské rozhranie Únie uvedené v článku 14 ods. 5 tohto nariadenia.

   Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov na koordináciu procesov viacerých sietí v oblasti riadenia kapacity sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

6. Pokiaľ službu železničnej dopravy prevádzkuje viac než jeden železničný podnik, zapojené železničné podniky môžu určiť vedúci železničný podnik ako žiadateľa za celú trasu danej služby. Vedúci železničný podnik zabezpečí minimálne koordináciu žiadateľov a ich prideľovacích procesov podľa článku 13 ods. 1 písm. b), pričom začlení identifikátory objektov uvedené v bode 2.1 za celú trasu danej služby.

7. V prípade služby intermodálnej dopravy môžu zapojené železničné podniky úlohou vedúceho železničného podniku alebo žiadateľa poveriť prevádzkovateľa intermodálnej dopravy, a to za celú trasu príslušnej služby nákladnej železničnej dopravy.

8. V prípade žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry tesne pred odchodom alebo počas prevádzky v reálnom čase ohlásenej krátko vopred sa informácie týkajúce sa zodpovedajúcej cesty v súlade s bodom 2.6.7 oznámia ako súčasť úpravy úseku cesty.

   Časová hranica súvisiaca s časom zostávajúcim do odchodu vlaku v čase podania žiadosti o pridelenie kapacity, od ktorého sa žiadosť bude považovať za *ad hoc* žiadosť, sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označuje ako „otvorený bod“ a uvádza sa v dodatku B k tejto prílohe.

9. V prípade služby nákladnej železničnej dopravy, keď si skutočné vlastnosti zásielky vyžadujú upravenie pridelenej cesty, informácie uvedené v správe „ConsignmentNoteMessage“ (nákladný list) uvedenej v bode 3.1.1 sa v súlade s bodom 2.6.7 použijú ako súčasť úpravy úseku cesty.

10. Vymenené správy týkajúce sa pridelenia cesty súvisiacej so službou nákladnej železničnej dopravy musia obsahovať informácie potrebné na identifikovanie prípadných tichších trás, ktoré sa, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe, majú prevádzkovať v súlade s prílohou k nariadeniu (EÚ) č. 1304/2014 (ďalej len „TSI NOI“).

11. Správy vymenené v súlade s bodmi 2 a 3 týkajúce sa pridelenia ciest v rámci zodpovedajúcej služby nákladnej železničnej dopravy musia v prípade služby intermodálnej dopravy obsahovať informácie týkajúce sa maximálneho profilu intermodálnych nákladových jednotiek, ktoré sa majú použiť v rámci danej služby.

12. V pracovnom cestovom poriadku sú uvedené trasy potvrdené ako pridelené.

2.3.2. *Žiadosť o cestu*

1. Žiadosť „PathRequestMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Ak chce žiadateľ požiadať o cestu, príslušným manažérom infraštruktúry odošle správu „PathRequestMessage“.

2.3.3. *Podrobnosti o ceste*

1. Správa „PathDetailsMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Ako reakciu na správu „PathRequestMessage“ doručenú od žiadateľa v súlade s bodom 2.3.2 každý manažér infraštruktúry odošle správu „PathDetailsMessage“, aby spresnil podrobnosti o ceste, ktorú ponúkol žiadateľ.

2.3.4. *Cesta bola potvrdená*

1. Správa „PathConfirmedMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Na potvrdenie pridelenia cesty, ktorú manažér infraštruktúry ponúkol v správe „PathDetailsMessage“ uvedenej v bode 2.3.3, žiadateľ odpovie správou „PathConfirmedMessage“.

3. Po prijatí správy „PathConfirmedMessage“ manažér infraštruktúry, ktorému bola správa doručená, potvrdí jej prijatie tak, že pôvodnému žiadateľovi odošle správu „PathDetailsMessage“, v ktorej potvrdí rezerváciu, a príslušnú cestu začlení do svojho cestovného poriadku.

4. Po prijatí správy „PathDetailsMessage“, v ktorej sa potvrdzuje rezervácia, žiadateľ túto správu odošle aj zapojeným železničným podnikom na danej ceste a vedúcemu železničnému podniku. V prípade služby nákladnej železničnej dopravy vedúci železničný podnik prepošle potvrdenie zákazníkom nákladnej dopravy.

5. Vlaková trasa, ktorú v súlade s bodom 1 potvrdil žiadateľ, ktorého potvrdenie prijatia potvrdil prijímajúci manažér infraštruktúry v súlade s bodom 3, sa považuje za pridelenú a príslušné práva na kapacitu majú obe strany považovať za udelené.

2.3.5. *Podrobnosti o ceste boli zamietnuté*

1. Správa „PathDetailsRefusedMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ je cesta, ktorú ponúkol manažér infraštruktúry v súlade s bodom 2.3.3, zamietnutá, žiadateľ odpovie správou „PathDetailsRefusedMessage“.

2.3.6. *Cesta bola zrušená*

1. Správa „PathCanceledMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Ak chce žiadateľ zrušiť celú cestu, ktorá bola potvrdená v súlade s bodom 2.3.4, alebo jej časť, manažérovi infraštruktúry zodpovednému za udelené práva na kapacitu odošle správu „PathCanceledMessage“.

2.3.7. *Cesta nie je k dispozícii*

1. Správa „PathNotAvailableMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ pridelená cesta už nie je k dispozícii alebo sa zmenila, manažér infraštruktúry zodpovedný za cestu odošle žiadateľovi správu „PathNotAvailableMessage“, a to hneď ako sa o danej zmene dozvie.

3. Pokiaľ je k dispozícii alternatíva cesty, ktorá už nie je k dispozícii alebo sa zmenila, každý manažér infraštruktúry zodpovedný za pridelenú cestu alebo jej časť ponúkne danú alternatívu a žiadateľovi odošle správu „PathDetailsMessage“ v súlade s bodom 2.3.3, ktorá sa musí nachádzať vedľa správy „PathNotAvailableMessage“ uvedenej v bode 2. V takých prípadoch sa uplatňujú aj tieto podmienky:

   a) pokiaľ sa ponúka taká alternatíva, od žiadateľa sa nevyžaduje, aby odoslal správu „PathRequestMessage“ podľa bodu 2.3.2;

   b) pokiaľ taká alternatíva nie je k dispozícii, každý manažér infraštruktúry zodpovedný za pridelenú cestu alebo jej časť ihneď odošle žiadateľovi správu „PathNotAvailableMessage“.

2.3.8. *Potvrdenie prijatia*

1. Správa „ReceiptConfirmationMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Príjemca správ uvedených v bodoch 2.3.2, 2.3.3, 2.3.5, 2.3.6 a 2.3.7 potvrdí prijatie odoslaním správy „ReceiptConfirmationMessage“ zainteresovanej strane v oblasti telematiky, ktorá odoslala pôvodnú správu.

2.3.9. *Proces koordinácie prideľovania kapacity*

Aspekty týkajúce sa interoperability údajov súvisiacej s elektronickou formou poskytnutých údajov v prípade riešenia konfliktov uvedeného v článku 46 smernice 2012/34/EÚ sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2.3.10. *Cestovný poriadok*

Každý manažér infraštruktúry začlení cesty, ktoré sa v súlade s bodom 2.3.4 odsekmi 3 a 5 považujú za pridelené, a sprístupní ich ako súčasť údajov cestovného poriadku v súlade s článkom 5 za podmienok licencie Creative Commons BY-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

2.4. **Plánované obmedzenia kapacity**

2.4.1. *Koordinácia plánovaných obmedzení kapacity*

Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov v prípade koordinácie plánovaných obmedzení kapacity sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2.4.2. *Konzultácia so zainteresovanými stranami, ktorých sa dotknú plánované obmedzenia kapacity*

Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov v prípade konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sú dotknuté plánovanými obmedzeniami kapacity v súlade s článkami 43 a 53 smernice 2012/34/EÚ, sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2.4.3. *Zverejnenie plánovaných obmedzení kapacity*

Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov v prípade zverejnenia plánovaných obmedzení kapacity v súlade s článkami 43 a 53 smernice 2012/34/EÚ sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

2.4.4. *Dočasné zmeny nominálnych vlastností infraštruktúry, ktoré sú výsledkom plánovaného obmedzenia kapacity*

Zverejnenie dočasných zmien nominálnych vlastností infraštruktúry prostredníctvom dočasných hodnôt parametrov siete v RINF podľa špecifikácie TSI OPE, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe možno automatizovať prostredníctvom spoločného európskeho rozhrania API, ktoré sa používa na poskytovanie údajov súvisiacich s dočasnými obmedzeniami kapacity v súlade s bodmi 2.4.1, 2.4.2 a 2.4.3.

2.5. **Príprava vlaku**

2.5.1. *Zostava vlaku*

1. Správa „TrainCompositionMessage“ týkajúca sa služieb nákladnej železničnej dopravy a správa „Passenger-TrainCompositionMessage“ týkajúca sa služieb osobnej železničnej dopravy, ďalej len „train composition messages“, musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Ako sa stanovuje v dodatku A, akýkoľvek železničný podnik zodpovedný za prevádzku vlaku odošle manažérovi infraštruktúry zodpovednému za východiskovú sieť správu o zostave vlaku, aby potvrdil, že zostavený vlak je v prevádzkovom stave podľa špecifikácie TSI OPE, a to výlučne v súvislosti s úsekmi cesty, po ktorých má vlak premávať.

3. V prípade služby intermodálnej dopravy železničný podnik, ktorý vykonáva nákladnú dopravu, zodpovedný za prevádzku vlaku, ktorý je súčasťou cesty vlaku, ktorý prichádza do servisného zariadenia nákladnej železničnej dopravy, v ktorom sa má zostavený vlak vyložiť, odošle prevádzkovateľovi daného servisného zariadenia nákladnej železničnej dopravy správu „TrainCompositionMessage“.

4. Každý manažér infraštruktúry udelí výlučne v súvislosti s úsekmi služby železničnej dopravy prevádzkovanej v jeho sieti podľa cesty prístup k údajom o zostave vlaku, ktoré dostal, podľa článkov 4 a 5.

5. Pokiaľ manažér infraštruktúry udelí prístup k údajom o zostave vlaku podľa článkov 4 a 5, informácie, ktoré mu boli podľa odseku 2 daného bodu doručené od železničných podnikov a podľa bodu 4.7.1.1 ods. 3 od manažérov stanice v správe „train composition messages“, bude konzistentne opakovane používať a prístup na používanie týchto údajov udelí za podmienok licencie Creative Commons BY-NC-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

6. Pokiaľ železničný podnik zdieľa údaje o zostave vlaku s manažérom infraštruktúry alebo prevádzkovateľom servisných zariadení nákladnej železničnej dopravy v súlade s bodmi 2 alebo 3, môže požiadať, aby komerčné používanie týchto údajov podliehalo zmluvnej dohode, pokiaľ sa na takéto použitie nevzťahuje otvorená licencia, ktorú používa manažér infraštruktúry, ktorý tieto údaje zdieľa podľa článku 5 a bodu 2.5.1 ods. 5.

7. Pokiaľ je prístup k údajom o zostave vlaku obmedzený pre verejnosť podľa článku 5 ods. 3 alebo 4, každý manažér infraštruktúry zabezpečí, aby iné zainteresované strany v oblasti telematiky mohli získať prístup k týmto údajom podľa článku 4 prostredníctvom spoločného webového používateľského rozhrania Únie stanoveného v článku 5 ods. 1.

8. V prípadoch stanovených v článku 5 ods. 6 sa údaje o zostave vlaku budú podľa článku 4 odosielať len dvojstranne medzi železničným podnikom a príslušnými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky.

9. Pokiaľ sa zostava vlaku pred odchodom alebo po odchode zmenila, železničný podnik zodpovedný za prevádzku daného vlaku odošle aktualizovanú správu „train composition message“ s referenčným číslom lokality, v ktorej sa zostava zmenila.

10. Pokiaľ narušenie alebo mimoriadne udalosti, ktoré sa vyskytli počas prevádzky vlaku, zahŕňajú zmenu parametrov zostavy vlaku s možnými dôsledkami pre údaje o vlakovej doprave uvedené v bode 2.6, železničný podnik zodpovedný za daný vlak pošle novú správu o zostave vlaku „train composition message“ alebo oznámi novú zostavu vlaku v súlade s dodatkom C k špecifikácii TSI OPE.

11. Správa „TrainCompositionMessage“ musí obsahovať parametre, ktorými sa zabezpečí súlad zostavy vlaku s osobitnými pravidlami týkajúcimi sa prevádzkovania nákladných vozňov na tichších trasách podľa špecifikácie TSI NOI, ako sa stanovuje v dodatku A k tejto prílohe. Identifikácia tichších trás, na ktorých sa má prevádzkovať, bude konzistentná s podrobnosťami o pridelenej ceste, ako sa uvádza v bode 2.3.

12. Správa „TrainCompositionMessage“ umožní identifikovať akúkoľvek intermodálnu nákladovú jednotku naloženú na nákladných vozňoch.

13. Správa „TrainCompositionMessage“ umožní identifikovať nákladné vozne, v ktorých sa prevåža nebezpečný tovar. Pokiaľ je aspoň jeden nákladný vozeň súčasťou vlaku, ktorý prevåža nebezpečný tovar, prístup k údajom o zostave vlaku je v prípade celého tohto vlaku obmedzený pre verejnosť podľa článku 5 ods. 3.

14. Správa „train composition message“ v prípade potreby umožní identifikovať, kde sa prevádzkuje služba železničnej dopravy pre ozbrojené sily.

15. Správa „PassengerTrainCompositionMessage“ musí zahŕňať mapu sedadiel, a to minimálne v prípade vlakov, v ktorých je možné rezervovať si miesto, a umiestnenie zariadení vo vlaku, ako sú triedy, vozne prístupné pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou a priestory na odkladanie bicyklov, ak sú k dispozícii.

    Správa „PassengerTrainCompositionMessage“ predstavuje v zmysle článku 9 ods. 3 a článku 10 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/782 primeraný formát a technické prostriedky (v tomto poradí) na udelenie digitálneho prístupu k informáciám súvisiacim so službami a zariadeniami vo vlaku ako súčasť informácií počas cesty uvedených v časti II prílohy II k uvedenému nariadeniu, pričom spĺňa príslušné povinnosti podľa článku 9 ods. 2 a článku 10 ods. 5 uvedeného nariadenia.

16. Správa „train composition messages“ musí zahŕňať informácie požadované na podporu procesu zúčtovania energie podľa nariadenia (EÚ) č. 1301/2014 (ďalej len „TSI ENE“), ako sa stanovuje v dodatku A. Musí zahŕňať najmä európske číslo vozidla hnacích jednotiek, ktoré je súčasťou daného vlaku a ktoré sa podľa nariadenia (EÚ) č. 1302/2014 (ďalej len „TSI LOC & PAS“) označuje ako identifikátor miesta spotreby vozidlového systému merania energie, ako sa stanovuje v dodatku A, a celkovú hmotnosť vlaku. Tieto informácie sú súčasťou správy o zostave vlaku v čase odchodu podľa odseku 2 alebo minimálne 48 hodín po odchode v prípade anomálie. Manažér infraštruktúry zdieľa tieto údaje podľa špecifikácie TSI ENE s príslušnými systémami zúčtovania energie.

17. Pokiaľ príjemca správy „train composition message“ používa údaje uvedené v danej správe na zaistenie bezpečnosti prevádzky v súlade s bodom 1.1 ods. 2 a 3, alebo pokiaľ sa dohodne s držiteľom údajov uvedených v danej správe, príjemca potvrdí jej prijatie odoslaním správy „ReceiptConfirmationMessage“ pôvodnému odosielateľovi v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2.5.2. *Vlak je pripravený*

1. Ak je železničný podnik zodpovedný za jazdu vlaku pripravený na včasný prístup k sieti v súlade s cestovným poriadkom a súvisiacou pridelenou cestou, a to aj vtedy, keď túto cestu zmenil manažér infraštruktúry na žiadosť tohto železničného podniku podľa bodu 2.3.1 ods. 8, povinnosti stanovené v tomto bode sa považujú za splnené.

2. Pokiaľ sú systémy železničného mobilného rádiového systému (RMR) a postup „Start of mission“ uvedené v ETCS L2 v súlade s prílohou k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2023/1695 (ďalej len „TSI CCS“), ako sa uvádza v dodatku A, k dispozícii tak, ako sa uvádza v registri RINF, a manažér infraštruktúry zodpovedný za sieť odchodu ich prikázal používať prostredníctvom jeho podmienok používania siete, povinnosti stanovené v bode 2.5.2 sa považujú za splnené.

3. Ak manažér infraštruktúry zodpovedný za sieť odchodu prostredníctvom registra infraštruktúry oznámi buď systémy železničného mobilného rádiového systému (RMR) alebo postup „Start of mission“ v ETCS L2 v súlade s prílohou k TSI CCS, ako sa uvádza v dodatku A, ako funkcie, ktoré sa majú zaviesť do piatich rokov od míľnika stanoveného v dodatku G, manažér infraštruktúry zodpovedný za sieť odchodu môže prostredníctvom svojich podmienok používania siete nariadiť použitie alternatívnych prostriedkov k povinnostiam stanoveným v bodoch 6, 7 a 8.

4. Ak je železničný podnik zodpovedný za pohyb vlaku pripravený na prístup do siete po meškaní v porovnaní s cestovným poriadkom siete a súvisiacou pridelenou cestou, informuje o tom manažéra infraštruktúry zodpovedného za sieť odchodu v súlade s odsekmi 6, 7 a 8.

5. Ak je železničný podnik zodpovedný za pohyb vlaku pripravený na prístup do siete v predstihu v porovnaní s cestovným poriadkom siete a súvisiacou pridelenou cestou, môže o tom informovať manažéra infraštruktúry zodpovedného za sieť odchodu v súlade s odsekmi 6, 7 a 8.

6. Správa „TrainReadyMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

7. Pokiaľ má železničný podnik zodpovedný za pohyb vlaku informovať manažéra infraštruktúry podľa špecifikácie TSI OPE, ako sa stanovuje v dodatku A, o stave daného vlaku v súvislosti s jeho pripravenosťou na prístup do siete, daný železničný podnik pred odchodom odošle správu „TrainReadyMessage“ manažérovi infraštruktúry zodpovednému za sieť odchodu.

8. Pokiaľ manažér infraštruktúry, ktorý dostane správu „TrainReadyMessage“ podľa odseku 4, použije údaje uvedené v danej správe na zaistenie bezpečnosti prevádzky v súlade s bodom 1.1 odsekom 3 alebo na účely zúčtovania energie, alebo pokiaľ sa dohodne s odosielajúcim podnikom, manažér infraštruktúry potvrdí prijatie.

2.5.3. *Prognóza pripravenosti vlaku*

1. Pokiaľ železničný podnik nie je pripravený začať jazdu vlaku podľa cestovného poriadku siete alebo jeho pridelenej cesty vrátane prípadu, keď bola táto cesta upravená manažérom infraštruktúry na žiadosť tohto železničného podniku podľa bodu 2.3.1 ods. 8, alebo mešká z dôvodu akejkoľvek anomálie, ktorá ovplyvňuje daný vlak alebo jeho prevádzku a má možné dôsledky na chod vlaku pred odchodom, na účely poskytnutia informácií o prognóze týkajúcej sa jeho pripravenosti na prístup do siete odošle manažérovi infraštruktúry zodpovednému za sieť odchodu správu „TrainReadyMessage“ so stavom „NotReady“ vrátane:

   a) odhadu, ako dlho bude meškanie trvať prostredníctvom prvkov „TrainDelay“ a „TrainReadyTime“;

   b) posúdenia jeho príčiny prostredníctvom prvku „DelayCause“.

2. Nová správa „TrainReadyMessage“ sa odošle hneď, ako budú k dispozícii nové alebo aktualizované informácie.

3. Pokiaľ manažér infraštruktúry, ktorému bola doručená správa „TrainReadyMessage“ podľa odseku 1, túto správu použije na zaistenie bezpečnosti prevádzky v súlade s bodom 1.1 ods. 3 alebo pokiaľ sa na tom dohodne s odosielajúcim podnikom, manažér infraštruktúry potvrdí prijatie.

2.6. **Nahlasovanie údajov o vlakovej doprave**

2.6.1. *Všeobecne*

1. Kým údaje cestovného poriadku odzrkadľujú cesty pridelené a potvrdené podľa bodu 2.3, údaje o vlakovej doprave vrátane informácií o chode vlaku a prognózy vlaku obsahujú údaje potrebné na dynamické aktualizovanie cestovného poriadku.

2. Nasledujúce správy, ktoré obsahujú údaje o vlakovej doprave, ďalej len „train traffic messages“ (správy o vlakovej doprave), sú v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C:

   a) správa „TrainRunningInformationMessage“ spresnená v bode 2.6.3;

   b) správa „TrainRunningForecastMessage“ spresnená v bode 2.6.4;

   c) správa „TrainDelayCauseMessage“ spresnená v bode 2.6.5;

   d) správa „TrainRunningInterruptionMessage“ spresnená v bode 2.6.6.

3. Manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy výlučne v súvislosti s úsekmi jednotlivých služieb železničnej dopravy prevádzkovaných v ich sieti podľa cesty, prípadne iní držitelia údajov:

   a) udeľujú prístup k údajom o vlaku podľa článkov 4 a 5 na základe informácií uvedených v správe „train traffic messages“;

   b) pokiaľ to nevyžaduje a dvojstranne neodsúhlasí železničný podnik, odošlú železničným podnikom v súvislosti s nimi prevádzkovanými službami železničnej dopravy správu „train traffic messages“;

   c) v prípade služby železničnej dopravy, na ktorú sa vzťahujú procesy viacerých sietí, odošlú v súlade s článkom 4 správu „train traffic messages“ iným manažérom infraštruktúry;

   d) môžu odoslať správu „train traffic messages“ iným zainteresovaným stranám v oblasti telematiky v súlade s článkom 4, a to na žiadosť danej zainteresovanej strany a ak sa to dvojstranne dohodlo ako služba.

   V prípadoch uvedených v článku 5 ods. 5 sa písmeno a) tohto bodu neuplatňuje a uplatňovanie písmena b) tohto bodu je povinné.

4. Pokiaľ manažér infraštruktúry alebo prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy udelí prístup k údajom o vlakovej doprave podľa článku 5, informácie uvedené v správe „train traffic messages“ konzistentne opätovne používa a prístup k daným údajom udeľuje za podmienok licencie Creative Commons BY-SA 4.0 alebo akejkoľvek rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

5. Pokiaľ sa posunovanie a odstavovanie nákladných vozňov v servisnom zariadení nákladnej železničnej dopravy vykonáva ako jednovozňová doprava, údaje o vlakovej doprave sa zdieľajú podľa článku 4 a v súlade s bodom 3.2.1.

6. Pokiaľ sa nákladné vozne v servisnom zariadení nákladnej železničnej dopravy prevádzkujú ako ucelený vlak, prevádzkovateľ daného zariadenia zdieľa údaje o vlakovej doprave podľa článkov 4 a 5 na základe správy „train traffic messages“ uvedenej v bode 2. Na tento účel sa použije odkaz na identifikátor daného vlaku pre súvisiacu cestu, ktorá sa začína v danom zariadení. Pokiaľ je dané zariadenie konečnou stanicou daného uceleného vlaku, použije sa identifikátor daného vlaku pre súvisiacu cestu, ktorá sa končí v danom zariadení.

7. Správa „train traffic messages“ bude v zmysle článku 10 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/782 predstavovať vhodný technický prostriedok na splnenie povinností podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2021/782 a na poskytnutie informácií o doprave a cestovných informácií služieb osobnej železničnej dopravy.

8. Pokiaľ manažér infraštruktúry alebo železničný podnik, ktorý vykonáva osobnú dopravu, zdieľa prostredníctvom národných prístupových bodov dynamické cestovné údaje a údaje o doprave v súlade s článkom 5 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926, údaje uvedené v správe „train traffic messages“ konzistentne opätovne používa a uplatňuje pritom špecifikácie stanovené v bode 4.9 písm. d).

2.6.2. *Body hlásenia*

Správy obsahujúce údaje o vlakovej doprave sa odošlú aspoň v nasledujúcich bodoch hlásenia a v akomkoľvek bode, cez ktorý vlak prechádza, a to podľa dohody medzi manažérom infraštruktúry alebo prevádzkovateľom servisných zariadení nákladnej železničnej dopravy a železničným podnikom alebo prevádzkovateľom intermodálnej dopravy v súvislosti s vlakom:

a) východiskové stanice;

b) body, v ktorých sa zodpovednosť za riadenie kapacity alebo za riadenie dopravy zmení medzi po sebe nasledujúcimi manažérmi infraštruktúry alebo prideľovacími orgánmi alebo medzi manažérmi infraštruktúry a prevádzkovateľmi servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy (ďalej len „bod odovzdania“);

c) body, v ktorých sa zodpovednosť za prevádzku vlaku zmení medzi po sebe nasledujúcimi železničnými podnikmi, prevádzkovateľmi intermodálnej dopravy alebo akoukoľvek ich kombináciou (ďalej len „výmenný bod“);

d) body, do ktorých vlak prichádza a z ktorých odchádza zo staníc osobnej železničnej dopravy a servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy a akékoľvek plánované medzizastávky;

e) cieľové stanice.

2.6.3. *Informácie o chode vlaku*

1. Správa „TrainRunningInformationMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Na účely nahlásenia pozície vlaku v reálnom čase podľa TSI OPE, ako sa uvádza v dodatku A, odošle manažér infraštruktúry alebo prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy správu „TrainRunningInformationMessage“ po odchode vlaku z bodov hlásenia a po jeho príchode do nich.

2.6.4. *Informácie o prognóze vlaku*

1. Správa „TrainRunningForecastMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Na účely poskytnutia informácií o odchýlkach od plánovaných dátumov a časov, keď sa vyskytnú podľa TSI OPE, ako sa stanovuje v dodatku A, a teda na poskytnutie odhadu dátumu a času odchodu z bodu hlásenia alebo príchodu doň manažér infraštruktúry alebo prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy odošle správu „TrainRunningForecastMessage“.

3. V súvislosti s meškaniami vo východiskovej stanici alebo dodatočnými meškaniami medzi dvomi bodmi hlásenia, ktoré sa v súvislosti s nákladnými vlakmi odhadujú na viac ako 15 minút a v súvislosti s osobnými vlakmi na viac ako 5 minút, alebo ak sa to inak vyžaduje v rámci režimu monitorovania výkonu podľa TSI OPE, ako sa stanovuje v dodatku A, sa odošle nová správa „TrainRunningForecastMessage“.

4. Správa „TrainRunningForecastMessage“ umožní posúdiť presnosť odhadu vytvoreného prostredníctvom tejto prognózy *ex post* a obsahuje očakávanú presnosť v súlade s metodikou stanovenou v dodatku E.

2.6.5. *Dôvod meškania vlaku*

1. Správa „TrainDelayCauseMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Hneď ako sa zistí dôvod meškania, a to aj v prípade prvého predpokladu a v prípade aktualizácie dôvodu meškania, manažér infraštruktúry alebo prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy odošle správu „TrainDelay CauseMessage“, aby poskytol informácie o odchýlkach od plánovaných časov podľa TSI OPE, ako sa stanovuje v dodatku A, a to vždy, keď sa v súvislosti s daným vlakom vyskytnú.

2.6.6. *Informácie o prerušení prevádzky*

1. Správa „TrainRunningInterruptionMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Na účely poskytnutia informácií o prerušení služby železničnej dopravy (ďalej len „prerušenie prevádzky“) z dôvodu neplánovaného zastavenia a na opísanie tohto prerušenia a jeho lokality podľa TSI OPE, ako sa stanovuje v dodatku A, manažér infraštruktúry alebo prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy odošle nasledujúce správy:

   a) pokiaľ trvanie meškania nie je známe: správu „TrainRunningInterruptionMessage“;

   b) pokiaľ je trvanie meškania známe:

      i) správu „TrainRunningForecastMessage“ v súlade s bodom 2.6.4;

      ii) správu „TrainDelayCauseMessage“ v súlade s bodom 2.6.5.

3. Na účely poskytnutia informácií o prerušení prevádzky, ktoré je výsledkom prevádzky vlaku, odošle železničný podnik zodpovedný za daný vlak správy uvedené v bode 2 písm. a) a b) manažérovi infraštruktúry alebo prevádzkovateľovi servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy zodpovednému za sieť, v ktorej dané prerušenie prevádzky nastalo. Prijímajúci manažér infraštruktúry alebo prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy odošle v príslušných prípadoch aktualizované informácie v súlade s bodom 2.6.1.

2.6.7. *Prebiehajúca úprava cesty*

1. V prípade úprav cesty nad rámec hraničnej hodnoty uvedenej v bode 2.3.1 ods. 8 manažéri infraštruktúry alebo prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy zodpovední za túto cestu daného vlaku v jeho sieti upozornia príslušné železničné podniky na plánované úpravy cesty v ich príslušnej sieti.

2. Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov v súvislosti s informáciami uvedenými v bode 1 sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe bez toho, aby bol dotknutý bod 3.

3. Pokiaľ sa na dohodnuté pokračovanie služby osobnej železničnej dopravy vzťahuje presmerovanie inou trasou, jej čiastočné zrušenie, alebo odstránenie alebo pridanie medzizastávok, manažér infraštruktúry zodpovedný za danú službu železničnej dopravy odošle správu „PathDetailsMessage“, ako sa uvádza v bode 2.3.3, ktorá bude obsahovať informácie týkajúce sa úpravy úseku cesty v súlade s bodom 2.6.1.

2.7. **Historické záznamy údajov týkajúcich sa vlaku**

Na zaznamenávanie údajov týkajúcich sa chodu tak osobných, ako aj nákladných vlakov podľa špecifikácie TSI OPE, ako sa uvádza v dodatku A, po príchode vlaku do cieľovej stanice každý manažér infraštruktúry a každý prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy udelí prístup k historickým záznamom nasledujúcich údajov podľa článkov 4 a 5 prostredníctvom spoločného webového používateľského rozhrania Únie najneskôr do 24 hodín a najmenej za obdobie 12 mesiacov:

a) cestovný poriadok, ako sa uvádza v bode 2.3.10;

b) referenčný identifikátor vlaku, ako sa uvádza v bode 2.1.2;

c) len v súvislosti s osobnými vlakmi: identifikačné číslo osobného vlaku ako „RetailServiceId“ v kombinácii s referenčným identifikátorom vlaku uvedeným v bode 2.1.2;

d) nahlasované lokality a súvisiaci stav vlaku ako súčasť informácií o chode vlaku uvedených v bode 2.6.3;

e) skutočný dátum a čas jazdy ako súčasť informácií o chode vlaku uvedených v bode 2.6.3;

f) meškanie a jeho príčina, ak je známa, ako súčasť informácií o chode vlaku a informácií o príčine meškania vlaku uvedených v bodoch 2.6.3 a 2.6.5 v tomto poradí;

g) zostava vlaku, ako uvádza v bode 2.5.1, ktorá bude v prípade železničnej nákladnej dopravy obmedzená na:

   i) európske číslo vozidla všetkých vozidiel vlaku;

   ii) umiestnenie všetkých vozidiel vo vlaku;

   iii) v prípade intermodálnej dopravy druh intermodálnych nákladových jednotiek a ich identifikátor.

2.8. **Spoločné používanie údajov s inými zainteresovanými stranami**

Manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy a železničné podniky zdieľajú údaje v súlade s článkom 4 a s požiadavkami stanovenými v oddiele 2 tejto prílohy s inými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky zodpovednými za riadenie spojení s inými druhmi dopravy.

3. RIADENIE NÁKLADNÝCH VOZŇOV A ICH NÁKLADU

Ustanoveniami uvedenými v tomto oddiele sa stanovujú požiadavky na interoperabilné spoločné používanie údajov potrebné na vykonávanie procesov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b).

3.1. **Elektronické údaje o nákladnej železničnej doprave**

3.1.1. *Elektronický nákladný list („eCN“)*

1. Správa „ConsignmentNoteMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Nákladný list elektronicky odoslaný prostredníctvom správy „ConsignmentNoteMessage“ podpísaný použitím prostriedkov, ktoré spĺňajú požiadavky týkajúce sa kvalifikovaných elektronických pečatí v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 ([4]), sa považuje za elektronický záznam údajov, ktorý je elektronickým nákladným listom („eCN“), rovnocenný papierovému nákladnému listu.

3. Elektronický nákladný list sa odošle takto:

   a) vedúci železničný podnik na základe informácií o náklade, ktoré mu poskytol zákazník nákladnej dopravy ako jednotnému kontaktnému miestu, odošle správu „ConsignmentNoteMessage“ všetkým železničným podnikom, ktoré sú zapojené do služby železničnej dopravy;

   b) vedúci železničný podnik môže informácie uvedené v správe „ConsignmentNoteMessage“ zdieľať s príslušnými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky podľa článku 4.

4. Elektronický nákladný list odoslaný podľa bodu 3 sa považuje za dostačujúci na to, aby prijímatelia mohli vykonávať svoje časti zmluvy o preprave do príchodu do cieľovej stanice alebo do výmeny s ďalšou zainteresovanou stranou.

5. Pokiaľ vedúci železničný podnik odošle údaje príslušným orgánom podľa článku 4 nariadenia (EÚ) 2020/1056, konzistentne opätovne používa údaje obsiahnuté v správe „ConsignmentNoteMessage“ uvedenej v tomto bode, prípadne v správe „TrainCompositionMessage“ uvedenej v bode 2.5.1.

3.1.2. *Systémy rezervácie, platenia a fakturácie pre služby nákladnej železničnej dopravy*

Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov a súvisiacich systémov rezervácie, platenia a fakturácie služieb železničnej nákladnej dopravy vrátane služieb na základe intermodálne zameraného cestovného poriadku, v ktorom sú začlenené časové rezervy a míľniky multimodálnych nákladných terminálov, sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B.

3.2. **Pohyb nákladných vozňov a ich nákladu**

1. Železničné podniky, ktoré sú zapojené do tej istej služby železničnej nákladnej dopravy prevádzkovanej ako jednovozňová doprava si vzájomne vymenia informácie a individuálne zabezpečia monitorovanie umiestnenia a stavu nákladných vozňov alebo súpravy nákladných vozňov, za ktoré sú zodpovedné v súvislosti s údajmi o pohybe nákladných vozňov a ich nákladu stanovenými v bodoch 3.2.1 až 3.2.3.

2. Vedúci železničný podnik bude mať prehľad o súčasnom umiestnení a o stave nákladných vozňov alebo súpravy nákladných vozňov a o ich náklade pomocou informácií, ktoré poskytli železničné podniky zapojené do tej istej služby železničnej nákladnej dopravy prevádzkovanej ako jednovozňová doprava.

3. Súčasné umiestnenie a stav nákladu, najmä intermodálnych nákladových jednotiek, sa monitorujú na základe umiestnenia a stavu nákladných vozňov, na ktoré sa umiestňuje náklad.

4. Železničné podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu, môžu prispieť k rozvoju spoločných webových používateľských rozhraní Únie uvedených v článku 14 ods. 6 a v článku 21 týkajúcich sa udeľovania prístupu k údajom súvisiacim s pohybom nákladných vozňov a ich nákladu. Pokiaľ skupina železničných podnikov, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu, spoločne zabezpečí používanie takýchto spoločných webových používateľských rozhraní Únie, v danej aplikácii sa udelí prístup k údajom súvisiacim s pohybom nákladných vozňov a ich nákladu príslušným zainteresovaným stranám v oblasti telematiky podľa článku 4 a na používanie takýchto údajov za podmienok licencie Creative Commons BY-NC-SA 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

3.2.1. *Informácie o chode vozňa*

3.2.1.1. Geolokalizácia nákladných vozňov

1. Pokiaľ sa na nákladných vozňoch nachádzajú zariadenia geolokalizácie, držiteľ údajov o polohe založených na geolokalizácii udelí prístup k daným údajom ostatným zainteresovaným stranám v oblasti telematiky využívajúcim tieto nákladné vozne, prípadne iným zainteresovaným stranám v oblasti telematiky podľa článku 4.

2. Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov súvisiace so stanovením polohy na základe geolokalizácie nákladných vozňov sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

3.2.1.2. Stav vozňov

1. Správa „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. V záujme toho, aby zainteresované strany v oblasti telematiky, ktoré sú zapojené do služby železničnej nákladnej dopravy prevádzkovanej ako jednovozňová doprava, nepretržite vedeli, aké je súčasné umiestnenie a stav nákladných vozňov:

   a) železničný podnik zodpovedný za pohyb nákladného vozňa alebo súpravy nákladných vozňov odošle vedúcemu železničnému podniku správu „WagonStatusMessage“;

   b) vedúci železničný podnik zašle správu „WagonStatusMessage“ na požiadanie iným príslušným zainteresovaným stranám v oblasti telematiky podľa článku 4, najmä ostatným železničným podnikom zapojeným do danej služby nákladnej železničnej dopravy prevádzkovanej ako jednovozňová doprava.

3. Pokiaľ zainteresovaná strana v oblasti telematiky odošle správu „WagonStatusMessage“, v súlade s bodmi 3.2.1.3 až 3.2.1.13 spresní, na aký typ udalosti sa daná správa vzťahuje.

4. Pokiaľ nie je k dispozícii spoločná prevádzková databáza vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek v súlade s bodom 3.3.3 alebo nie sú použité spoločné webové používateľské rozhrania Únie uvedené v bode 1.7.2, dvojstranne sa vymení správa „WagonStatusMessage“ podľa článku 4, a to prostredníctvom telematickej aplikácie uvedenej v článku 14 a bode 1.7.

5. S cieľom nepretržite vedieť, aké je súčasné umiestnenie a stav nákladných vozňov v rámci služby nákladnej železničnej dopravy, ktorá sa neprevádzkuje ako jednovozňová doprava, môžu zainteresované strany v oblasti telematiky zapojené do tejto dopravnej služby dobrovoľne uplatňovať požiadavky stanovené v bodoch 3.2.1.2 až 3.2.1.13 na základe zmluvných ustanovení.

3.2.1.3. Vozeň pripravený na pohyb

1. Typ udalosti „Wagon Ready To Pull“ (vozeň pripravený na ťahanie) v správe „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ nakladač, prípadne plnič nákladného vozňa, ktorí sú obaja vymedzení v článku 3 smernice (EÚ) 2016/798, informovali vedúci železničný podnik o tom, že ich náklad, ak nejaký majú, je pripravený na pohyb bez toho, aby bola dotknutá úloha železničného podniku, ako sa uvádza v článku 4 smernice (EÚ) 2016/798, a daný nákladný vozeň sa preto môže potiahnuť alebo potlačiť z určeného miesta nakládky alebo vykládky, vedúci železničný podnik bez ohrozenia bezpečnosti nákladu v súlade so špecifikáciou TSI OPE, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe, odošle správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Ready To Pull“ v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 tejto prílohy východiskovému železničnému podniku, od ktorého sa očakáva, že bude ťahať alebo tlačiť nákladný vozeň z tejto lokality.

3. V prípade intermodálnej dopravy, v rámci ktorej je prevádzkovateľ servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy zodpovedný za nakládku alebo vykládku súpravy nákladných vozňov, vedúcemu železničnému podniku odošle správu „TrainRunningInformationMessage“ uvedenú v bode 2.6.1 podbode 6 a v bode 2.6.3obsahujúcu lokalitu a stav vlaku a potvrdzujúcu zatvorenie vlaku, to znamená, že naložená alebo vyložená súprava nákladných vozňov zaparkovaná v bode hlásenia je pripravená pohnúť sa bez toho, aby sa tým ohrozila bezpečnosť nákladu v súlade so špecifikáciou TSI OPE.

4. Aspekty súvisiace s interoperabilitou spoločného používania údajov v súvislosti s pripravenosťou nákladu na pohyb medzi nakladačom a plničom nákladného vozňa, ktorý je súčasťou jednovozňovej dopravy, na jednej strane a vedúcim železničným podnikom na strane druhej sa v iných prípadoch v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

3.2.1.4. Ťahaný vozeň

1. Typ udalosti „Wagon Pulled“ (ťahaný vozeň) správy „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ sa nákladný vozeň ťahá alebo tlačí z konkrétnej lokality nakládky alebo vykládky, východiskový železničný podnik zodpovedný za daný nákladný vozeň odošle správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Pulled“ v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2.

3.2.1.5. Odchod vozňa z východiskového miesta

1. Typ udalosti „Wagon Left Origin“ (vagón opustil východiskové miesto) v správe „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ nákladný vozeň odišiel z východiskového servisného zariadenia železničnej nákladnej dopravy s vlakom, východiskový železničný podnik zodpovedný za daný vlak odošle v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Left Origin“.

3.2.1.6. Príchod vozňa na miesto medzizastávky

1. Typ udalosti „Wagon Arrival“ (príchod vozňa) v správe „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ nákladný vozeň dorazil na určené miesto medzizastávky s vlakom, železničný podnik príchodu zodpovedný za daný vlak odošle správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Arrival“ v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2.

3.2.1.7. Odchod vozňa z miesta medzizastávky

1. Typ udalosti „Wagon Departure“ (odchod vozňa) v správe „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ nákladný vozeň odišiel z určeného miesta medzizastávky s vlakom, východiskový železničný podnik zodpovedný za daný vlak odošle v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Departure“.

3.2.1.8. Vozeň bol odovzdaný

1. Typ udalosti „Wagon Handed Over“ (vozeň bol odovzdaný) v správe „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ sa zodpovednosť za pohyb nákladného vozňa zmenila medzi po sebe idúcimi železničnými podnikmi a pokiaľ železničný podnik príchodu fyzicky odovzdal nákladný vozeň nasledujúcemu podniku v určenom výmennom bode, železničný podnik príchodu odošle v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Handed Over“.

3.2.1.9. Vozeň bol prevzatý

1. Typ udalosti „Wagon Taken Over“ (vozeň bol prevzatý) správy „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ sa zodpovednosť za pohyb nákladného vozňa zmenila medzi po sebe idúcimi podnikmi a pokiaľ nákladný vozeň fyzicky prevzal železničný podnik odchodu od predchádzajúceho železničného podniku v určenom výmennom bode, železničný podnik odchodu v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 odošle správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Taken Over“.

3.2.1.10. Nepravidelnosť vozňa

1. Typ udalosti „WagonJourneyIrregularity“ (nepravidelnosť cesty vozňa) správy „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ si nepravidelná udalosť týkajúca sa nákladného vozňa alebo jeho nákladu vyžaduje podniknutie krokov, ktoré môžu prerušiť jeho prepravu, železničný podnik zodpovedný za daný nákladný vozeň odošle správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „WagonJourneyIrregularity“ v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2, aby poskytol informácie o udalosti vrátane ďalších podrobností o povahe nepravidelnosti a jej dôsledkoch.

3.2.1.11. Nepravidelnosť vozňa bola opravená

1. Typ udalosti „Wagon Journey Rectified“ (cesta vozňa bola opravená) správy „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ sa nepravidelnosť cesty nákladného vozňa opravila, železničný podnik zodpovedný za daný nákladný vozeň odošle v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Journey Rectified“.

3.2.1.12. Príchod vozňa do cieľovej stanice

1. Typ udalosti „Wagon Reached Destination“ (vozeň dorazil do cieľovej stanice) správy „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ nákladný vozeň prišiel do cieľového servisného zariadenia železničnej nákladnej dopravy s vlakom, železničný podnik príchodu zodpovedný za daný vlak odošle v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Reached Destination“.

3.2.1.13. Vozeň bol doručený

1. Typ udalosti „Wagon Delivered“ (vozeň bol doručený) správy „WagonStatusMessage“ musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. Pokiaľ bol nákladný vozeň doručený na miesto nakládky alebo vykládky, železničný podnik príchodu zodpovedný za tento nákladný vozeň alebo súpravu nákladných vozňov odošle v súlade s bodom 3.2.1.2 ods. 2 správu „WagonStatusMessage“ s typom udalosti „Wagon Delivered“.

3.2.2. *Pohyb intermodálnej nákladovej jednotky*

Aspekty týkajúce sa interoperability spoločného používania údajov súvisiace s pohybom intermodálnych nákladových jednotiek sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

3.2.3. *Informácie o prognóze vozňa*

1. Správa s prognózou o vozni („WagonETI_ETAMessage“) musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. S cieľom poskytnúť iným zainteresovaným stranám zapojeným do služby železničnej dopravy prevádzkovanej ako jednovozňová doprava informácie týkajúce sa prognózy o vozni, v ktorej sa buď potvrdzujú dohodnuté načasovania, alebo sa oznamujú akékoľvek zmeny, každý železničný podnik odošle v rámci správy „WagonETI_ETAMessage“ informácie týkajúce sa prognózy o vozňoch v cieľovej stanici („ETA“) alebo informácie týkajúce sa prognózy o vozni na výmennom mieste („ETI“):

   a) vedúcemu železničnému podniku;

   b) nasledujúcemu železničnému podniku, ak nejaký existuje, ktorému bude nákladný vozeň odovzdaný na mieste výmeny.

3. Každý železničný podnik monitoruje fyzickú prepravu nákladu a najneskôr v čase odchodu z východiskovej stanice alebo z posledného výmenného miesta vypočíta informácie prognózy o vozni týkajúce sa nasledujúcich typov udalostí a bodov hlásenia:

   a) na ďalšom výmennom mieste: správa „wagon handed over“ spresnená v bode 3.2.1.8;

   b) v cieľovej stanici: správa „wagon delivered“ spresnená v bode 3.2.1.13.

4. Každý železničný podnik vypočíta a aktualizuje informácie týkajúce sa prognózy o vozni aspoň na základe týchto informácií:

   a) informácií obsiahnutých v týchto správach doručených od manažérov infraštruktúry a prevádzkovateľov servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy:

      i) správa „PathDetailsMessage“ spresnená v bode 2.3.3;

      ii) správa „TrainRunningInformationMessage“ spresnená v bode 2.6.3;

      iii) správa „TrainRunningForecastMessage“ spresnená v bode 2.6.4;

   b) informácií („ETA“ alebo „ETI“) obsiahnutých v správe „WagonETI_ETAMessage“ doručenej od predchádzajúceho železničného podniku, ak nejaký existuje, od ktorého boli nákladné vozne prevzaté vo výmennom bode.

5. Pokiaľ železničný podnik zdieľa informácie týkajúce sa prognózy o vozni alebo udeľuje prístup k takýmto informáciám, zabezpečí, aby kvalita týchto informácií postačovala na to, aby vedúci železničný podnik mohol posúdiť ich presnosť v súlade s bodom 1.5 a s *ex post* metodikou merania stanovenou v dodatku E.

6. Vedúci železničný podnik porovná informácie týkajúce sa prognózy o vozni („ETA“) na základe správy „WagonETI_ETAMessage“ doručenej od železničného podniku s načasovaniami dohodnutými so zákazníkmi nákladnej dopravy (ďalej len „ArrivalTimeAtLocation“) a bude informovať príslušné železničné podniky.

3.3. **Referenčné údaje týkajúce sa nákladu**

3.3.1. *Všeobecne*

1. V záujme podpory prípravy vlaku v súlade s bodom 2.5 a prevádzky nákladného vozňa v súlade s bodom 3.2.1 každý držiteľ vozňa zabezpečí spoločné používanie referenčných údajov o železničnom koľajovom vozidle prostredníctvom štandardizovaných a zjednotených referenčných databáz železničných koľajových vozidiel uvedených v bode 3.3.2.

2. V záujme prevádzkovania intermodálnej dopravy v súlade s bodom 3.2.2:

   a) každý držiteľ intermodálnych nákladových jednotiek (ďalej len „INJ“) zabezpečí spoločné používanie referenčných údajov o INJ prostredníctvom štandardizovaných a zjednotených referenčných databáz intermodálnych nákladových jednotiek uvedených v bode 3.3.3;

   b) každý držiteľ nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek môže zabezpečiť spoločné používanie údajov o prevádzkovom stave ich nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek prostredníctvom štandardizovaných a zjednotených prevádzkových databáz nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek uvedených v bode 3.3.4;

3. Zainteresované strany v oblasti telematiky zodpovedné za referenčné údaje týkajúce sa nákladu podľa bodov 1 a 2 spravujú svoje referenčné údaje v súlade s článkom 8 ods. 4 a s článkom 10 a udeľujú prístup na ich používanie za podmienok licencie Creative Commons BY-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie.

3.3.2. *Referenčné databázy železničných koľajových vozidiel*

1. Držitelia vozidiel, ktorých bude koordinovať agentúra, spolupracujú na zriaďovaní, spravovaní a udržiavaní štandardizovaných a zjednotených referenčných databáz železničných koľajových vozidiel (ďalej len „RSRD“) na úrovni Únie v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [103] dodatku C.

2. Držitelia vozidiel zodpovedajú za vypĺňanie a udržiavanie referenčných údajov železničných koľajových vozidiel uvedených v databáze RSRD v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [103] dodatku C a zabezpečujú kvalitu údajov. Držitelia údajov na tento účel zabezpečia, aby zdieľané údaje boli aktuálne a aby presne odzrkadľovali stav procesov, ktorými vozidlo prejde v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

3. Na účel bodu 1 držitelia údajov v databáze RSRD opätovne použijú akékoľvek referenčné údaje železničných koľajových vozidiel z týchto registrov:

   a) európsky register vozidiel (EVR) zriadený agentúrou v súlade s článkom 47 smernice (EÚ) 2016/797 a s vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2018/1614 ([5]), najmä s „administratívnymi údajmi“ uvedenými v bode 5 písm. a) tohto oddielu a „konštrukčnými údajmi“ uvedenými v bode 5 písm. b) tohto oddielu;

   b) európsky register schválených typov vozidiel (ERATV) zriadený v súlade s článkom 48 smernice (EÚ) 2016/797 a s vykonávacím rozhodnutím Komisie 2011/665/EÚ ([6]), najmä s „konštrukčnými údajmi“ uvedenými v bode 5 písm. b) tohto oddielu.

4. V záujme minimalizovania objemu údajov zdieľaných na prevádzkové účely a zvýšenia efektívnosti prevádzky nákladných vozňov uvedenej v bode 3.3.1 držitelia vozidiel zabezpečia, aby databázy RSRD umožňovali zainteresovaným stranám v oblasti telematiky ľahký a riadny prístup k referenčným údajom podľa článku 4 a za podmienok licencie Creative Commons BY-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie.

5. Referenčné údaje poskytované v databáze RSRD sa zoskupia takto:

   a) administratívne údaje:

      Referenčné údaje vozidla uvedené v bode 3 písm. a) tohto bodu súvisiace s povolením vozidla a s jeho registráciou v súlade s článkami 21 a 22 smernice (EÚ) 2016/797;

   b) konštrukčné údaje:

      Referenčné údaje vozidiel stanovené v bode 3 písm. a) a b) súvisiace s technickými vlastnosťami železničného koľajového vozidla, najmä s údajmi, ktoré železničné podniky požadujú na riadenie kapacity a dopravy v súvislosti s ich vlakmi v súlade s oddielom 2 a na riadenie nákladných vozňov v súlade s oddielom 3.

3.3.3. *Referenčné databázy intermodálnych nákladových jednotiek*

1. Držitelia intermodálnych nákladových jednotiek (ďalej len „držitelia INJ“) spolupracujú pod koordináciou agentúry na zriaďovaní, spravovaní a udržiavaní štandardizovaných a zjednotených referenčných databáz intermodálnych nákladových jednotiek (INJ) v súlade s bodmi 3, 4 a 5 a so špecifikáciami uvedenými v indexových číslach [103] a [1] dodatku C.

2. Držitelia INJ zodpovedajú za vypĺňanie a udržiavanie kvality údajov v databázach uvedených v bode 1. Držitelia INJ na tento účel zabezpečujú, aby boli zdieľané údaje aktuálne a aby presne odzrkadľovali stav procesov, ktorými prechádza INJ v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

([5]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

([6]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

3. Referenčné údaje sa zverejňujú prostredníctvom databáz uvedených v bode 1 a zahŕňajú tieto údaje:

a) identifikátor INJ vrátane všetkých typov návesov v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [2] dodatku C;

b) typ INJ (kontajner, výmenná nadstavba alebo náves) a jeho kompatibilitu s nákladnými vozňami a trasami v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [2] dodatku C;

c) príslušné vlastnosti, hmotnosti a rozmery nákladu.

4. V záujme minimalizovania objemu údajov zdieľaných na prevádzkové účely a zvýšenia efektívnosti pohybov intermodálnych nákladových jednotiek uvedených v bode 3.2.2 držitelia INJ zabezpečia, aby databázy uvedené v bode 1 umožňovali zainteresovaným stranám v oblasti telematiky ľahký a riadny prístup k referenčným údajom o intermodálnych nákladových jednotkách podľa článku 4 a za podmienok licencie Creative Commons BY-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie.

5. Referenčné údaje zdieľané v súlade s bodom 3 sa zoskupia takto:

a) administratívne údaje:

Referenčné údaje o INJ súvisiace s certifikáciou intermodálnych nákladových jednotiek a s ich registráciou v súlade s technickými špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [2] dodatku C;

b) konštrukčné údaje:

Referenčné údaje o INJ súvisiace s technickými vlastnosťami intermodálnych nákladových jednotiek, najmä s údajmi, ktoré vyžadujú prevádzkovatelia servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy a železničné podniky na prípravu vlaku v súlade s bodom 2.5 a pohyby INJ v súlade s bodom 3.2.2.

3.3.4. *Prevádzkové databázy vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek*

3.3.4.1. Všeobecne

1. Na zabezpečenie sledovania pohybu vlaku v súlade s bodom 2.6 a pohybu nákladného vozňa a intermodálnej nákladovej jednotky (INJ) v súlade s bodom 3.2 a súvisiacej komunikácie medzi vedúcim železničným podnikom a inými zapojenými železničnými podnikmi môže železničný podnik rozdeliť údaje o pohybe vlaku zdieľané s manažérmi infraštruktúry a prevádzkovateľmi servisných zariadení železničnej nákladnej dopravy v súlade s bodom 2.6 na údaje o pohybe nákladného vozňa v súlade s bodom 3.2.1 a na údaje súvisiace s pohybom INJ v súlade s bodom 3.2.2. Tieto údaje sú v takých prípadoch zdieľané v súlade s bodmi 4 a 8 tohto bodu.

2. Prevádzková komunikácia medzi vedúcim železničným podnikom a inými železničnými podnikmi musí byť založená na referenčných údajoch zdieľaných medzi:

a) referenčnými databázami železničných koľajových vozidiel uvedenými v bode 3.3.2 tejto prílohy, najmä čísla vozňa, ako sú zaregistrované v európskom registri vozidiel (EVR) v súlade s vykonávacím rozhodnutím (EÚ) 2018/1614;

b) referenčnými databázami o INJ uvedenými v bode 3.3.3 tejto prílohy, najmä čísla INJ v súlade s bodom 3.3.3 ods. 3 písm. a) tejto prílohy.

3. Údaje o vlakovej doprave, ktoré železničné podniky zdieľajú v súlade s bodom 2.6, vychádzajú aj z údajov o prevádzkovom stave nákladných vozňov uvedených v bode 3.3.4, pokiaľ sú k dispozícii.

4. Na minimalizovanie objemu údajov zdieľaných na prevádzkové účely a informácií o zákazníkoch nákladnej dopravy a na zvýšenie efektívnosti riadenia nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek, ako sa stanovuje v bode 3.2, môže každý železničný podnik spolupracovať na zriaďovaní, spravovaní a udržiavaní štandardizovaných a zjednotených prevádzkových referenčných databáz vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek („WIMO“) v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [102] dodatku C.

5. Databázy WIMO umožňujú ľahký a riadny prístup k údajom o prevádzkovom stave nákladných vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek uvedeným v bode 3.3.4 všetkým zainteresovaným stranám v oblasti telematiky podľa článku 4 ods. 1 vrátane držiteľov vozidla a manažérov vozového parku a zákazníkom nákladnej dopravy uvedeným v zmluve o preprave. Príslušné spoločné používanie údajov sa dosiahne telematickou aplikáciou v súlade s článkom 14 a bodom 1.7.

6. Každý železničný podnik zodpovedá za vypĺňanie a udržiavanie kvalitných údajov o stave nákladných vozňov v databázach WIMO. Každý železničný podnik v záujme toho zabezpečí, aby boli zdieľané údaje aktuálne a aby presne odzrkadľovali stav procesov, ktorými nákladné vozne a INJ prechádzajú v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

7. Databázy WIMO obsahujú údaje v reálnom čase súvisiace s pohybom nákladného vozňa alebo INJ z východiskovej stanice po posledné doručenie na vedľajších koľajach zákazníka nákladnej dopravy. Údaje musia zahŕňať informácie o chode vozňa uvedené v bode 3.2.1 a informácie týkajúce sa prognózy o vozni uvedené v bode 3.2.3.

8. Údaje o vlakovej doprave, informácie o chode vozňa a informácie týkajúce sa prognózy o vozni a informácie súvisiace s pohybom INJ poskytujú železničné podniky prostredníctvom databáz WIMO najneskôr v čase odovzdania nákladného vozňa alebo intermodálnej nákladovej jednotky zo strany zákazníka nákladnej dopravy uvedeného v zmluve o preprave. Čas odovzdania je prvým záznamom, ktorý železničný podnik odchodu vo východiskovom servisnom zariadení železničnej nákladnej dopravy (ďalej len „východiskový železničný podnik“) zdieľa v databázach WIMO pre pohyb nákladného vozňa alebo INJ v prípade určenej služby nákladnej železničnej dopravy.

3.3.4.2. Nakládka nákladného vozňa

Východiskový železničný podnik zaregistruje stav „loading of the freight wagon“ (nakládka nákladného vozňa) a poskytne k nemu prístup v databázach WIMO. Tento stav je platný, kým zákazník nákladnej dopravy, ktorý je uvedený v zmluve o preprave, neoznámi ukončenie nakládky.

3.3.4.3. Naložený nákladný vozeň na ceste

Východiskový železničný podnik zaregistruje stav „loaded freight wagon on journey“ (naložený nákladný vozeň na ceste) a po odchode naloženého nákladného vozňa z východiskovej stanice k nemu udelí prístup v databázach WIMO v súlade s bodom 3.2.1.5.

3.3.4.4. Prázdny nákladný vozeň na ceste

Východiskový železničný podnik zaregistruje stav „empty wagon on journey“ (prázdny nákladný vozeň na ceste) a po odchode prázdneho nákladného vozňa z východiskovej stanice k nemu udelí prístup v databázach WIMO v súlade s bodom 3.2.1.5.

3.3.4.5. Vykládka nákladného vozňa

Železničný podnik príchodu do cieľového servisného zariadenia nákladnej železničnej dopravy (ďalej len „príchodový železničný podnik“) zaregistruje stav „unloading of the freight wagon“ (vykládka nákladného vozňa) a udelí k nemu prístup v databázach WIMO. Tento stav je platný, kým zákazník nákladnej dopravy, ktorý je uvedený v zmluve o preprave, neoznámi ukončenie vykládky.

3.3.4.6. Prázdny nákladný vozeň riadený správou vozového parku

Príchodový železničný podnik zaregistruje v databázach WIMO stav „empty freight wagon under fleet management control“ (prázdny nákladný vozeň riadený správou vozového parku), aby odzrkadľoval dostupnosť prázdneho nákladného vozňa so stanovenými vlastnosťami.

3.4. **Spoločné používanie údajov s inými zainteresovanými stranami**

Manažéri infraštruktúry, prevádzkovatelia servisných zariadení nákladnej železničnej dopravy a železničné podniky zdieľajú údaje s ostatnými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky zodpovednými za spojenia s inými spôsobmi dopravy v súlade s článkom 4 a s požiadavkami stanovenými v oddiele 3.

4. PREDAJ ŽELEZNIČNÝCH CESTOVNÝCH LÍSTKOV V SÚVISLOSTI SO SLUŽBAMI OSOBNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A INFORMÁCIE PRE CESTUJÚCICH V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

4.1. Všeobecne

1. V ustanoveniach oddielu 4 sa stanovujú požiadavky týkajúce sa interoperabilného spoločného používania údajov potrebné na vykonávanie procesov uvedených v článku 2 ods. 1 písm. c) súvisiacich s akoukoľvek službou osobnej železničnej dopravy prevádzkovanou v Únii.

2. Práva na prístup k údajom o predaji železničných cestovných lístkov sú stanovené v článkoch 4 a 6.

3. Údaje o predaji železničných cestovných lístkov tvoria:

   a) údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich stanovené v bode 4.2;

   b) zdieľané údaje o tarifách stanovené v bode 4.3;

   c) údaje súvisiace s prepravnými podmienkami stanovené v bode 4.4.

4.2. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich

4.2.1. *Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich*

Ustanovenia uvedené v tomto bode sa uplatňujú na všetky služby služieb osobnej železničnej dopravy.

1. Údaje uvedené v cestovných poriadkoch pre cestujúcich zdieľané podľa článku 6 ods. 1 musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexových číslach [P.2] a [P.4] dodatku C.

2. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich musia obsahovať aspoň tieto informácie:

   a) základné zásady variantov vlakov;

   b) identifikačné číslo osobného vlaku ako „RetailServiceId“ v kombinácii s referenčným identifikátorom vlaku uvedeným v bodoch 2.1.2 až 2.1.5;

   c) rôzne možné spôsoby znázornenia dní prevádzky;

   d) typ vlaku, názov značky a, pokiaľ nejde o železničnú dopravu, súvisiaci druh dopravy;

   e) vzťahy medzi službami železničnej dopravy;

   f) skupiny vozňov pripojené k vlakom;

   g) pripojenie k vlaku a odpojenie od vlaku;

   h) priame spoje s rozdielnym prepojeným identifikátorom vlaku („connecting to“);

   i) priame spoje s identifikátorom zmeny vlaku („change of service number“);

   j) podrobnosti o službách železničnej dopravy vrátane času príchodu, času odchodu a času prejazdu pre verejnosť;

   k) zastávky s obmedzeniami nástupu alebo výstupu cestujúcich;

   l) nočné vlaky;

   m) prekročenie časových pásem;

   n) podrobnosti o režime stanovovania cien a rezerváciách;

   o) identifikátor organizácie držiteľa údajov uvedený v bode 1.2.1;

   p) servisné zariadenia v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 smernice (EÚ) 2012/34;

   q) dostupnosť vlaku v súlade s bodom 4.4.3.1 vrátane plánovanej existencie prednostných sedadiel, miest pre invalidné vozíky, univerzálne lôžkové oddelenia;

   r) doplnkové služby;

s) časové lehoty na prestup medzi službami osobnej železničnej dopravy stanovené v bode 4.2.2;

t) zoznam staníc;

u) existujúce priame a, ak sú známe, nepriame online predajné kanály distribútorov, na ktorých je možné skontrolovať dostupnosť produktov železničnej dopravy.

3. Každý železničný podnik, prípadne držiteľ údajov udelí prístup k všetkým údajom svojho cestovného poriadku pre cestujúcich v súlade s článkom 6 ods. 1, ktorý sa má používať za podmienok licencie Creative Commons BY-NC-ND 4.0 alebo inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

4. Najneskôr týždeň po tom, čo príslušní manažéri infraštruktúry zverejnia konečný cestovný poriadok služby osobnej železničnej dopravy, každý príslušný železničný podnik, prípadne držiteľ údajov v súlade s článkom 6 ods. 1, udelí prístup k ročným údajom týkajúcim sa cestovných poriadkov pre cestujúcich danej služby.

5. Najneskôr tri týždne pred nadobudnutím účinnosti aktualizácie ročných cestovných poriadkov pre cestujúcich služby osobnej železničnej dopravy každý príslušný železničný podnik, prípadne držiteľ údajov v súlade s článkom 6 ods. 1 aktualizuje ročné údaje týkajúce sa cestovných poriadkov pre cestujúcich v súvislosti s danou službou. Ročné údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich v súvislosti s danou službou sa aktualizujú aj vtedy, keď sú ovplyvnené prerušením služieb osobnej železničnej dopravy podľa článku 8 nariadenia (EÚ) 2021/782. Železničný podnik, prípadne držiteľ údajov môže za výnimočných okolností uplatniť núdzové aktualizácie svojho ročného cestovného poriadku pre cestujúcich služby osobnej železničnej dopravy v rámci kratších lehôt.

6. Každý železničný podnik, prípadne držiteľ údajov udelí prístup k údajom cestovného poriadku pre cestujúcich v súlade s článkom 6 ods. 1 minimálne na obdobie 12 mesiacov od začatia príslušnej služby osobnej železničnej dopravy.

7. Pokiaľ službu priamej osobnej železničnej dopravy so staničnými medzizastávkami alebo bez nich prevádzkuje alebo plánuje prevádzkovať viacero železničných podnikov, vedúci železničný podnik určený podľa článku 13 koordinuje všetky ostatné železničné podniky, ktoré prevádzkujú danú službu, s cieľom zhrnúť údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich týkajúce sa všetkých zastávok prevádzkovaných v rámci danej služby. Tento podnik zostane zodpovedný za udeľovanie prístupu k daným údajom, ktoré zhrnul vedúci železničný podnik podľa článku 6, a to v súvislosti s každou individuálnou časťou služby osobnej železničnej dopravy, ktorú prevádzkuje jediný železničný podnik.

8. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcichzdieľané podľa článku 6 ods. 1 predstavujú:

a) vhodný formát a technický prostriedok v tomto poradí v zmysle článku 9 ods. 3 a článku 10 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/782 na udelenie digitálneho prístupu k cestovným poriadkom ako časti informácií pred cestou uvedených v časti I prílohy II k danému nariadeniu a na splnenie príslušných povinností podľa článku 9 ods. 1 a článku 10 ods. 5 daného nariadenia;

b) digitálny strojovo čitateľný formát v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 na udelenie digitálneho prístupu k cestovným poriadkom a plánovaným zmenám stanoveným v bode 1.1 písm. d) podbodoch v) a vi) prílohy k danému nariadeniu ako časti statických cestovných údajov.

4.2.2. *Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich súvisiace s časovými lehotami na prestup*

1. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich súvisiace s časovými lehotami na prestup zdieľané podľa článku 6 ods. 2 musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexových číslach [P.2] a [P.4] dodatku C.

2. Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich súvisiace s časovými lehotami na prestup obsahujú minimálne tieto informácie:

a) časové lehoty na prestup na stanici (ďalej len „predvolený minimálny čas na prestup“);

b) v prípade potreby časové lehoty na prestup medzi miestami na stanici (napr. časti stanice, nástupištia);

c) v prípade potreby časové lehoty na prestup medzi stanicou a stanicami v susedstve.

3. Každý manažér stanice, prípadne držiteľ údajov udeľuje prístup k údajom cestovných poriadkov pre cestujúcich, pokiaľ ide o časové lehoty na prestup, v súlade s článkom 6 ods. 2 na účely použitia za podmienok licencie Creative Commons BY-NC-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

4. Najneskôr týždeň po tom, čo príslušní manažéri infraštruktúry zverejnia konečné cestovné poriadky služby osobnej železničnej dopravy, každý príslušný manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov v súlade s článkom 6 ods. 2 udelí prístup k časovým lehotám na prestup, ktoré sa uplatňujú na danú službu nadchádzajúceho ročného cestového poriadku pre cestujúcich.

5. Najneskôr tri týždne pred nadobudnutím účinnosti aktualizácie časových lehôt na prestup v rámci ročných cestovných poriadkov pre cestujúcich manažéri stanice, prípadne manažéri infraštruktúry alebo držitelia údajov zodpovední za tieto zmeny aktualizujú zodpovedajúce údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich v súlade s článkom 6 ods. 2. Manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov môže vo výnimočných prípadoch vykonať núdzové aktualizácie v kratších lehotách.

6. Každý príslušný manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov v súlade s článkom 6 ods. 2 udelí prístup k údajom o časových lehotách na prestup v rámci jeho cestovných poriadkov pre cestujúcich minimálne na obdobie 12 mesiacov po skončení platnosti daných údajov.

7. Pokiaľ manažér stanice, železničný podnik, distribútor alebo maloobchodný predajca kombinujú alebo spájajú dve alebo viac ako dve služby osobnej železničnej dopravy, použijú časové lehoty na prestup zverejnené v súlade s článkom 6 ods. 2 a v súlade s bodmi 4.2.2.2 a 4.2.2.3.

8. Údaje o časových lehotách na prestup v rámci cestovných poriadkov pre cestujúcich zdieľané podľa článku 6 ods. 2 musia mať digitálny strojovo čitateľný formát v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 určený na udelenie digitálneho prístupu k štandardným časom prechodu v miestach prestupu uvedených v bode 1.1 písm. d) podbodoch i) a ii) prílohy k uvedenému nariadeniu ako súčasť statických cestovných údajov.

4.2.2.1. Minimálne časy na prestup

1. Manažéri stanice v súlade s nasledujúcou tabuľkou stanovia minimálne časy na prestup podľa článku 15, pričom zohľadnia čas príchodu prichádzajúcej služby osobnej železničnej dopravy pre verejnosť a čas odchodu odchádzajúcej služby osobnej železničnej dopravy pre verejnosť vrátane dodatočného času, ktorý sa môže vyžadovať na odbavovanie cestujúcich, bicyklov alebo batožiny:

	Minimálny čas na prestup	Zodpovedná strana	Povinné/nepovinné
V rámci jednej stanice	Štandardný minimálny čas na prestup na stanici.	Manažér stanice, prípadne príslušný manažér infraštruktúry	Povinné
	Minimálny čas na prestup týkajúci sa konkrétneho typu služby osobnej železničnej dopravy prevádzkovanej konkrétnym podnikom.		Nepovinné

	Minimálny čas na prestup	Zodpovedná strana	Povinné/nepovinné
	Minimálny čas na prestup týkajúci sa konkrétneho typu služby osobnej železničnej dopravy bez ohľadu na podnik, ktorý danú službu prevádzkuje.		Nepovinné
	Minimálny čas na prestup týkajúci sa konkrétneho podniku bez ohľadu na typ služby osobnej železničnej dopravy.		Nepovinné
Medzi dvoma stanicami	Štandardný minimálny čas na prestup medzi dvoma stanicami.	Manažéri stanice, prípadne zapojení manažéri infraštruktúry	Povinné pre stanice, ktoré patria do tej istej metastanice
	Minimálny čas na prestup týkajúci sa konkrétneho typu služby osobnej železničnej dopravy prevádzkovanej konkrétnym podnikom.		Nepovinné
	Minimálny čas na prestup týkajúci sa konkrétneho typu služby osobnej železničnej dopravy bez ohľadu na podnik, ktorý danú službu prevádzkuje.		Nepovinné
	Minimálny čas na prestup týkajúci sa konkrétneho podniku bez ohľadu na typ služby osobnej železničnej dopravy.		Nepovinné

2. V súvislosti so stanicami s jediným nástupišťom, ktoré neobsluhujú žiadne pravidelné služby osobnej dopravy okrem železničnej, zodpovedá minimálny čas na prestup na stanici dĺžke zastavenia vlaku v danej stanici alebo sa musí rovnať nule.

4.2.2.2. Časy na prestup v rámci jednej stanice

Časy na prestup uplatniteľné v rámci jednej stanice sa musia používať takto:

a) pokiaľ je pre konkrétnu dvojicu východiskových a príchodových služieb osobnej dopravy stanovený minimálny čas na prestup, manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia ho použijú ako minimálny čas na prestup medzi týmito službami;

b) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi východiskovými službami osobnej dopravy konkrétneho podniku vo vzťahu ku konkrétnemu typu služby alebo k obchodnému názvu a príchodovými službami osobnej dopravy konkrétneho podniku vo vzťahu ku konkrétnemu typu služby alebo k obchodnému názvu, manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia ho použijú ako minimálny čas na prestup medzi týmito konkrétnymi službami;

c) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi odchodovými službami osobnej dopravy konkrétneho typu služby alebo obchodného názvu a príchodovými službami osobnej dopravy konkrétneho typu služby alebo obchodného názvu, bez ohľadu na zapojené podniky, ktoré ich prevádzkujú, ho manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia použijú ako minimálny čas na prestup medzi týmito konkrétnymi typmi služieb;

d) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi konkrétnym východiskovým podnikom a konkrétnym príchodovým podnikom, manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia ho bez ohľadu na typ služby alebo obchodný názov služieb osobnej dopravy použijú ako minimálny čas na prestup medzi službami osobnej dopravy daných konkrétnych podnikov;

e) pokiaľ nie sú splnené žiadne z podmienok stanovených v písmenách a) až d), manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia použijú štandardný minimálny čas na prestup stanovený pre danú stanicu.

4.2.2.3. Časy na prestup medzi dvoma stanicami

Časy na prestup uplatniteľné medzi dvoma stanicami sa musia používať takto:

a) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi konkrétnym východiskovým podnikom vo vzťahu ku konkrétnemu typu služby osobnej dopravy alebo k obchodnému názvu a konkrétnym príchodovým podnikom vo vzťahu ku konkrétnemu typu služby osobnej dopravy alebo k obchodnému názvu, manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia ho použijú ako minimálny čas na prestup medzi týmito konkrétnymi službami;

b) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi odchodovými službami osobnej dopravy konkrétneho typu služby alebo obchodného názvu a príchodovými službami osobnej dopravy konkrétneho typu služby alebo obchodného názvu, bez ohľadu na zapojené podniky, ktoré ich prevádzkujú, ho manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia použijú ako minimálny čas na prestup medzi týmito konkrétnymi typmi služieb;

c) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi konkrétnym východiskovým podnikom a konkrétnym príchodovým podnikom, manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia ho bez ohľadu na typ alebo obchodný názov služieb osobnej dopravy použijú ako minimálny čas na prestup medzi službami osobnej dopravy daných konkrétnych podnikov;

d) pokiaľ je stanovený minimálny čas na prestup medzi dvoma stanicami, manažéri stanice, železničné podniky, distribútori a maloobchodní predajcovia ho použijú ako minimálny čas na prestup medzi danými miestami;

e) pokiaľ nie je splnená ani jedna z podmienok stanovených v písmenách a) až d) nemusia sa použiť žiadne minimálne časy na prestup.

4.2.2.4. Výpočet časovej lehoty na prestup

Aspekty týkajúce sa interoperability výpočtu nasledujúcich aspektov sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a uvádzajú sa v dodatku B k tejto prílohe:

1. časová lehota na prestup cestujúcich;

2. časová lehota na prestup prispôsobená osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou;

3. časová lehota na prestup prispôsobená cestujúcim, ktorí prepravujú bicykel;

4. dodatočný čas na odbavenie cestujúcich, bicyklov alebo batožiny.

4.3. **Údaje o tarifách**

4.3.1. *Údaje o tarifách týkajúce sa služieb osobnej železničnej dopravy*

1. Údaje o tarifách zdieľané podľa článku 6 ods. 3 musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexových číslach [P.3] a [B.16] dodatku C.

2. V prípade priameho prístupu k údajom o tarifách a ich komerčného využívania podľa článku 6 ods. 3 druhej vety a až do budúceho vývoja uvedeného v článku 23 písm. c) a e) možno na zmluvnom základe dohodnúť používanie iných formátov údajov, ktoré sú plne kompatibilné a interoperabilné so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [P.7] dodatku C.

3. Údaje o tarifách musia obsahovať služby osobnej železničnej dopravy alebo časť takýchto služieb a aspoň tieto informácie:

   a) všetky existujúce tarify a súvisiace cenové tabuľky vrátane spoločných, osobitných alebo zľavnených cien a cestovných poukazov okrem tých, ktoré sa uplatňujú na zamestnancov držiteľa údajov alebo zamestnancov iných spoločností, za predpokladu, že boli komerčne dohodnuté ako osobitné medzipodnikové tarify;

   b) informácie o tom, či je cena výnosná a podlieha dynamickej cenotvorbe, ako je riadenie výnosov alebo zohľadnenie kapacity, ako aj informácie o rozpätiach uplatňovaných na túto cenu podľa kategórie;

   c) odkaz na príslušné všeobecné a osobitné prepravné podmienky v súlade s bodom 4.4;

   d) všetky informácie o tarifách pred cestou, ktoré potrebujú maloobchodní predajcovia, ako sa stanovuje v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2021/782;

   e) všetky informácie, ktoré potrebujú vydavatelia na vydávanie cestovných lístkov v súlade s týmito špecifikáciami:

      i) bodom 4.5, pokiaľ tarifa podlieha kontrolám dostupnosti;

      ii) bodom 4.6 v súvislosti s bezpečnostnými prvkami;

   f) pravidlami týkajúcimi sa vydávania cestovných lístkov a kontrol cestovných lístkov stanovenými v bode 4.3.2.

4. Každý železničný podnik, prípadne držiteľ údajov udelí prístup k údajom o všetkých jeho existujúcich tarifách v súlade s článkom 6 ods. 3, ktorý sa má používať za podmienok licencie Creative Commons BY-ND 4.0 alebo inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

5. Najneskôr týždeň po tom, čo príslušní manažéri infraštruktúry zverejnia konečný cestovný poriadok služby osobnej železničnej dopravy, každý železničný podnik, prípadne držiteľ údajov udelí prístup ku všetkým údajom o existujúcich tarifách v súvislosti s danou službou v súlade s článkom 6 ods. 3 s cieľom zabezpečiť, aby danú službu bolo možné zakúpiť vopred bez toho, aby tým boli dotknuté iné tarify za rovnakú službu osobnej železničnej dopravy, ktoré by boli sprístupnené v súlade s ich príslušnými predajnými podmienkami.

6. Aspoň šesť dní pred nadobudnutím účinnosti aktualizácie tarify za službu osobnej železničnej dopravy a bez toho, aby tým boli dotknuté iné tarify za rovnakú službu, ktoré by boli sprístupnené v súlade s ich príslušnými predajnými podmienkami, udelí železničný podnik, prípadne držiteľ údajov zodpovedný za tieto zmeny prístup k príslušným údajom v súlade s článkom 6 ods. 3.

7. Údaje o tarifách zdieľané podľa článku 6 ods. 3 predstavujú:

   a) primeraný formát a technický prostriedok v tomto poradí v zmysle článku 9 ods. 3 a článku 10 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/782 na udelenie digitálneho prístupu k podmienkam týkajúcim sa všetkých príslušných poplatkov ako súčasti informácií pred cestou uvedených v časti I prílohy II k uvedenému nariadeniu a na splnenie zodpovedajúcich povinností podľa článku 9 ods. 1 a článku 10 ods. 5 uvedeného nariadenia;

   b) digitálny strojovo čitateľný formát v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 na udelenie digitálneho prístupu k základným spoločným štandardom a osobitným poplatkom uvedeným v bode 1.2 písm. c) podbode i) a v bode 1.3 písm. a) prílohy k uvedenému nariadeniu ako súčasti statických cestovných údajov.

4.3.2. *Správa pravidiel týkajúcich sa vydávania a kontrol cestovných lístkov*

1. V záujme vykonávania pravidiel na konzistentné vydávanie cestovných lístkov a kontrolu cestovných lístkov medzi železničnými podnikmi, distribútormi, vydavateľmi a organizáciami, ktoré kontrolujú cestovné lístky, každý železničný podnik udelí prístup k:

   a) prepravným podmienkam stanoveným v bode 4.4;

   b) predaju železničných cestovných lístkov a pravidlám kontroly cestovných lístkov.

2. Každý železničný podnik, prípadne držiteľ údajov zdieľa opis pravidiel na vydávanie cestovných lístkov a kontrolu cestovných lístkov ako štruktúrované údaje v strojovo čitateľnom formáte s akýmkoľvek distribútorom alebo akýmkoľvek vydavateľom, ktorý je oprávnený vytvoriť prepojený odkaz na dostupnosť jeho produktov, ako aj s organizáciami, ktoré kontrolujú cestovné lístky.

Aspekty súvisiace s technickou interoperabilitou spoločného používania zodpovedajúcich údajov sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

4.3.3. *Informácie o online predajných kanáloch železničných podnikov*

Pokiaľ zainteresovaná strana v oblasti telematiky zapojená do plánovania cesty v rámci procesov predaja železničných cestovných lístkov poskytuje informácie vyplývajúce z plánovania cesty na základe údajov sprístupnených podľa článkov 4 a 6 pre produkty železničnej dopravy, ktoré nie je oprávnená predávať ani distribuovať, musí vytvoriť aspoň prepojený odkaz na tieto informácie na online predajných kanáloch uvedených v bode 4.2.1 ods. 2 podbode u).

4.4. **Prepravné podmienky**

4.4.1. *Všeobecne*

1. Údaje súvisiace s prepravnými podmienkami musia obsahovať informácie uvedené v bodoch 4.4.2 až 4.4.6.

2. Každý železničný podnik v súvislosti so službami osobnej železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje, udelí prístup k údajom súvisiacim s prepravnými podmienkami podľa článku 6 ods. 1, ktoré sa majú používať za podmienok licencie Creative Commons BY-NC-ND 4.0 alebo akejkoľvek rovnocennej alebo menej obmedzujúcej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

3. Každý železničný podnik zverejní a na svojom oficiálnom webovom sídle zobrazí prepravné podmienky uplatniteľné na služby osobnej železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje.

4. Pokiaľ maloobchodný predajca predstaví službu osobnej železničnej dopravy, na svojom oficiálnom webovom sídle a v mobilných aplikáciách zobrazí prepravné podmienky vychádzajúce z údajov, ku ktorým má prístup v súlade s bodom 2 alebo prostredníctvom odkazu na zverejnenie príslušného železničného podniku v súlade s bodom 3.

5. Webové sídlo a mobilné aplikácie používané na zobrazenie prepravných podmienok podľa bodov 4 a 5 musia byť vnímateľné, ovládateľné, zrozumiteľné a spoľahlivé v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v špecifikáciách uvedených v indexovom čísle [P.6] dodatku C.

6. Prezentácia prepravných podmienok sa musí zobrazovať jasne identifikovaným spôsobom a sprístupniť v súlade s článkom 22 nariadenia (EÚ) 2021/782 a so špecifikáciami stanovenými v prílohe k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1300/2014 ([7]) (TSI PRM), ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe.

([7]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

7. Železničný podnik zodpovedný za tieto zmeny udelí aspoň šesť dní pred nadobudnutím účinnosti aktualizácie prepravných podmienok služby osobnej železničnej dopravy prístup k zodpovedajúcim údajom podľa článku 6. Železničné podniky vytvoria zoznam bodov, ktoré sa zmenili v porovnaní s predchádzajúcou verziou. V súvislosti s každou zmenou udržiavajú prístup k skoršej verzii údajov, a to minimálne rok po skončení jej platnosti.

8. Prepravné podmienky zdieľané podľa článku 6 ods. 1 predstavujú:

   a) príslušný formát a technický prostriedok v uvedenom poradí v zmysle článku 9 ods. 3 a článku 10 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/782 na udelenie digitálneho prístupu k všeobecným podmienkam uplatniteľným na zmluvu v rámci informácií pred cestou uvedených v časti I prílohy II k uvedenému nariadeniu a na splnenie zodpovedajúcich povinností podľa článku 9 ods. 1 a článku 10 ods. 5 uvedeného nariadenia;

   b) digitálny strojovo čitateľný formát v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1926 na udelenie digitálneho prístupu k rôznym podmienkam uvedeným v bode 1.3 písm. a) prílohy k uvedenému nariadeniu ako časti statických cestovných údajov.

4.4.2. *Prepravné podmienky týkajúce sa cestujúcich*

Každý železničný podnik, prípadne maloobchodný predajca upriami pozornosť cestujúcich na tieto informácie súvisiace s prepravnými podmienkami týkajúcimi sa cestujúcich:

a) prepravné podmienky železničného podniku;

b) informácie o právach cestujúcich podľa článku 30 nariadenia (EÚ) 2021/782;

c) akceptované spôsoby platby;

d) predajné a popredajné podmienky, najmä v prípade výmeny cestovných lístkov a náhrady za ne;

e) postupy na podávanie sťažností bez toho, aby tým bol dotknutý článok 18 nariadenia (EÚ) 2021/782 a v súlade s ním.

4.4.3. *Prepravné podmienky týkajúce sa osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou a pomoc takýmto osobám*

4.4.3.1. Prístupnosť železničného koľajového vozidla

Každý železničný podnik, prípadne príslušný maloobchodný predajca upriami pozornosť cestujúcich na tieto informácie súvisiace s prístupnosťou železničného koľajového vozidla:

a) typy vlakov a čísla vlakov, pokiaľ sú k dispozícii zariadenia pre osoby so zníženou pohyblivosťou (číslo linky, pokiaľ nemožno zverejniť číslo konkrétneho vlaku);

b) typy a minimálne počty zariadení pre osoby so zníženou pohyblivosťou vo vlakoch, ako sa stanovuje v špecifikácii TSI PRM, uvedené v dodatku A k tejto prílohe za bežných prevádzkových podmienok;

c) spôsoby žiadania o pomoc s nastupovaním do vlakov a vystupovaním z vlakov, najmä tieto informácie:

   i) lehota na oznámenie;

   ii) kontaktné miesta na účely žiadania o pomoc vrátane e-mailovej adresy a telefónneho čísla kancelárií pre pomoc osobám so zníženou pohyblivosťou;

   iii) pracovná doba;

   iv) podmienky, za ktorých sa poskytuje pomoc v súlade s článkami 23 a 24 nariadenia (EÚ) 2021/782;

d) maximálna povolená veľkosť a hmotnosť invalidných vozíkov, vrátane hmotnosti cestujúceho, bez toho, aby tým bola dotknutá špecifikácia TSI PRM, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe;

e) prepravné podmienky týkajúce sa sprevádzajúcich osôb a/alebo zvierat;

f) odkaz, na ktorom sú k dispozícii podmienky prístupu na stanicu v súlade s bodom 4.4.3.2.

4.4.3.2. Prístupnosť staníc

1. Každý železničný podnik, prípadne maloobchodný predajca upriami pozornosť cestujúcich na informácie súvisiace s prístupnosťou staníc odchodu a príchodu na základe údajov o prístupnosti uvedených v bode 2, ak sú takéto údaje k dispozícii.

2. Subjekt zodpovedný za zber, uchovávanie a výmenu údajov o prístupnosti v súlade s článkom 7a TSI PRM zhromažďuje, konvertuje a prenáša tieto údaje do európskej databázy prístupnosti železničných staníc (ďalej len „ERSAD“), ktorú spravuje agentúra v súlade s TSI PRM, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe. Tieto údaje sa prenášajú v súlade s formátom stanoveným v špecifikáciách uvedených v dodatku C pod indexovým číslom [B.15] tejto prílohy a za podmienok prístupu vyplývajúcich z licencie Creative Commons BY-NC-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej otvorenej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

4.4.4. *Prepravné podmienky týkajúce sa batožiny*

Každý železničný podnik, prípadne maloobchodný predajca upriami pozornosť cestujúcich na informácie súvisiace s prepravnými podmienkami týkajúcimi sa batožiny vrátane prepravy batožiny, pokiaľ je registrácia batožiny v ponuke.

4.4.5. *Prepravné podmienky týkajúce sa bicyklov*

1. Pokiaľ je preprava bicyklov v ponuke v súlade s článkom 6 nariadenia (EÚ) 2021/782, každý železničný podnik, prípadne maloobchodný predajca upriami pozornosť cestujúcich na tieto informácie súvisiace s prepravnými podmienkami na prepravu bicyklov:

   a) typy a čísla vlakov, v ktorých je k dispozícii preprava bicyklov, a pokiaľ verejnosť nemá k dispozícii žiadne číslo vlaku, číslo linky vrátane typov a počtu bicyklov, ktoré sú povolené;

   b) konkrétne časy a obdobia, počas ktorých môže byť preprava bicyklov obmedzená vrátane podrobností uvedeného obmedzenia;

   c) akékoľvek príslušné tarify týkajúce sa prepravy bicyklov;

   d) či sa vyžaduje osobitná rezervácia miesta pre bicykel vo vlaku a spôsob, akým sa má rezervovať vrátane:

      i) lehoty na oznámenie;

      ii) podrobností konkrétnych predajných kanálov na účely rezervácie miesta pre bicykel a v prípade potreby pracovnej doby;

   e) aktuálne informácie o dostupnosti kapacity na prepravu bicyklov.

2. Každý železničný podnik, ktorý prepravu bicyklov neponúka, to musí uviesť.

4.4.6. *Prepravné podmienky na prepravu vozidiel, motocyklov a lodí (ďalej len „vozidiel“)*

Každý železničný podnik, prípadne maloobchodný predajca upriami pozornosť cestujúcich na nasledujúce informácie súvisiace s podmienkami týkajúcimi sa prepravy vozidiel, pokiaľ službu prepravy vozidiel ponúka:

a) typy a čísla vlakov, v ktorých je preprava vozidiel k dispozícii;

b) konkrétne časy a obdobia, počas ktorých je preprava vozidiel k dispozícii;

c) štandardné tarify týkajúce sa prepravy vozidiel vrátane taríf za umiestnenie cestujúcich, pokiaľ železničný podnik takéto umiestnenie ponúka;

d) konkrétnu adresu a čas nakládky vozidiel do vlaku;

e) konkrétnu adresu a čas príchodu vlaku do cieľovej stanice, v ktorej sa vozidlá budú vykladať z vlaku;

f) veľkosť, hmotnosť a iné obmedzenia týkajúce sa prepravy vozidiel.

4.5. **Dostupnosť a rezervácie**

4.5.1. *Všeobecne*

1. Povolenie poskytnúť službu na potvrdenie individuálnych dohôd, konkrétne rezervácie, napríklad prepravy, umiestnenia alebo pomoci, môže byť na žiadosť distribútora súčasťou jedinej transakcie, ktorá je kombináciou zmluvy o preprave a jedného alebo viacerých konkrétnych typov pomoci alebo osobitných typov umiestnenia.

2. Rezervácia sa okrem zmluvy o preprave môže prípadne vzťahovať len na predaj rezervácie konkrétneho typu pomoci alebo akéhokoľvek typu umiestnenia cestujúceho, ako je sedadlo, ležadlo, lôžkové oddelenie, prednostné sedadlo alebo miesto pre invalidný vozík. Môže sa týkať aj rezervácie služby osobnej železničnej dopravy súvisiacej s prepravou batožiny alebo vozidla alebo rezervácie miesta pre bicykel.

3. Dostupnosť produktu železničnej dopravy je produkt železničnej dopravy, ktorý si môže cestujúci v danom okamihu kúpiť:

   a) konkrétny typ pomoci;

   b) konkrétny typ umiestnenia;

   c) preprava batožiny, vozidla alebo bicykla;

   d) konkrétna cena, ktorá podlieha riadeniu výnosov.

4. Pokiaľ sa na tarifu alebo produkt vzťahuje kontrola dostupnosti, ale je buď vypredaná/ý, alebo sa neuplatňuje pri nákupe zo strany cestujúceho v danom okamihu v súvislosti s konkrétnym vlakom, informácie o zodpovedajúcich službách zostávajú dostupné a ponúka ich distribútor alebo maloobchodný predajca na požiadanie.

5. Distribútor musí mať možnosť spravodlivo, transparentne a nediskriminačne kombinovať produkty železničnej dopravy získané od jedného alebo viacerých železničných podnikov alebo iných distribútorov, a to nezávisle od zapojeného železničného podniku. Distribútor musí mať možnosť získať informácie o ceste z plánovača cesty a určiť príslušné ceny alebo cenové rozpätie týkajúce sa každého úseku cesty cestujúceho, a to buď ako celku, alebo prípadne jeho častí. V plánovači cesty aj v systéme distribútora na stanovovanie cien musí byť možné používať údaje, ku ktorým bol prístup získaný podľa článkov 4 a 6 tohto nariadenia. Distribútori musia mať možnosť kontrolovať dostupnosť produktov železničnej dopravy prostredníctvom prideľovacieho systému železničného podniku a distribútori musia umožnia rezerváciu týchto produktov železničnej dopravy.

6. Maloobchodný predajca musí mať možnosť spravodlivo, transparentne a nediskriminačne kombinovať produkty železničnej dopravy získané od jedného alebo viacerých distribútorov.

7. Ak distribútor alebo maloobchodný predajca kombinuje železničné produkty, dá vydavateľom príslušných cestovných lístkov pokyn, aby v súlade s bodom 4.6 oznámili železničným podnikom, ktoré prevádzkujú dopravné služby súvisiace s týmito cestovnými lístkami, o kombináciách cestovných lístkov.

8. Špecifikácie súvisiace s kombináciou produktov distribútora alebo maloobchodného predajcu, ako aj zodpovedajúca komunikácia medzi nimi, sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

9. Okrem špecifikácií súvisiacich s rozhraniami API, ktoré majú distribútori používať na kontrolu dostupnosti alebo rezerváciu produktu železničnej dopravy, stanovených v bode 4.5 sa špecifikácie súvisiace s rozhraniami API používanými na distribúciu a predaj produktu železničnej dopravy v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

4.5.2. *Žiadosť týkajúca sa dostupnosti a o rezervácie*

1. Každý distribútor zabezpečí, aby jeho distribučný systém zdieľal žiadosti zákazníkov (maloobchodných predajcov alebo klientov) týkajúcich sa dostupnosti alebo rezervácie konkrétneho produktu železničnej dopravy s príslušnými železničnými podnikmi prostredníctvom ich prideľovacích systémov v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.5] dodatku C ([8]) a na základe zmluvných ustanovení.

2. V súlade s časťou III prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2021/782 pôjde o tieto rôzne druhy žiadostí o rezerváciu:

   a) žiadosť týkajúca sa dostupnosti;

   b) žiadosť o rezerváciu;

   c) žiadosť o čiastočné zrušenie;

   d) žiadosť o úplné zrušenie.

3. Žiadosť týkajúca sa dostupnosti zdieľaná podľa odseku 1 a článku 6 ods. 4 predstavuje primeraný technický prostriedok v zmysle článku 10 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2021/782 na udelenie digitálneho prístupu k operáciám v rezervačných systémoch uvedených v časti III prílohy II k uvedenému nariadeniu a splnenie zodpovedajúcich povinností podľa článku 10 ods. 5 uvedeného nariadenia.

4.5.3. *Odpoveď týkajúca sa dostupnosti a rezervácie*

1. Pokiaľ distribútor podal žiadosť týkajúcu sa dostupnosti alebo rezervácie v súlade s bodom 4.5.2, príslušné železničné podniky zabezpečia, aby ich prideľovacie systémy zdieľali odpoveď so žiadajúcim distribučným systémom tohto distribútora v súvislosti s produktom železničnej dopravy, ktorý uviedol, a v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.5] dodatku C a na základe zmluvných ustanovení.

2. Rôzne druhy odpovedí na rezerváciu:

   a) odpoveď týkajúca sa dostupnosti;

   b) potvrdenie žiadosti o rezerváciu;

   c) potvrdenie žiadosti o čiastočné zrušenie;

   d) potvrdenie žiadosti o úplné zrušenie;

   e) návrh náhrady;

   f) záporná odpoveď.

4.5.4. *Dostupnosť pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou a jej rezervácia*

1. Každý železničný podnik a každý distribútor zabezpečia, aby ich prideľovacie systémy a ich distribučný systém v tomto poradí umožňovali spoločné používanie údajov súvisiacich s prepravou osôb so zníženou pohyblivosťou a s pomocou takýmto osobám v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.10] dodatku C.

2. Každý železničný podnik zabezpečí, aby jeho prideľovací systém umožňoval vydávanie čísla potvrdenia rezervácie pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou v súvislosti s každým odchodom a príchodom každej rezervovanej služby osobnej železničnej prepravy. Číslo potvrdenia dáva cestujúcemu záruku a istotu, že pomoc bude poskytnutá, a stanovuje zodpovednosť železničného podniku za poskytnutie pomoci.

4.5.5. *Dostupnosť miest pre bicykle a ich rezervácie*

Aspoň v súvislosti so službami osobnej železničnej dopravy, v prípade ktorých sa vyžaduje rezervácia miest pre bicykle v súlade s článkom 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2021/782, každý železničný podnik zabezpečí, aby bol jeho prideľovací systém schopný uskutočňovať kontrolu dostupnosti miest pre bicykle alebo ich rezerváciu v súlade so špecifikáciami stanovenými v bodoch 4.5.2 a 4.5.3 tejto prílohy.

([8]) Pre žiadosti týkajúce sa dostupnosti alebo rezervácie pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou a následné odpovede sa namiesto toho stanovujú príslušné špecifikácie v bode 4.5.4.

4.5.6. *Dostupnosť a rezervácie na účely prepravy automobilov*

Aspoň v súvislosti so službami osobnej železničnej dopravy, v rámci ktorých sa ponúka preprava vozidiel, každý železničný podnik zabezpečí, aby bol jeho prideľovací systém schopný uskutočňovať kontrolu dostupnosti prepravy vozidiel alebo jej rezerváciu v súlade so špecifikáciami stanovenými v bodoch 4.5.2 a 4.5.3.

4.6. **Vydávanie cestovných lístkov na distribúciu produktov**

Vydavateľ je zodpovedný za vydávanie cestovných lístkov v súlade s bodmi 4.6.1, 4.6.2 a 4.6.3, a to aj za nahlasovanie cestovných lístkov, ktoré vydal na služby osobnej dopravy, železničným podnikom prevádzkujúcim túto dopravnú službu.

4.6.1. *Bezpečnostné prvky týkajúce sa elektronického doručovania*

1. Každý vydavateľ cestovného lístka alebo rezervácie služby osobnej železničnej dopravy vygeneruje bezpečnostné údaje v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [B.12] dodatku C ihneď po úspešnom odoslaní údajov o stave distribúcie a o predajnej transakcii do distribučného systému distribútora.

2. S cieľom zabezpečiť, aby príslušné organizácie na kontrolu cestovných lístkov mohli skontrolovať pravosť bezpečnostných prvkov, vytvorí vydavateľ tieto bezpečnostné prvky na elektronické doručovanie pomocou infraštruktúry verejného kľúča (PKI) v súlade s bodom 1.3 písm. b).

4.6.2. *Odkaz na dokumentáciu*

1. Každý vydavateľ vyhotoví odkaz na dokumentáciu v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.5] dodatku C s cieľom nahlásiť cestovné lístky alebo rezervácie, ktoré vydal príslušným železničným podnikom. Každý vydavateľ vykoná tieto úkony:

   a) odkaz na dokumentáciu prepojí so všetkými údajmi týkajúcimi sa cestovného lístka;

   b) odkaz na dokumentáciu zaregistruje v prideľovacom systéme príslušných železničných podnikov;

   c) zahrnie odkaz na dokumentáciu týkajúcu sa cestovného lístka alebo rezervácie cestujúceho.

2. Ihneď po úspešnom odoslaní údajov o stave distribúcie a o predajnej transakcii do distribučného systému distribútora vydavateľ vykoná postup stanovený v bode 1.

4.6.3. *Druhy a formáty cestovných lístkov*

1. Každý železničný podnik a organizácia na kontrolu cestovných lístkov musí prijímať aspoň cestovné lístky vydané elektronicky v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.11] dodatku C, s výnimkou týchto prípadov:

   a) cestovný lístok nie je primeraný na uskutočňovanú jazdu cestujúceho;

   b) organizácia na kontrolu cestovných lístkov má opodstatnené dôvody domnievať sa, že ide o podvod;

   c) cestovný lístok sa nepoužíva v súlade s prepravnými podmienkami uvedenými v bode 4.4.

2. Každý vydavateľ musí byť aspoň schopný použiť jeden z druhov a formátov cestovných lístkov v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.11] dodatku C s cieľom vydať lístok cestujúcemu za zakúpený produkt železničnej dopravy.

3. Tie isté druhy a formáty cestovných lístkov musia akceptovať železničné podniky v prípade nákupov, ktoré vykonáva jeden zo zapojených železničných podnikov (ďalej len „priamy predaj“), a v prípade nákupov, ktoré vykonáva nezávislý vydavateľ (ďalej len „nepriamy predaj“).

4.6.4. *Kontrola cestovných lístkov a úprava stavu cestovného lístka*

Organizácie na kontrolu cestovných lístkov, ktorým boli od vydavateľa doručené bezpečnostné certifikáty za vydané lístky, musia s vydavateľmi cestovných lístkov zdieľať údaje o kontrole cestovných lístkov a zmeny stavu cestovných lístkov v súlade s bodmi 4.6.4.1 a 4.6.4.2.

4.6.4.1. Vysvetlivky k cestovnému lístku

1. Správy na účely vyzdvihnutia cestovných lístkov online („RetrieveTicketRequest“; „RetrieveTrainTicketRequest“) a správa týkajúca sa vysvetliviek k cestovnému lístku („AddAnnotationRequest“) musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.14] dodatku C.

2. Organizácia vykonávajúca kontrolu cestovných lístkov zašle vydavateľovi cestovného lístka, ktorý kontroluje, správu na vyzdvihnutie tohto cestovného lístka online („RetrieveTicketRequest“; „RetrieveTrainTicketRequest“).

3. Organizácia vykonávajúca kontrolu cestovných lístkov zašle vydavateľovi cestovného lístka, ktorý kontroluje, a iným organizáciám vykonávajúcim kontrolu cestovných lístkov, ktoré sa podieľajú na kontrole tohto cestovného lístka, vysvetlivku k cestovnému lístku („AddAnnotationRequest“).

4.6.4.2. Žiadosť o náhradu cestovného alebo náhradu škody

1. Žiadajúci distribučný systém distribútora odošle žiadosti o náhradu cestovného alebo náhradu škody v mene cestujúcich do prideľovacieho systému príslušných železničných podnikov v súvislosti s príslušným cestovným lístkom alebo priamym cestovným lístkom.

2. Štruktúra žiadostí o náhradu cestovného alebo náhradu škody cestujúcich musí byť v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2024/949 ([9]). Príslušné špecifikácie týkajúce sa interoperabilného spoločného používania údajov medzi príslušným distribútorom a železničným podnikom sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.

4.7. **Cestovné informácie pre cestujúcich v železničnej doprave počas cesty**

4.7.1. *Informácie na stanici*

4.7.1.1. Všeobecne

1. Každý manažér stanice poskytne cestujúcim na stanici podľa článku 9 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2021/782 vizuálne a hovorené cestovné informácie pre cestujúcich, ktoré sú dostupné v súlade s článkom 22 nariadenia (EÚ) 2021/782 a so špecifikáciami stanovenými v TSI PRM, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe.

2. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexových číslach [P.2] a [P.4] dodatku C k tejto prílohe prepojí ním držané informácie súvisiace so stanicou vrátane nástupíšť, prípadne častí nástupišťa, kde majú vlaky zastaviť, s nasledujúcimi informáciami týkajúcimi sa príchodu a odchodu vlakov:

   a) vlaková doprava na základe údajov uvedených v správach doručených podľa bodu 2.6;

   b) zostava vlaku na základe údajov uvedených v správach doručených podľa bodu 2.5.1.

3. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov udelí prístup k informáciám prepojeným podľa bodu 2 iným zainteresovaným stranám v oblasti telematiky v súlade s článkom 4 a prostredníctvom národných prístupových bodov, ktoré sa majú použiť za podmienok licencie Creative Commons BY-ND 4.0 alebo akejkoľvek inej rovnocennej alebo menej obmedzujúcej licencie alebo akýchkoľvek iných rovnocenných alebo menej obmedzujúcich podmienok prístupu, na ktorých sa zapojené zainteresované strany vzájomne dohodnú.

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/949 z 27. marca 2024, ktorým sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 stanovuje jednotný formulár žiadostí o náhradu cestovného a náhradu škody pre cestujúcich v železničnej preprave za meškanie spoja, zmeškanie prípoja a odrieknutie železničného spoja (Ú. v. EÚ L, 2024/949, 2.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

4. Ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe, ustanovenia bodu 1 sa uplatňujú bez toho, aby tým boli dotknuté ustanovenia špecifikácie TSI PRM, na stanice, na ktorých boli obnovené, inovované alebo nanovo inštalované informačné systémy, konkrétne systémy hlasových oznámení alebo dynamické vizuálne zariadenia, ako sú displeje.

5. Každý manažér stanice, prípadne manažér infraštruktúry alebo držiteľ údajov v súlade s článkom 15 ods. 3 a 4 rozhodne o týchto bodoch:

   a) type nainštalovaných informačných systémov, konkrétne systémov hlasových oznámení alebo dynamických vizuálnych zariadení, ako sú displeje;

   b) čase poskytnutia informácií;

   c) mieste v priestoroch stanice, na ktorom bude tento informačný systém nainštalovaný.

4.7.1.2. Odchody vlakov

Každý manažér stanice poskytne cestujúcim na stanici aspoň tieto informácie o odchode vlaku:

a) typ a číslo vlaku;

b) cieľové stanice;

c) všetky medzizastávky a ich hlavné prípoje osobnej železničnej dopravy;

d) čas odchodu;

e) nástupište alebo koľaj odchodu;

f) súlad medzi časťami nástupišťa a číslami osobných vozňov v prípade potreby vrátane súvisiacich služieb a zariadení vo vlaku.

4.7.1.3. Príchody vlakov

Každý manažér stanice poskytne cestujúcim na stanici aspoň tieto informácie o príchode:

a) typ a číslo vlaku;

b) východiskové stanice;

c) všetky medzizastávky;

d) čas príchodu;

e) príchodové nástupište alebo koľaj.

4.7.1.4. Odchýlky od plánovaných informácií

1. Pokiaľ sa služba osobnej železničnej dopravy odchyľuje od cestovného poriadku, príslušní manažéri infraštruktúry včas poskytnú manažérom stanice príslušné informácie o doprave a cestovné informácie a odchýlky od plánovaných informácií stanovených v bode 3 a v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

2. V prípade odchýlky od plánovaných informácií každý manažér stanice poskytne cestujúcim na stanici informácie o chode a o prognóze v reálnom čase. Príslušné odchýlky musia byť jasne označené, aby si ich cestujúci na stanici všimli.

3. Odchýlky od plánovaných informácií musia na základe údajov o vlakovej doprave stanovených v bode 2.6 zahŕňať aspoň tieto informácie:

   a) meškania a, ak sú známe, ich dôvody, ako súčasť príčiny meškania vlaku;

   b) zmenu koľaje alebo nástupišťa ako súčasť informácií o chode vlaku;

   c) úplné alebo čiastočné zrušenie vlaku a presmerovanie ako súčasť informácií o úprave cesty vlaku.

4.7.2. *Informácie vo vozidle*

1. Každý železničný podnik poskytne cestujúcim vo vozidle podľa článku 9 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2021/782 aktuálne informácie pre zákazníkov dostupné v súlade s článkom 22 nariadenia (EÚ) 2021/782 a so špecifikáciami stanovenými v TSI PRM, ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe. Takéto informácie sa ukladajú na základe údajov o vlakovej doprave obsiahnutých v správach doručených podľa bodu 2.6 tejto prílohy.

2. Ako sa uvádza v dodatku A k tejto prílohe, ustanovenia bodu 1 sa uplatňujú bez toho, aby tým boli dotknuté ustanovenia špecifikácie TSI PRM, na nové železničné koľajové vozidlá a na obnovené alebo inovované železničné koľajové vozidlá, v ktorých boli obnovené, inovované alebo nanovo inštalované informačné systémy, konkrétne systémy hlasových oznámení alebo displeje.

3. Každý železničný podnik poskytne cestujúcim vo vozidle aspoň tieto informácie:

   a) na stanici odchodu a na akýchkoľvek medzizastávkach:

      i) typ a číslo vlaku;

      ii) cieľové stanice;

      iii) všetky nasledujúce medzizastávky;

      iv) plánovaný čas príchodu do cieľovej stanice a do všetkých nasledujúcich staničných medzizastávok;

   b) odhadovaný čas odchodu, dôvody meškania, ak sú známe, a ďalšie informácie o prerušení;

   c) názov nasledujúcej stanice pred príchodom do akejkoľvek staničnej medzizastávky;

   d) pred príchodom do akejkoľvek veľkej staničnej medzizastávku a do cieľovej stanice:

      i) názov nasledujúcej stanice;

      ii) plánovaný čas príchodu;

      iii) odhadovaný čas príchodu, dôvody meškania, ak sú známe, a ďalšie informácie o prerušení;

      iv) nasledujúce hlavné prípoje osobnej dopravy podľa uváženia železničného podniku.

4. Každý železničný podnik rozhodne o:

   a) druhu nainštalovaných informačných systémov, konkrétne displejov a systémov hlasových oznámení;

   b) čase poskytnutia informácií;

   c) mieste na stanici, na ktorom sa informačné systémy nainštalujú.

4.8. **Spoločné referenčné údaje týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov**

1. Agentúra spravuje nasledujúce zoznamy spoločných kódov týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov ako spoločné referenčné údaje v súlade s článkami 8 a 9 a so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [105] dodatku C a za podmienok licencie EUPL 1.2 udelí prístup na ich používanie:

   a) referenčné údaje týkajúce sa európskych rezervačných systémov;

   b) referenčné údaje kódov v prípade údajov cestovných poriadkov pre cestujúcich;

   c) referenčné údaje kódov v prípade údajov o tarifách;

   d) prvky katalógu údajov;

   e) zoznam kódov cestujúcich;

   f) akékoľvek ďalšie údaje a zoznamy kódov potrebné na používanie technickej dokumentácie uvedenej v dodatku C.

2. Spoločné zoznamy kódov týkajúce sa predaja železničných lístkov musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [1] dodatku C.

4.9. **Spoločné používanie údajov s inými zainteresovanými stranami**

Na účely spoločného používania údajov manažérmi infraštruktúry, manažérmi staníc a železničnými podnikmi s inými zainteresovanými stranami v oblasti telematiky zodpovednými za riadenie spojení medzi službami osobnej železničnej dopravy a inými druhmi osobnej dopravy a inými druhmi dopravy riadenými ako súčasť alebo namiesto služieb osobnej železničnej dopravy sa na údaje zdieľané podľa článku 4 uplatňujú požiadavky stanovené v oddiele 4 tejto prílohy. Takéto údaje sú v súlade len s nasledujúcimi špecifikáciami uvedenými v dodatku C:

a) týkajúcimi sa referenčných údajov lokality stanovených v bode 1.2.2: indexové číslo [P.1];

b) týkajúcimi sa údajov cestovných poriadkov pre cestujúcich stanovených v bode 4.2: indexové čísla [P.2] a [P.4];

c) týkajúcimi sa údajov o tarifách stanovených v bode 4.3: indexové čísla [P.3] a [B.16];

d) týkajúcimi sa cestovných informácií pre cestujúcich počas cesty vlakom vrátane dynamických cestovných informácií a údajov o doprave v súlade s článkom 5 delegovaného nariadenia (EÚ) 2017/1926: indexové číslo [P.5] na základe informácií obsiahnutých v správach uvedených v bode 2.6.1 ods. 1.

5. ZOZNAM OSOBITNÝCH PRÍPADOV

5.1. **Všeobecne**

1. Železničným podnikom, pri ktorých bolo vykonané vlastné posúdenie s kladným výsledkom v súlade s článkom 18, nebráni v prístupe k príslušnej sieti žiadny osobitný prípad.

2. V osobitných prípadoch uvedených v bode 5.2 sa opisujú špeciálne ustanovenia potrebné a povolené v konkrétnych sieťach jednotlivých členských štátov a zahŕňajú požiadavky na rozhranie, na ktoré sa vzťahujú osobitné prípady uvedené v iných aktoch prijatých podľa smerníc (EÚ) 2016/797 alebo (EÚ) 2016/798. Osobitné prípady sú klasifikované takto:

   a) prípad „P“: trvalý;

   b) prípad „T“: dočasný, pričom príslušné požiadavky na interoperabilitu musia byť splnené do určitého dátumu.

5.2. **Zoznam osobitných prípadov**

V súvislosti s touto TSI nie sú uvedené žiadne osobitné prípady.

Dodatok A

VZŤAH ROZHRANIA K INÝM SUBSYSTÉMOM

Rozhrania subsystému „telematické aplikácie“ sú vo vzťahu k iným subsystémom opísané nižšie.

A.1 POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA INTEROPERABILITY SÚVISIACE S PRÍSTUPNOSŤOU

V tabuľke uvedenej nižšie sú stanovené prepojenia medzi požiadavkami uvedenými v prílohe k špecifikácii TSI (ďalej len „TSI Telematika“) a v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. 1300/2014 (ďalej len „TSI PRM“).

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI PRM	
Zariadenia pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou	4.4.3.1	Prístupnosť železničného koľajového vozidla	4.2.2	Subsystém Železničné koľajové vozidlá
Invalidný vozík	4.4.3.1	Prístupnosť železničného koľajového vozidla	Dod. M	Invalidný vozík, ktorý možno prepraviť vlakom
Údaje o prístupnosti	4.4.3.2	Prístupnosť staníc	7.2.1.1	Súpis aktív – infraštruktúra
Informácie pre zákazníkov	4.4.1	Prepravné podmienky	4.2.1.10	Vizuálne informácie
	4.7.1	Informácie na stanici	4.2.1.11	Hlasové informácie
	4.7.2	Informácie vo vozidle	4.2.2.7	Informácie pre zákazníkov
			4.4.1	Prevádzkové pravidlá – subsystém Infraštruktúra
			4.4.2	Prevádzkové pravidlá – subsystém Železničné koľajové vozidlá
	4.7.1.1 ods. 3	Informácie na stanici	7.1	Uplatňovanie tejto TSI [PRM] na novú infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá
	4.7.2 ods. 2	Informácie vo vozidle	7.2	Uplatňovanie tejto TSI [PRM] na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá

A.2 POŽIADAVKY NA INTEROPERABILITU SÚVISIACE S RIADENÍM KAPACITY, PRÍPRAVOU VLAKU A RIADENÍM DOPRAVY

V tabuľke uvedenej nižšie sú stanovené prepojenia medzi požiadavkami uvedenými v prílohe k tejto špecifikácii TSI (ďalej len „TSI Telematika“) a v prílohe k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/773 (ďalej len „TSI OPE“).

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI OPE	
Identifikácia vlakov	2.1	Identifikátory objektov	4.2.3.2	Identifikácia vlakov

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI OPE	
Prideľovanie kapacity	2.3	Prideľovanie kapacity	4.2.3.1	Plánovanie vlakov a cestovný poriadok
			4.2.3.2	Identifikácia vlakov
Dočasné obmedzenia alebo zmena	2.4.4	Zverejnenie obmedzení kapacity	4.2.1.2.2	Tabuľky traťových pomerov
			4.8.1	Dodatočné informácie týkajúce sa infraštruktúry
Príprava vlaku	2.5.1	Zostava vlaku	4.2.2.5.2	Zostava vlaku
			4.2.2.7	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku
			Dodatok J	Zostava vlaku
	2.5.2	Vlak je pripravený	4.2.3.3	Odchod vlaku
Podávanie správ o vlaku	2.5.3	Prognóza pripravenosti vlaku	4.2.3.4.2	Podávanie správ o vlaku
	2.6.3	Informácie o chode vlaku		
	2.6.4	Informácie o prognóze vlaku		
	3.2.3	Informácie o prognóze vozňa	4.2.3.4.4	Prevádzková kvalita
	Dodatok E	Presnosť informácií o prognóze pohybu vlaku a vozňa		
	2.6.8	Historické záznamy údajov týkajúcich sa vlakovej dopravy	4.2.3.5	Zaznamenávanie údajov
Podávanie správ o nákladných vozňoch	3.2.1.3	Vozeň pripravený na pohyb	4.2.2.4.1	Bezpečnosť nákladu

A.3 POŽIADAVKY NA INTEROPERABILITU SÚVISIACE S HLUKOM

V nasledujúcej tabuľke sú stanovené prepojenia medzi požiadavkami uvedenými v prílohe k tejto špecifikácii TSI (ďalej len „TSI Telematika“) a v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. 1304/2014 (ďalej len „TSI NOI“).

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI NOI	
Prideľovanie kapacity	2.3	Prideľovanie kapacity	Dodatok D	Tichšie trasy
Príprava vlaku	2.5.1	Zostava vlaku	4.4.	Osobitné pravidlá týkajúce sa prevádzky vozňov na tichších trasách
			7.2.2	Dodatočné ustanovenia týkajúce sa uplatňovania tejto TSI na existujúce vozne

A.4 POŽIADAVKY NA INTEROPERABILITU SÚVISIACE S RIADENÍM-ZABEZPEČENÍM A NÁVESTENÍM

V nasledujúcej tabuľke sú stanovené prepojenia medzi požiadavkami uvedenými v prílohe k tejto špecifikácii TSI (ďalej len „TSI Telematika“) a v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2023/1695 (ďalej len „TSI CCS“).

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI CCS	
Príprava vlaku	2.5.2	Vlak je pripravený	4.2.4.2	Aplikácie hlasovej a prevádzkovej komunikácie
			4.2.2	Funkcionalita vozidlového zariadenia ETCS

A.5 POŽIADAVKY NA INTEROPERABILITU SÚVISIACEJ S ENERGIOU

V nasledujúcej tabuľke sú stanovené prepojenia medzi požiadavkami uvedenými v prílohe k tejto špecifikácii TSI (ďalej len „TSI Telematika“) a v prílohe k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1301/2014 (ďalej len „TSI ENE“).

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI ENE	
Príprava vlaku	2.5.1	Zostava vlaku	4.2.17	Pozemný systém zberu energetických údajov

A.6 POŽIADAVKY NA INTEROPERABILITU SÚVISIACE S RUŠŇAMI A OSOBNÝMI ŽELEZNIČNÝMI KOĽAJOVÝMI VOZIDLAMI

V nasledujúcej tabuľke sú stanovené prepojenia medzi požiadavkami uvedenými v prílohe k tejto špecifikácii TSI (ďalej len „TSI Telematika“) a v prílohe k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1302/2014 (ďalej len „TSI LOC & PAS“).

Požiadavka	Odkaz v TSI Telematika		Odkaz v TSI LOC & PAS	
Príprava vlaku	2.5.1	Zostava vlaku	4.2.8.2.8	Vozidlový systém na meranie energie

Dodatok B

ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV

V nasledujúcej tabuľke sa stanovujú požiadavky a skúšobné postupy pre subsystém telematiky, ktoré sú v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 otvorenými bodmi. Otvorenými bodmi sú aj skúšobné postupy, ktoré sa majú uplatniť na posúdenie zhody s danými požiadavkami.

Bod týkajúci sa TSI Telematika	Otvorený bod
Požiadavky	
1.1	Dodatočné úrovne integrity a závislosti týkajúce sa údajov, ktoré sa majú použiť na zaistenie bezpečnosti prevádzky
1.7.1	Webové používateľské rozhrania na riadenie kapacity, prípravu vlaku a riadenie dopravy
1.7.2	Webové používateľské rozhrania na riadenie nákladných vozňov a ich nákladu
2.1.7 ods. 3	Identifikácia pohybov posunovania
2.2	Strategické riadenie kapacity infraštruktúry
2.3.1 ods. 4	Plánovanie posunovania a odstavovania
2.3.1 ods. 5	Koordinácia procesov viacerých sietí v oblasti riadenia kapacity
2.3.1 ods. 8	Časová hranica týkajúca sa *ad hoc* žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry
2.3.9	Proces koordinácie prideľovania kapacity
2.4.1	Koordinácia obmedzení kapacity
2.4.2	Konzultácia so zainteresovanými stranami, ktorých sa dotknú plánované obmedzenia kapacity
2.4.3	Zverejnenie obmedzení kapacity
2.6.7 ods. 2	Úprava úseku cesty
3.1.2	Systémy rezervácie, platenia a fakturácie pre služby nákladnej železničnej dopravy
3.2.1.1 ods. 4	Geolokalizácia polohy nákladných vozňov
3.2.1.3 ods. 5	Náklad pripravený na pohyb
3.2.2	Pohyb intermodálnych nákladových jednotiek
4.2.2.4	Výpočet časových lehôt na prestup a dodatočných časov na odbavenie
4.3.2 ods. 2	Riadenie predaja železničných cestovných lístkov a pravidlá týkajúce sa kontroly cestovných lístkov
4.5.1 ods. 7	Kombinácia produktov železničnej dopravy distribútora alebo maloobchodného predajcu a komunikácia medzi nimi
4.5.1 ods. 8	Rozhrania API používané na distribúciu a predaj produktu železničnej dopravy s výnimkou kontroly jeho dostupnosti alebo jeho rezervácie
4.6.4.2 ods. 2	Žiadosti o náhradu cestovného alebo náhradu škody
Skúšobné postupy	
Dodatok D.3.B ods. 1	Skúšobné postupy týkajúce sa údajov o tarifách
Dodatok D.3.C ods. 1	Skúšobné postupy týkajúce sa kontroly dostupnosti a rezervácií

Dodatok C

ZOZNAM REFERENČNÝCH NORIEM A TECHNICKÁ DOKUMENTÁCIA

C.0 SÉMANTICKÉ VYHOTOVOVANIE VERZIÍ TECHNICKEJ DOKUMENTÁCIE

1. Zatiaľ čo nižšie sú uvedené len základné verzie technickej dokumentácie, ak údržba technickej dokumentácie vedie k menšiemu alebo údržbovému zneniu, agentúra ho môže vydať ako prijateľný prostriedok preukázania zhody v súlade s článkom 12 ods. 2.

2. Pokiaľ aktualizácia technickej dokumentácie vedie k novej základnej verzii, musí táto aktualizácia zahŕňať orientačné prechodné obdobie na účely uplatňovania do momentu, kým bude toto nariadenie znovu revidované s cieľom aktualizovať odkazy uvedené v tabuľkách C.1 až C.4.

C.1 ZOZNAM SPOLOČNEJ REFERENČNEJ TECHNICKEJ DOKUMENTÁCIE

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[1]	**Ontológia ERA – Verzia 4** **Ontológia železničného systému**		
		1.4	Oblasť: telematika
[2]	**ERA/TD/CCT – verzia 2** **Kodifikácia kombinovanej dopravy**		
	Identifikátory INJ	3.3.3 ods. 3 písm. a)	2.3.1
	Typ INJ	3.3.3 ods. 3 písm. b)	
	Kompatibilita nákladných vozňov s INJ a trasami		3
	Certifikácia a registrácia INJ	3.3.3 ods. 5 písm. a)	2.3.2

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[100]	**ERA-TD-100 – Verzia 4** **Čísla a diagramy sekvencie telematických správ**		
	Prideľovanie kapacity	2.3	2
	Príprava vlaku	2.5	3
	Údaje o vlakovej doprave	2.6	4, 5
	Nákladný list	3.1.1	6
	Pohyb nákladných vozňov	3.2.1	7
	Dostupnosť a rezervácia	4.5	8
	Dostupnosť a rezervácia pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou	4.5.4	9
[103]	**ERA-TD-103 – Verzia 4** **Referenčné údaje**		
	Spoločné referenčné údaje		
	Referenčné údaje organizácií	1.2.1	3, 5, 8
	Referenčné údaje lokalít	1.2.2	3, 4, 8
	Referenčné údaje týkajúce sa nákladu		
	Referenčné údaje o železničných koľajových vozidlách	3.3.2	3, 6, 8
	Referenčné údaje o intermodálnych nákladových jednotkách	3.3.3	3, 7, 8

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[105]	**ERA-TD-105 – Verzia 4** **Model údajov a správ XSD**		
	Prezentácia údajov	1.4 ods. 2 písm. a)	Telematics_catalogue
	Spoločné referenčné údaje týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov		
	Referenčné údaje týkajúce sa európskych rezervačných systémov	4.8	Passenger_codelist
	Referenčné údaje kódov súvisiace s údajmi cestovných poriadkov pre cestujúcich		
	Referenčné údaje kódov súvisiace s údajmi o tarifách		
	Katalóg správ – súboru údajov		
	Zoznam kódov cestujúcich		
[106]	**ERA-TD-106 – Verzia 4** **Infraštruktúra verejného kľúča (PKI)**		
	Asymetrické alebo symetrické šifrovanie, infraštruktúra verejného kľúča (ďalej len „PKI“)	1.3 písm. b)	6, 7, 8, 9

C.2 ZOZNAM REFERENČNEJ TECHNICKEJ DOKUMENTÁCIE TÝKAJÚCEJ SA SPOLOČNÉHO POUŽÍVANIA ÚDAJOV SÚVISIACICH S RIADENÍM KAPACITY, RIADENÍM DOPRAVY A PRÍPRAVOU VLAKU

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[104]	**ERA-TD-104 – Verzia 4** **Spoločné rozhranie**		
	Aplikačné programovacie rozhranie (API)	1.7	všetky

C.3 ZOZNAM REFERENČNEJ TECHNICKEJ DOKUMENTÁCIE TÝKAJÚCEJ SA SPOLOČNÉHO POUŽÍVANIA ÚDAJOV SÚVISIACICH S RIADENÍM NÁKLADNÝCH VOZŇOV A ICH NÁKLADU

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[102]	**ERA-TD-102 – Verzia 4** **Spoločná prevádzková databáza vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek („WIMO“)**		
	Spoločná prevádzková databáza vozňov a intermodálnych nákladových jednotiek („WIMO“)	3.3.4.1	všetky

C.4 ZOZNAM REFERENČNÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA PREDAJA ŽELEZNIČNÝCH CESTOVNÝCH LÍSTKOV SÚVISIACICH S OSOBNOU ŽELEZNIČNOU DOPRAVOU A S INFORMÁCIAMI PRE CESTUJÚCICH V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

C.4.A **Zoznam referenčných noriem**

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[P.1]	**CEN/TS 16614-1:2025** **Verejná doprava. Sieť a výmena cestovných poriadkov (NeTEx) – Časť 1: Výmenný formát topológie siete verejnej dopravy**		
	Zdieľanie referenčných údajov o lokalite s inými druhmi dopravy	4.9	všetky

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[P.2]	**CEN/TS 16614-2:2025** **Verejná doprava – Sieť a výmena cestovných poriadkov (NeTEx) – Časť 2: Výmenný formát plánovaných cestovných poriadkov verejnej dopravy**		
	Údaje o cestovných poriadkoch pre cestujúcich v službách osobnej železničnej dopravy	4.2.1	všetky
	Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich súvisiace s časovými lehotami na prestup	4.2.2	
	Zdieľanie údajov cestovných poriadkov pre cestujúcich s inými druhmi dopravy	4.9	
	Cestovné informácie pre cestujúcich na stanici	4.7.1	
[P.3]	**CEN/TS 16614-3:2025** **Verejná doprava – Sieť a výmena cestovných poriadkov (NeTEx) – Časť 3: Výmenný formát údajov o cestovnom vo verejnej doprave**		
	Údaje o tarifách v službách osobnej železničnej dopravy	4.3.1	všetky
	Zdieľanie údajov o tarifách s inými druhmi dopravy	4.9	
[P.4]	**CEN/TS 16614-4:2025** **Verejná doprava – Sieť a výmena cestovných poriadkov (NeTEx) – Časť 4: Európsky profil pre informácie pre cestujúcich**		
	Údaje o cestovných poriadkoch pre cestujúcich v službách osobnej železničnej dopravy	4.2.1	všetky
	Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich súvisiace s časovými lehotami na prestup	4.2.2	
	Zdieľanie údajov cestovných poriadkov pre cestujúcich s inými druhmi dopravy	4.9	
	Cestovné informácie pre cestujúcich na stanici	4.7.1	
[P.5]	**EN 15531-2:2022** **Verejná doprava – Služobné rozhranie služby pre informácie v reálnom čase vzťahujúce sa na prevádzku verejnej dopravy – Časť 2: Komunikačná infraštruktúra**		
	Zdieľanie údajov s inými druhmi dopravy v súvislosti s cestovnými informáciami pre cestujúcich počas cesty vlakom	4.9	všetky
[P.6]	**EN 301549:2021** **Požiadavky na prístupnosť v prípade produktov a služieb IKT**		
	Prístupnosť informácií určených pre cestujúcich		
	Prístupnosť webových sídiel a mobilných aplikácií používaných na predloženie prepravných podmienok cestujúcim	4.4	všetky

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[P.7]	**EN 12896-1:2016** **Verejná doprava – Model referenčných údajov – Časť 1: Spoločné pojmy**		
	Prezentácia údajov	1.4 ods. 2 písm. b)	všetky
	Plne kompatibilné a interoperabilné formáty údajov o tarifách	4.3.1 ods. 2	

C.4.B **Zoznam referenčnej technickej dokumentácie**

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[B.5]	**ERA/TD/B.5 – Verzia 4** **Elektronická rezervácia miest na sedenie/ležanie a elektronický výdaj cestovných dokladov – Výmena správ**		
	Dostupnosť a rezervácia	4.5.2, 4.5.3	2, 3, 4, 5
	Odkaz na dokumentáciu	4.6.2	
[B.10]	**ERA/TD/B.10 – Verzia 4** **Elektronická rezervácia pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou – Výmena správ**		
	Dostupnosť a rezervácia pomoci pre osoby so zníženou pohyblivosťou	4.5.4	4, 5, 6, 7, 8
[B.11]	**ERA/TD/B.11 – Verzia 4** **Štruktúra elektronicky vydávaných cestovných lístkov v osobnej železničnej doprave**		
	Druh a formát cestovných lístkov	4.6.3	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
[B.12]	**ERA/TD/B.12 – Verzia 4** **Digitálne bezpečnostné prvky týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov**		
	Bezpečnostné prvky týkajúce sa elektronického doručovania	4.6.1	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
[B.14]	**ERA/TD/B.14 – Verzia 4** **Výmena informácií o elektronických cestovných lístkoch na účely kontroly**		
	Vysvetlivky k cestovnému lístku	4.6.4.1	2, 3, 4, 5, 6

Index	Vlastnosti, ktoré treba posúdiť	Bod týkajúci sa TSI Telematika	Bod povinnej normy
[B.15]	**ERA/TD/B.15 – Verzia 4** **Európske informácie pre cestujúcich týkajúce sa profilu prístupnosti železničnej stanice**		
	Podmienky prístupu na stanicu	4.4.3.2	2
[B.16]	**ERA/TD/B.16 – Verzia 4** **Informačný profil o európskom cestovnom v železničnej doprave**		
	Údaje o tarifách v službách osobnej železničnej dopravy	4.3.1	Všetky
[B.17]	**ERA/TD/B.17 – Verzia 4** **Skúšobný postup týkajúci sa údajov cestovných poriadkov**		
	Hodnotenie súladu skúšobného postupu v súvislosti s údajmi cestovných poriadkov pre cestujúcich	Dodatok D.3.A	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

Dodatok D

SKÚŠOBNÉ POSTUPY TÝKAJÚCE SA HODNOTENIA SÚLADU

D.1 VLASTNÉ POSÚDENIE A VYHLÁSENIE ZALOŽENÉ NA DÔKAZOCH SÚVISIACE S JEDNOTLIVÝMI IT SPRÁVAMI

1. Telematické aplikácie využívané zainteresovanými stranami v oblasti telematiky musia v záujme vykonávania tohto nariadenia podliehať vlastnému posúdeniu súladu zdieľaných údajov s požiadavkami stanovenými v nariadení. K vlastnému posúdeniu, ktoré vykonávajú zainteresované strany v oblasti telematiky a ktoré sa oznamuje agentúre v súlade s článkom 18, sa priložia nasledujúce informácie, ktoré sa automaticky zhromažďujú vo webovej aplikácii poskytovanej agentúrou:

   a) funkcie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, a odkaz na príslušné body tohto nariadenia vrátane všeobecného štruktúrovaného opisu telematických aplikácií používaných v súvislosti s týmito funkciami;

   b) online dokumentácia správ (vrátane ich postupnosti) testovaných na základe špecifikácií uvedených v nariadení a zodpovedajúce automatické vyhlásenie o súlade založené na dôkazoch, ako sa stanovuje v bode 6;

   c) verzia špecifikácií uvedených v dodatku C, ktoré sa vykonávajú a podliehajú posúdeniu súladu;

   d) súbory sériových správ a súvisiacich zdieľaných štruktúrovaných dátových prvkov, ako aj súbory SHACL alebo XSD používané na potvrdenie platnosti týchto správ.

2. V súvislosti so žiadosťami predloženými agentúre týkajúcimi sa kontrol správnosti automatického vyhlásenia o súlade založeného na dôkazoch, ktoré je výsledkom vlastného posúdenia v súlade s článkom 18 ods. 8, musia informácie uvedené v podbode 1 tohto bodu zahŕňať aj podkladové informácie a časovú os hodnoteného projektu.

3. Pokiaľ sa má existujúce vlastné posúdenie obnoviť v súlade s článkom 18 ods. 5, vlastné posúdenie uvedené v bode 1 sa obmedzí na prvky ovplyvnené zmenami vlastného posúdenia. Informácie zhromaždené podľa bodu 1 zahŕňajú aj odkaz na predchádzajúce vlastné posúdenie alebo na hodnotiacu správu, ktorú agentúra predložila v súlade s článkom 18 ods. 7.

4. Na uľahčenie skúšania správ uvedených v bode 1 písm. b) a ich postupnosti zainteresované strany v oblasti telematiky vykonajú vlastné posúdenie súladu individuálnych správ zavedených a používaných na účely vykonávania tohto nariadenia.

5. Na dosiahnutie súladu správ vlastného posúdenia agentúra sprístupní webovú aplikáciu, pomocou ktorej majú zainteresované strany v oblasti telematiky samé vykonať posúdenie príslušných súborov v súlade s bodom 1 písm. d) s cieľom vykonať automatické skúšanie na základe špecifikácií uvedených v indexovom čísle [1] dodatku C.

6. Po takomto vlastnom posúdení vydá daná webová aplikácia automatické potvrdenie prijatia a výsledok vlastného posúdenia súladu, ktoré majú použiť zainteresované strany v oblasti telematiky, ktoré vlastné posúdenie vykonali, ako vyhlásenie týkajúce sa predpokladaného súladu založené na dôkazoch v súvislosti s testovanými správami alebo postupnosťou správ.

D.2 HODNOTENIE SPRÁVNOSTI VLASTNÉHO POSÚDENIA

1. Pokiaľ agentúra podľa článku 18 ods. 6, 7 a 8 kontroluje správnosť automatického vyhlásenia týkajúceho sa vyhlásenia o predpokladanom súlade založeného na dôkazoch, ktoré je výsledkom vlastného posúdenia, nahlási svoje hodnotenie týkajúce sa toho, či sú využívané telematické aplikácie v súlade so špecifikáciou TSI. Jej hodnotiaca správa musí zahŕňať aspoň tieto aspekty:

   a) súlad všetkých povinných prvkov uvedených v správach;

   b) súlad samotných správ;

   c) súlad postupnosti správ.

D.3 OSOBITNÉ SKÚŠOBNÉ POSTUPY TÝKAJÚCE SA PREDAJA ŽELEZNIČNÝCH CESTOVNÝCH LÍSTKOV

D.3.A **Cestovný poriadok pre cestujúcich**

Skúšobné postupy na hodnotenie súladu s požiadavkami stanovenými v bode 4.2 tejto prílohy musia byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v indexovom čísle [B.17] dodatku C.

D.3.B **Tarify**

1. Skúšobné postupy na hodnotenie súladu s požiadavkami stanovenými v bode 4.3 tejto prílohy sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.
2. Kým sa nevyvinú príslušné skúšobné postupy podľa článku 23 písmen c) a e), zainteresované strany v oblasti telematiky môžu na vlastné posúdenie zlučiteľnosti a interoperability zdieľaných údajov a postupov vykonávaných na základe špecifikácií stanovených v bode 4.3 použiť automatické nástroje na konvertovanie a overovanie založené na otvorenej architektúre.

D.3.C **Kontrola dostupnosti a rezervácia**

1. Skúšobné postupy na hodnotenie súladu s požiadavkami stanovenými v bode 4.5 tejto prílohy sa v súlade s článkom 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 označujú ako „otvorený bod“ a sú uvedené v dodatku B k tejto prílohe.
2. Kým sa nevyvinú príslušné skúšobné postupy podľa článku 23 písmen c) a e), zainteresované strany v oblasti telematiky môžu na vlastné posúdenie zlučiteľnosti a interoperability zdieľaných údajov a postupov vykonávaných na základe špecifikácií stanovených v bode 4.5 použiť nástroje na automatické overovanie založené na otvorenej architektúre.

Dodatok E

PRESNOSŤ INFORMÁCIÍ O PROGNÓZE POHYBU VLAKU A NÁKLADNÉHO VOZŇA

1. Keďže informácie o prognóze týkajúcej sa vlaku stanovené v bode 2.6.4 a informácie o prognóze týkajúcej sa vozňa stanovené v bode 3.2.3 sa vzťahujú na predpokladaný čas príchodu vlaku a nákladného vozňa a jeho nákladu v tomto poradí, zainteresované strany a zákazníci zapojení do služby železničnej dopravy ho v dohodnutom bode hlásenia použijú na plánovanie následnej prevádzky alebo nasledujúcich dopravných prípojov.

2. Keďže informácie o prognóze týkajúcej sa vlaku stanovené v bode 2.6.4 a informácie o prognóze týkajúcej sa nákladného vozňa stanovené v bode 3.2.3 sú odhadom na základe času pôvodne plánovaného v cestovnom poriadku +/- odchýlka od cestovného poriadku, ktorá nastala počas prevádzky vlaku, tvorca takejto prognózy:

   a) vykoná meranie presnosti svojej prognózy *ex-post* v súlade s článkom 10, aby vzbudil dôveru v údaje, ktoré má príjemca opätovne použiť na plánovanie následnej operácie;

   b) zabezpečí, aby bol príjemca prognózy uvedenej v písmene a) informovaný o očakávanej presnosti prognózy na základe skorších chodov vlaku.

3. Ako alternatívu k metódam lineárneho časového posunu, ktoré bežne uplatňujú niektoré zainteresované strany v oblasti telematiky na účely bodu 2 písm. a), môžu iné subjekty použiť iné metódy alebo interné metódy strojového učenia založené na algoritmoch, ktoré možno začleniť do umelej inteligencie na dosiahnutie presnejších a inteligentnejších poznatkov.

4. Na účel bodu 2 sa stanovujú nasledujúce opakované kontroly zabezpečenia kvality informácií o presnosti prognóz:

   a) absolútna chyba:

   „Absolútna chyba“ je vypočítaná ako absolútna hodnota rozdielu medzi skutočným dátumom a časom príchodu do určeného bodu hlásenia a predpovedaným dátumom a časom príchodu do daného bodu hlásenia;

   b) relatívna chyba:

   V záujme toho, aby sa „absolútna chyba“ v určenom bode hlásenia uviedla do súvislosti s dĺžkou trvania zostávajúcej cesty vlaku, sa „relatívna chyba“ vypočíta ako pomer alebo percentuálny podiel získaný vydelením „absolútnej chyby“ „dĺžkou trvania zostávajúcej cesty vlaku“,

   „Dĺžka trvania zostávajúcej cesty vlaku“ sa vypočíta ako rozdiel medzi skutočným dátumom a časom príchodu vlaku do bodu hlásenia a časom, keď sa poskytnú príslušné informácie o prognóze;

   c) presnosť:

   „Presnosť“ sa vypočíta ako doplnok „relatívnej chyby“ k 100 %.

5. Pokiaľ držiteľ údajov, teda tvorca údajov, vykonáva opakované kontroly zabezpečenia kvality, ako sa uvádza v bode 3, presnosť údajov ohodnotí ako stochastickú pravdepodobnosť štatistických hodnôt informácií uvedených v prognóze v určenom bode hlásenia v súvislosti so skupinou, ktorú tvoria predchádzajúce služby železničnej dopravy.

6. Držiteľ údajov vykoná kontroly zabezpečenia kvality týkajúce sa presnosti informácií o prognóze vlaku až po príchode vlaku, alebo po odovzdaní alebo doručení nákladného vozňa a jeho nákladu v bode hlásenia, ktorého sa prognóza týka. Kontroly zabezpečenia kvality sú založené na historických údajoch.

7. Indikátory, ktoré sú výsledkom meraní uvedených v bode 3, sú k dispozícii prostredníctvom spoločného webového používateľského rozhrania Únie stanoveného v článku 5.

Dodatok F

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

Bod TSI Telematika	Prvok telematického subsystému	Základné požiadavky uvedené v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797					
		Bezpečnosť	Spoľahlivosť a dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť
1.2	Spoločné referenčné údaje		X			X	
1.3	Bezpečnosť		X			X	
1.4	Prezentácia údajov					X	
1.5	Kvalita údajov		X			X	
1.7	Rozhrania API		X			X	
	Webové používateľské rozhrania		X	X		X	X
2.1	Identifikátory objektov					X	
2.2	Strategické riadenie kapacity infraštruktúry		X		X	X	
2.3	Prideľovanie kapacity		X		X	X	
2.4	Obmedzenia kapacity	(X)	X		X	X	
2.5.1	Zostava vlaku	(X)	X		X	X	
2.5.2	Vlak je pripravený	(X)	X			X	
2.5.3	Prognóza pripravenosti vlaku	(X)	X			X	
2.6	Údaje o vlakovej doprave	(X)	X			X	
3.1.1	Nákladný list	(X)				X	
3.2	Pohyb nákladných vozňov a ich nákladu	(X)	X			X	
3.3	Referenčné údaje týkajúce sa nákladu		X		X	X	

Bod TSI Telematika	Prvok telematického subsystému	Základné požiadavky uvedené v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797					
		Bezpečnosť	Spoľahlivosť a dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť
4.2	Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich					X	X
4.3	Údaje o tarifách					X	
4.4	Prepravné podmienky					X	X
4.5	Dostupnosť a rezervácia					X	X
4.6	Bezpečnostné prvky na účely distribúcie produktov		X			X	
4.7	Cestovné informácie pre cestujúcich počas cesty vlakom			X		X	X
4.8	Spoločné referenčné údaje týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov		X			X	

([X]) Ak sú údaje uchovávané alebo zdieľané podľa tohto nariadenia určené na použitie pre bezpečnosť prevádzky, musia byť v súlade s bodom 1.1 a bodom 2.7.4 prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797.

Dodatok G

MÍĽNIKY VYKONÁVANIA

1. Subsystém sa považuje za zavedený zainteresovanou stranou v oblasti telematiky v súlade s týmto nariadením po úplnom vykonaní požiadaviek na spoločné používanie údajov a správ v súlade so špecifikáciami stanovenými v tejto prílohe a pokiaľ bolo vyhlásené, že príslušné telematické aplikácie používané na spoločné používanie údajov sú v súlade s týmto nariadením podľa článku 18 a bodu 1.6 tejto prílohy a sú plne funkčné (v prvý deň prevádzky).

2. S cieľom dodržať lehoty stanovené v článku 16 ods. 2, 3 a 4 každá zainteresovaná strana v oblasti telematiky zavedie telematický subsystém v súlade s míľnikmi stanovenými v tejto tabuľke:

Funkcie	Základné parametre	Míľnik
Riadenie kapacity	2.1 – Identifikátory objektov	4. 3. 2029
	2.3 – Prideľovanie kapacity	4. 3. 2029
Príprava vlaku	2.5.1 – Zostava vlaku — Nákladná železničná doprava — Osobná železničná doprava	9. 12. 2029
	2.5.2 – Vlak je pripravený	9. 12. 2029
	2.5.3 – Prognóza pripravenosti vlaku	9. 12. 2029
Riadenie dopravy	2.6 – Údaje o vlakovej doprave — Služby nákladnej dopravy — Služby osobnej dopravy	 9. 12. 2029 10. 12. 2028
Riadenie nákladných vozňov a ich nákladu	3.1.1 – Nákladný list	9. 12. 2029
	3.2.1 – Informácie o chode vozňa	9. 12. 2029
	3.2.3 – Informácie o prognóze vozňa	9. 12. 2029
Referenčné údaje	1.2 – Spoločné referenčné údaje — organizácie — lokality	13. 12. 2026
	3.3.2 – Referenčné údaje o železničných koľajových vozidlách	10. 12. 2028
	3.3.3 – Referenčné údaje o intermodálnych nákladových jednotkách	10. 12. 2028
	3.3.4 – Prevádzkové údaje o vozňoch a intermodálnych nákladových jednotkách	-/-
	4.8 – Spoločné referenčné údaje týkajúce sa predaja železničných cestovných lístkov	10. 12. 2028
Predaj železničných cestovných lístkov v službách osobnej železničnej dopravy	4.2.1 – Údaje cestovných poriadkov pre cestujúcich	14. 12. 2025
	4.2.2 – Údaje o časových lehotách na prestup v rámci cestovných poriadkov pre cestujúcich	12. 12. 2027
	4.3 – Údaje o tarifách	10. 12. 2028
	4.4 – Prepravné podmienky	13. 12. 2026
	4.5 – Dostupnosť a rezervácie	10. 6. 2029
	4.6 – Bezpečnostné prvky týkajúce sa distribúcie produktu	13. 12. 2026
Cestovné informácie pre cestujúcich	4.7 – Cestovné informácie pre cestujúcich počas cesty vlakom	12. 12. 2027