
Is10

Směrnice SZDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

Účinnost od 1. července 2011

Schváleno
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

č.j. S 20 210 / 11 - OJŘ

dne 27.4.2011



SŽDC Is10

Gestorský útvar:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor jízdního řádu a kapacity dráhy

Náklad:

Vydáno pouze v elektronické podobě

Rok vydání:

2011

OBSAH

| | | |
|------|---|----|
| 1 | ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ..... | 8 |
| 1.1 | Úvodní ustanovení | 8 |
| 1.2 | Popis jednotlivých informačních systémů IM..... | 9 |
| 1.3 | Popis databází | 9 |
| 1.4 | Předpoklady pro datovou výměnu mezi SPIS a IS ŽP | 11 |
| 2 | POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE | 11 |
| 3 | NAPLNĚNÍ ÚDAJŮ O HNACÍCH VOZIDLECH DO REGISTRU VOZIDEL IM..... | 11 |
| 4 | ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU ŽÁDOST O TRASU | 12 |
| 4.1 | Typy žádostí a podmínky jejich elektronického uplatnění..... | 12 |
| 4.2 | Aktivace / deaktivace vlaku | 13 |
| 4.3 | Informace dopravce o aktivaci vlaku | 14 |
| 5 | ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM..... | 15 |
| 5.1 | Podmínky pro pořizování zprávy o složení vlaku | 15 |
| 5.2 | Činnost IM po přijetí zpráv o složení vlaku | 16 |
| 5.3 | Podmínky pořizování zprávy <i>Vlak připraven</i> | 17 |
| 5.4 | Činnost dopravce a IM v případě poruchy SPIS..... | 17 |
| 6 | POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ VLAKU..... | 18 |
| 6.1 | Pravidla poskytování informací o jízdě..... | 18 |
| 7 | POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O OMEZENÍCH PROVOZU NA INFRASTRUKTUŘE | 18 |
| 8 | ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘI VYÚČTOVÁNÍ POPLATKŮ ZA UŽITÍ DOPRAVNÍ CESTY A NÁVAZNÝCH SLUŽEB | 21 |
| 8.1 | Požadavky na zadávání dat | 21 |
| 8.2 | Postup při odsouhlasení výkonů a cen mezi IM a dopravcem..... | 22 |
| 8.3 | Reklamace | 23 |
| 9 | ZAJIŠTĚNÍ JEDINEČNÉ IDENTIFIKACE VLAKŮ | 23 |
| 9.1 | Tvorba identifikátorů..... | 24 |
| 10 | POSTUP PŘI PORUCHÁCH A PLÁNOVANÉ ÚDRŽBĚ SYSTÉMU | 24 |
| 10.1 | Poruchy systému..... | 24 |
| 10.2 | Plánovaná údržba SPIS | 24 |
| 11 | PŘECHODNÁ USTANOVENÍ | 25 |
| 12 | ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ | 25 |
| | SEZNAM DOKUMENTŮ | 26 |
| | PŘÍLOHA 1 - POPIS ZPRÁVY <i>SLOŽENÍ VLAKU</i> | 27 |

LIST PROVEDENÝCH ZMĚN

| Číslo změny | Č. j. změny | Změna se týká ustanovení a příloh: | Datum účinnosti změny | Změnu provedl příjmení a jméno / podpis |
|-------------|-----------------|------------------------------------|-----------------------|---|
| | Datum schválení | | | |
| 1. | | | | |
| | | | | |
| 2. | | | | |
| | | | | |
| 3. | | | | |
| | | | | |
| 4. | | | | |
| | | | | |
| 5. | | | | |
| | | | | |
| 6. | | | | |
| | | | | |

ROZSAH ZNALOSTÍ

| SŽDC | ÚP, Ředitel OJŘ, ředitel OŘ, ředitel IT a jimi určení zaměstnanci | úplná |
|----------|---|--|
| | Zaměstnanci řízení provozu | úplná |
| | Ředitel OKS a jím určení zaměstnanci | informativní |
| | Ředitelé SDC a jimi určení zaměstnanci (včetně zaměstnanců odborných správ) | Části 1-3, 4.1, 5.1, 6-10 informativní |
| Dopravce | Odpovědný zástupce dopravce a jím určení zaměstnanci | úplná |

SEZNAM POUŽITÝCH POJMŮ ZNAČEK A ZKRATEK

| | |
|-------------------------|---|
| APORT | Informační systém pro pořizování zpráv <i>Rozbor vlaku a Přípravenost k odjezdu</i> |
| COMPOST | Centrální informační systém pro sledování složení vlaků. |
| CSV | Centrální systém výluk – IS, který zpracovává a publikuje informace o plánovaných výlukách |
| ČD | České dráhy, a.s. |
| ČDT | ČD Telematika, a.s. společnost dodávající vybrané IS |
| ČR | Česká republika |
| DOMIN | IS centrálně evidující veškeré omezení infrastruktury. Tento systém naplňuje požadavky na vedení IRN databáze dle TAF TSI |
| DÚ | Drážní úřad |
| EDD | Elektronický dopravní deník, dříve též uváděn pod zkratkou APM DD Automatizované pracovní místo – dopravní deník |
| EK | Evropská komise |
| EPR | European Performance Regime - evropský výkonový (kompenzační) režim, metodika řešící přiřazení odpovědnosti za vznik, redukci a zvýšení zpoždění a kompenzaci postiženým stranám (ŽP a IM) pro mezistátní vlaky |
| ERA | Evropská železniční agentura |
| EUROPTIRAILS .. | IS pro sledování pohybu mezistátních vlaků. Systém je vlastněn RNE a nabízí informace o pohybu vlaků v Evropě jak dopravcům, tak i zúčastněným IM. Současně je plánován jako SW platforma pro implementaci metodiky EPR pro mezistátní vlaky. |
| GTN | Graficko technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení |
| GVD | Grafikon vlakové dopravy |
| HV | Hnací vozidlo – pro účely této směrnice se hnacím vozidlem rozumí: hnací vozidlo, elektrické a motorové jednotky nebo speciální hnací vozidlo |
| HW | Hardware |
| ID | Identifikátor |
| IM | Manažer infrastruktury / infrastrukturní manažer, společnost plnící roli vlastníka, provozovatele dráhy a přidělce kapacity |
| IRN | Infrastructure Restriction Notice Database, databáze omezení infrastruktury předepsaná v TAF TSI. Obsahuje veškerá omezení železniční infrastruktury. |
| IS | Informační systém, v kontextu míněn jako aplikační software |
| IS ŽP | IS železničního podniku, obecný IS dopravce, který datově komunikuje se SPIS |
| ISOŘ | Informační systém operativního řízení |
| ISOŘ CDS | Informační systém operativního řízení centrální dispečerský systém |
| ISOŘ CDS SGVD .. | Informační systém operativního řízení centrální dispečerský část systém splněný grafikon vlakové dopravy, slouží jako náhrada ručně vedené dopravní dokumentace na tratích řízených podle předpisu D3 |
| ISOŘ ŘVD | ISOŘ modul řízení vlakové dopravy, stávající aplikace na vytváření směnového plánu IM, včetně částí dopravce |
| JŘ | Jízdní řád |
| KADR | Aplikace pro řízení procesu objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivaci tras a předávání směnového plánu do ISOŘ |
| KANGO | IS pro sestavu ročního JŘ a jeho pravidelných změn |
| KAPO | IS pro evidenci výkonů a kalkulaci poplatku za použití ŽDC |
| Lv | Lokomotivní vlak |
| MIMOZA | IS pro zajištění agendy přepravy mimořádných zásilek |
| NTV | Napájení trakčního vedení |
| OJŘ | Odbor jízdního řádu a kapacity dráhy SŽDC |
| OŘ | Odbor řízení provozu SŽDC |
| PAID | Path ID – jedinečný identifikátor vlakové trasy |

| | |
|--------------------------|---|
| PATHFINDER ... | IS zajišťující vzájemnou spolupráci a výměnu dat při řešení mezistátních žádostí o trasy |
| pořízení zprávy.. | Vytvoření zprávy v IS a její předání do cílové aplikace SPIS. Pořízení končí kladným zapracováním zprávy v cílové aplikaci SPIS. |
| pp | podle potřeby |
| PTV..... | Přepravní a tarifní věstník |
| REVOZ | IS zajišťující registr hnacích a speciálních vozidel |
| RID | Úmluva COTIF, Příloha I, Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí |
| RNE | RailNetEurope mezinárodní organizace evropských provozovatelů drah, manažerů infrastruktury a přidělců kapacity, jejímž cílem je zajištění harmonizovaných podmínek pro přístup na evropskou železniční síť |
| SDC | Správa dopravní cesty |
| SHV | Speciální hnací vozidlo |
| Služ | Služební vlak |
| SPIS | Soubor provozních informačních systémů, vzájemně propojených, tvořící jeden provázaný komplexní informační systém SŽDC |
| Sv | Soupravový vlak |
| SW | Software |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, plní roli IM |
| TAF TSI | NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 62/2006 ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému |
| TSI WAG..... | Rozhodnutí Komise (2006/861/EC) Technické specifikace pro interoperabilitu, subsystém kolejová vozidla nákladní vozy pro transevropský konvenční železniční systém |
| TTID | Train Transport Identification - jedinečná evropská identifikace vlaku |
| UIC | Mezinárodní železniční unie |
| ÚP | Úsek provozování dráhy SŽDC |
| vozidlo | Technický prostředek na vlastních kolech označený vlastním jedinečným číslem přiděleným Drážním úřadem |
| VSDZ | Výluka služby dopravních zaměstnanců |
| ŽDC | Železniční dopravní cesta |
| ŽP | Železniční podnik – provozovatel drážní dopravy, jinak též dopravce |

1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1.1 Úvodní ustanovení

(1) Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu podle § 21 odst. (1) a (4) zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, ve znění pozdějších předpisů. Vykonává tak roli provozovatele dráhy podle zákona č. 266/1994, o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“). Současně podle §34b odstavce (2) zákona o dráhách vykonává SŽDC roli přidělcce kapacity pro dráhy celostátní a regionální ve vlastnictví státu.

(2) SŽDC musí umožnit podle §22 odstavce (1) a §23 odstavce (1) zákona o dráhách všem oprávněným provozovatelům drážní dopravy (dále jen dopravcům) provozování drážní dopravy a přístup ke službám, které vylučuje zvýhodňování některého z nich za cenu sjednanou podle cenových předpisů (Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách).

(3) Pro splnění výše uvedených podmínek provozuje SŽDC soubor provozních informačních systémů (dále jen SPIS), kde se jednotlivé informační systémy (dále jen IS) a jejich moduly vzájemně propojují do jednoho integrovaného celku. SPIS komunikuje též s IS dopravce (dále IS ŽP) a IS provozovatelů okolních železničních infrastruktur. Tato komunikace je vytvářena v souladu s aktuálním stavem procesu implementace Nařízení Evropské komise č. 62/2006 ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému (dále jen TAF TSI), v případě dříve vytvořených datových komunikací pak v souladu s vyhláškami UIC (Mezinárodní železniční unie). Datová komunikace je vytvářena pro vlaky nákladní i osobní dopravy. Nad rámec definovaný TAF TSI poskytuje SŽDC všem dopravcům přímý přístup do svých vybraných IS s cílem maximálního zjednodušení a sjednocení podmínek pro vzájemnou komunikaci mezi dopravci a IM a to pro vlaky osobní i nákladní dopravy.

(4) Cílem této směrnice je definování podmínek přístupu a používání SPIS zaměstnanci IM SŽDC a jednotlivých dopravců. Směrnice je tak závazná pro zaměstnance všech složek SŽDC, kteří přicházejí do styku s dopravci, a pro zaměstnance všech dopravců provozující dopravu na síti SŽDC, s platnou smlouvou o provozování drážní dopravy.

(5) Směrnice stanovuje zásady pro:

- příjem dat z IS ŽP do SPIS,
- vkládání dat zaměstnanci dopravce a IM do vybraných aplikací SPIS,
- poskytování dat z SPIS do IS ŽP,
- technologické a technické podmínky a termíny pro předávání dat mezi IS ŽP a SPIS, resp. pro vložení údajů dopravcem do SPIS,
- předávání informací mezi jednotlivými IS v rámci SPIS,
- postupy při poruchách.

(6) Povinnost zadávat údaje do SPIS mají:

- Zaměstnanci dopravce, kteří:
 - objednávají kapacitu dráhy pro vlaky ad hoc, tedy vlaky nad rámec pravidelných vlaků uvedených v ročním JŘ a jeho pravidelných změnách,
 - aktivují vlaky s dříve přidělenou kapacitou dráhy – tedy zasílají informaci o tom, že daná trasa nebo její část bude pro daný kalendářní den skutečně využita,
 - deaktivují – odřikají vlaky, v celé trase nebo její části – tedy zasílají informaci o tom, že pro daný kalendářní den nepojede žádný vlak v dané trase nebo její části a vzdávají se přidělené kapacity dráhy pro tuto trasu resp. vybraný úsek trasy,
 - zasílají zprávy vytvořené při přípravě vlaku před odjezdem z výchozího nebo nácestného dopravního bodu, pokud dochází ke změně složení vlaku nebo překročí-li doba pobytu 15 min.,
 - zasílají zprávy během jízdy vlaku o tom, že vlak končí svou jízdu v jiném než JŘ předpokládaném cílovém dopravním bodu, případně odesílají zprávu o požadovaném přerušení jízdy vlaku – odstavení vlaku,
 - odsouhlasují údaje o výkonech podléhajících zpoplatnění, poskytované IM prostřednictvím SPIS,
 - vkládají do vybraných aplikací SPIS údaje o vlacích, na jejichž základě jsou vlaky zařazovány do příslušného režimu zpoplatnění užití železniční dopravní cesty.
- Zaměstnanci SŽDC, kteří:
 - stanovují rozsah a technické parametry železniční infrastruktury v aplikacích SPIS,
 - aktuálně zaznamenávají omezení železniční infrastruktury, která mají dopad na aktuálně dostupnou kapacitu infrastruktury nebo omezují technické parametry vlaků vůči stavu publikovanému v Prohlášení o dráze,
 - posuzují a následně určují JŘ a přidělují kapacitu dráhy pro požadovaný ad hoc vlak,
 - posuzují a schvalují předkládané požadavky dopravců na aktivaci vlaků, toto posouzení provádí vzhledem k dopravní situaci a zejména aktuálnímu stavu dostupné železniční infrastruktury,

- řídí železniční provoz a pořizují informace o jízdě vlaků dopravců po železniční infrastruktuře,
- reagují na aktuální změny v provozní situaci a přijímají okamžitá opatření k zajištění plynulosti drážní dopravy a minimalizaci zpoždění všech vlaků všech dopravců,
- provádí vyhodnocení provedených výkonů dopravců na železniční infrastruktuře z hlediska zpoplatnění, odsouhlasují je s určenými zaměstnanci dopravce a následně vytváří podklady k fakturaci poplatků za přidělení kapacity dráhy a užití dopravní cesty.

1.2 Popis jednotlivých informačních systémů IM

(1) SPIS tvoří následující IS a aplikace:

- KANGO – IS pro přípravu ročního JŘ a jeho pravidelných změn. Obsahuje data všech vlakových tras všech dopravců pro dané období JŘ vyjma tras ad hoc. Tyto vlakové trasy se předávají automaticky v datové podobě do ostatních SPIS a IS ŽP. Součástí KANGO je modul KANGO KMEN, který slouží k vytvoření podrobného datového popisu železniční infrastruktury, který podporuje činnost všech návazných IS. Tento společný datový popis železniční infrastruktury ve formě bodů a hran a jejich podrobných údajů je základním předpokladem pro chod a vzájemné porozumění všech návazných aplikací SPIS a spolupracujících IS ŽP.
- PATHFINDER – koordinační nástroj pro přípravu jízdních řádů mezi evropskými provozovateli drah a dopravci, který zajišťuje vzájemnou harmonizaci objednávek tras vlaků ze strany dopravců a vzájemnou koordinaci vytvářených jízdních řádů mezi provozovateli drah.
- CSV – Centrální systém výluk – IS pro vytváření plánu výlukových akcí na železniční infrastruktuře a přípravu zpracování výlukových opatření včetně rozkazů o výluce. Pro ostatní IS předává v datové formě všechny potřebné informace o plánovaných výlukách a jejich dopadech na železniční infrastrukturu.
- DOMIN – IS, který obsahuje databázi všech v aktuálním čase známých omezení infrastruktury, kterou provozuje SŽDC. Tato omezení předává do návazných IS KADR a ISOŘ. IS bude spuštěn ode dne vyhlášení.
- REVOZ – registr vozidel. Obsahuje informace o schválených řadách hnacích vozidel a speciálních řadách hnacích vozidel v rozsahu předpisů SŽDC (ČD) D2/1 a SŽDC (ČD) D2/81. Současně obsahuje informace registrů hnacích a speciálních vozidel dopravců a dalších držitelů, kteří tyto údaje pořizují do registru buď manuálně, nebo prostřednictvím datové výměny z vlastního IS. Data o řadách vozidel a jednotlivých vozidlech se využívají v návazných aplikacích SPIS. Za schválenou řadu nebo HV se považuje i schválení pro účely zkušebního provozu.
- MIMOZA – IS zajišťující zpracování agendy mimořádných zásilek s podporou vytvoření přepravních plánů a odpovídajících dopravních opatření.
- KADR – IS pro předkládání žádostí o trasy ze strany dopravců, vytváření návrhů JŘ pro tyto trasy SŽDC, odsouhlasení tohoto návrhu dopravcem a následným přidělením kapacity dráhy. IS provádí automatický výpočet poplatků za přidělení kapacity jednotlivým dopravcům. IS umožňuje dopravcům (ode dne vyhlášení) provádět aktivace a deaktivace vlaků a zajistí přenos této informace do návazných aplikací SPIS.
- APORT – IS, který umožňuje dopravcům pořídit nebo datově předat ze svého IS zprávu Rozbor vlaku a zprávu Vlak připraven k odjezdu a předat ji do ISOŘ.
- COMPOST – IS, který umožňuje převzít z IS ŽP datovou informaci Složení vlaku a informaci Vlak připraven k odjezdu a předat ji do ISOŘ.
- ISOŘ – IS zajišťující operativní řízení jízdy vlaků. Přebírá potřebné informace z předchozích IS a předává je ve formě Směnového plánu do IS, zajišťující podporu pro úsekové nebo místní operativní řízení provozu. Z těchto IS pak přebírá informace o jízdě vlaku, které distribuuje do IS ŽP, ostatních aplikací SPIS a IS okolních provozovatelů dráhy. Z pohledu SPIS se jedná o stěžejní IS, který shromažďuje veškerá data o plánovaných a jedoucích vlacích a všech okolnostech, které je ovlivňují. Skládá se z řady modulů sloužících pro tvorbu směnového plánu, řízení vlakové dopravy na příslušném úseku a analytické vyhodnocování.
 - ISOŘ CDS SGVD – klient ISOŘ, který umožňuje vedení splněného grafikonu vlakové dopravy na tratích řízených dle předpisu D3.
- EDD – aplikace umožňující výpravčím vedení dopravní dokumentace. Z a do této elektronicky vedené dokumentace systém předává a přebírá potřebné informace do/z ISOŘ, sousedních EDD popř. GTN.
- GTN – aplikace vede elektronickou dopravní dokumentaci automatizovaně na základě činnosti zabezpečovacího zařízení. Obdobně jako EDD předává data o jízdě vlaku do ISOŘ.
- KAPO – IS sloužící k evidenci výkonů a automatizovanou kalkulaci poplatku za užití ŽDC a dalších služeb. Pro svou činnost přebírá data ze všech výše uvedených IS.

1.3 Popis databází

(1) Jednotlivé IS tvořící SPIS vytváří následující typy základních databází, důležitých pro celý chod systému:

- databáze základního popisu infrastruktury z KANGO KMEN

- tato databáze vytváří datový model popisu železniční infrastruktury ve dvou základních vrstvách:
 - ◆ vrstva bodů a hran – se základními údaji k těmto rozhodujícím elementům,
 - ◆ vrstva kolejí – podrobný popis traťových a staničních kolejí. Obsahuje všechny dopravní koleje ve všech bodech železniční sítě SŽDC a řadu kolejí manipulačních včetně potřebných informací k nim vztažených,
- základní struktura bodů a hran obsahuje popis všech tratí evropských, celostátních a regionálních v České republice, včetně tratí jiných vlastníků než SŽDC, a řadu hran vlečkových. Současně obsahuje i vybraný popis bodů a hran Euro-Asijských železničních sítí,
- popis sítě je poplatný simulačnímu modelu KANGO, který na tomto popisu železniční sítě provádí simulační výpočty jízdy vlaků, které odpovídají reálným hodnotám skutečného vlakového provozu,
- databáze popisu infrastruktury se aktualizuje v pravidelných obdobích, vždy shodných s obdobím platnosti příslušné změny JŘ,
- databáze popisu základních parametrů vozidel z REVOZ:
 - základní parametry všech řad a typů hnacích vozidel a speciálních vozidel schválených DÚ v rozsahu předpisu D2/1 a D2/81,
 - parametry jednotlivých hnacích a speciálních vozidel, které jsou poskytnuty IM jednotlivými držiteli vozidel,
 - další detailní parametry potřebné pro výpočty jízdních dob a dalších veličin (např. spotřeba energií),
- databáze jízdního řádu:
 - data všech vlakových tras vytvořených v ročním jízdním řádu a v jeho pravidelných změnách v KANGO,
 - data všech jízdních řádů vlaků ad hoc vytvořených v KADR vytvářených v období mezi změnami ročního JŘ,
 - obě databáze (KANGO, KADR) popisují veškeré potřebné údaje o topologické a časové poloze jednotlivých vlakových tras a všech údajích potřebných pro zajištění těchto jízd (parametry souprav a hnacích vozidel, kalendáře jízdy v jednotlivých úsecích, dopravních odpovědných za jízdu vlaku v konkrétním úseku, úkonech prováděných v dopravních bodech, atd.),
- databáze směnového plánu:
 - obsahuje aktuální informace o plánovaném využití jízdních řádů vlakových tras v konkrétní den konkrétními vlaky,
 - databáze je vytvářena v ISOŘ ŘVD / KADR a je distribuována na IS pro řízení a organizování drážní dopravy. Slouží pro operativní řízení jízdy vlaků a je základním předpokladem pro zahájení jízdy všech vlaků,
- databáze skutečné jízdy vlaků:
 - centrálně zaznamenává skutečnou jízdu vlaku v jednotlivých dopravních bodech. Údaje jízdy jsou zaznamenávány automaticky z činnosti zabezpečovacího zařízení do GTN nebo manuálně, vedením elektronické dopravní dokumentace EDD resp. ISOŘ CDS SGVD a zasilány do centrální databáze. Současně obsahuje základní parametry vlaků v rozsahu zprávy *Rozbor vlaku* (činná hnací vozidla na vlaku, celková hmotnost vlaku, celková délka vlaku, počet vozů a počet náprav) a zprávy *Vlak připraven* (spojení na strojvedoucího). Součástí sledování jsou i údaje o zpoždění a důvodech jeho vzniku v jednotlivých dopravních bodech,
 - databáze je centrálně vedena v ISOŘ CDS a ISOŘ ŘVD,
- databáze provozních parametrů vlaků:
 - obsahuje data o složení vlaků nákladní případně osobní dopravy – podrobné údaje o skutečných parametrech vlaků a jednotlivých vozů na vlaku. Tato data jsou předpokladem pro zahájení jízdy vlaku z výchozí stanice nebo stanice, kde dochází ke změně složení soupravy,
 - databáze je vedena v COMPOST,
- databáze o plánovaných a uskutečněných jízdách vlaků:
 - obsahuje vybrané údaje z databází jízdního řádu vlakových tras, směnového plánu a uskutečněných jízd a slouží jako podklad pro automatizovaný výpočet a odúčtování poplatku za užití dopravní cesty, spotřebu elektrické energie a návazných služeb IM v KAPO,
 - slouží též pro vytváření reportů a podrobných rozborů činnosti IM a všech zúčastněných dopravců.

(2) Databáze popisu infrastruktury, parametrů vozidel a jízdního řádu nesou rozhodující údaje pro správnou kalkulaci výše poplatku za užití ŽDC jako např. požadovaný cenový režim, možnosti použití naklápění, evidenci vozidel se spalovacím motorem, splňujícím požadované imisní limity, údaje o hmotnosti vozidel apod.

(3) Informace do systému musí být zadané včas a v souladu se skutečností a stanoveným postupem. Podrobný postup pro zadávání údajů a obsluhy aplikací je uveden v Uživatelských příručkách nebo návodách jednotlivých IS.

1.4 Předpoklady pro datovou výměnu mezi SPIS a IS ŽP

(1) Základním předpokladem pro vzájemnou datovou výměnu mezi SPIS a IS ŽP jsou funkční IS schopné této datové výměny na obou stranách. Funkčnost IS a vzájemné datové výměny je potvrzena samostatným smluvním vztahem uzavřeným mezi IM a ŽP. IM uzavírá se ŽP jednu smlouvu pro všechny níže uvedené typy datové výměny s tím, že na každý typ datové výměny je uzavřen speciální technický doplněk, který řeší informační, provozní a odpovědnostní vztahy vyplývající z konkrétního typu datové výměny.

(2) Pro vzájemné propojení SPIS a IS ŽP budou probíhat následující typy datové výměny:

- poskytování údajů o železniční infrastruktuře,
- naplnění a aktualizace údajů o hnacích vozidlech do registru vozidel IM,
- zajištění datové komunikace v rámci dialogu žádost o trasu,
- zajištění datové komunikace v rámci dialogu příprava vlaku před odjezdem,
- poskytování informací o jízdě vlaku,
- poskytování informací o omezeních provozu na infrastruktuře,
- zajištění datové komunikace v rámci dialogu při vyúčtování poplatků za užití dopravní cesty a návazných služeb.

(3) Dopravce i SŽDC v případě datové výměny IS – IS odpovídají za to, že obsluhu IS provádí pouze oprávněné osoby. V některých případech nabízí SŽDC dopravcům vstup dat prostřednictvím svých IS. V tomto případě jsou dopravci povinni poskytnout SŽDC údaje osobní identifikace, každý zaměstnanec dopravce má svůj osobní přístup do IS a odpovídá za to, že jeho přístup nebude zneužit. Dopravce nese odpovědnost za aktuálnost seznamu oprávněných zaměstnanců a v případě změn neprodleně informuje příslušné zaměstnance SŽDC k provedení potřebné aktualizace.

2 POSKYTOVÁNÍ ÚDAJŮ O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

(1) Naplňování údajů o železniční infrastruktuře se provádí vždy pro každé období platné změny JŘ. Pro naplňování údajů slouží KANGO KMEN.

(2) Datové výstupy strukturovaných informací o infrastruktuře jsou poskytovány přes webové služby. Konkrétní podmínky stanoví Datové rozhraní KANGO KMEN, které je umístěno ode dne vyhlášení na portále <http://provoz.szdc.cz>. Do doby vyhlášení datového rozhraní KANGO KMEN poskytuje SŽDC základní popis infrastruktury v úrovni popisu bodů a hran v rámci výměnných souborů JŘ poskytovaných pro každou změnu ročního JŘ na stránkách <http://provoz.szdc.cz>.

(3) Všechny IS ŽP, které využívají data o železniční infrastruktuře (body, hrany), jsou povinny zajistit si data aktuální sítě pro příslušně platné období změny JŘ. Z důvodu nesouladu tohoto popisu mohou být odmítnuta data k dalšímu zpracování SPIS.

(4) Délky jednotlivých hran KANGO KMEN jsou rozhodující pro kalkulaci poplatku za použití ŽDC. Pro potřeby dopravce je na portále provozování dráhy <http://provoz.szdc.cz> umístěn SW nástroj umožňující prohlížení platného popisu železniční sítě.

(5) Data o železniční infrastruktuře budou dostupná nejpozději 30 dní před zahájením platnosti dané změny JŘ.

3 NAPLNĚNÍ ÚDAJŮ O HNACÍCH VOZIDLECH DO REGISTRU VOZIDEL IM

(1) SŽDC vede registr vozidel – REVOZ pro evidenci řad a jednotlivých hnacích vozidel, elektrických a motorových jednotek nebo speciálních hnacích vozidel (dále jen HV), která jsou schválena DÚ pro pohyb na železniční síti provozované SŽDC. Registr obsahuje veškeré údaje, které vyžaduje TAF TSI a TSI WAG, údaje požadované rozhodnutím Komise 2007/756/ES, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel a údaje obsažené v předpise SŽDC (ČD) D2/1 a SŽDC (ČD) D2/81, které vydává SŽDC.

(2) HV obsažená v registru zadává každý dopravce nebo držitel hnacích vozidel na základě vlastní svobodné vůle a data o těchto vozidlech jsou sdílena všemi IS zařazenými ve SPIS, které je dále využívají pro svou činnost.

(3) Povinně musí dopravce vložit do registru vozidel každé HV, které z důvodu své vnitřní výbavy vyžaduje uplatnění zvláštních režimů při výpočtu poplatku za užití ŽDC nebo spotřebu elektrické energie nebo vozidla, která nemají ukončen schvalovací proces pro celou železniční síť ČR. Zejména se jedná o:

- vozidla vybavená systémem naklápění vozidlových skříní,
- vozidla vybavená spalovacími motory, splňujícími požadované emisní limity,
- vozidla vybavená měřičem odebrané elektrické energie na hnacím vozidle,
- vozidla, která jsou schválena na vybrané části železniční sítě ČR provozované SŽDC.

(4) HV, která nebudou vedena v REVOZ, budou považována za standardní vozidla dané řady a příslušné potřebné údaje budou brány z dat příslušné řady odpovídající označení daného vozidla. Údaje, které vyžaduje SPIS a které nejsou uvedeny pro příslušnou řadu, bude muset dopravce zadávat opakovaně vždy, když daný IS bude

zadání příslušného údaje vyžadovat. Pro tato vozidla nebude možno aplikovat příznivější hodnoty koeficientů dosazovaných do vzorce, uvedeného v Cenovém výměru Ministerstva financí pro výpočet poplatku za užití ŽDC.

(5) HV, jejichž řada nebo podtyp nebude uveden v seznamu řad v REVOZ, nebude umožněn vstup na železniční síť provozovanou SŽDC.

(6) Pro výpočet poplatku za užití ŽDC v případech, kdy bude třeba zjišťovat hmotnost HV, bude KAPO postupovat podle následujícího algoritmu:

- číslo HV se vyhledá v REVOZ – použije se hmotnost příslušné řady,
- číslo HV se v REVOZ nenalezne, ale nalezne se příslušná řada – použije se hmotnost příslušné řady,
- číslo HV se v REVOZ nenalezne, a nenalezne se ani řada k tomuto HV – pro výpočet hmotnosti HV se použije výchozí sazba hmotnosti HV 135 tun / vozidlo a to v případech, kdy nebude uplatněna výchozí hodnota hmotnosti vlaku dle článku 5.1 odstavce (18). Tento postup bude uplatněn teoreticky v případech, kdy IS nebudou schopny ze zadaného čísla HV odvodit ani řadu HV. Půjde zejména o chybně zadané číslo HV dopravcem.

(7) Podmínky pro zadávání a vedení údajů do REVOZ stanoví Metodické pokyny pro provoz a užívání REVOZ, které jsou dostupné na portálu <http://provoz.szdc.cz>.

4 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU ŽÁDOST O TRASU

4.1 Typy žádostí a podmínky jejich elektronického uplatnění

(1) Z pohledu IM je základem pro zajišťování služeb dopravcům obchodní případ. Tento obchodní případ je prezentován žádostí o kapacitu a trasu vlaku, vůči které se následně odehrává přidělení kapacity a vlakové trasy, jízda konkrétního vlaku v konkrétní den i následné zúčtování poplatků za přidělení kapacity dráhy, užití dopravní cesty i návazných služeb. Základním prvkem je tedy žádost o vlakovou trasu (dále jen žádost o trasu) a přidělení kapacity dráhy, které obsahuje též určení konkrétního JŘ požadované trase.

(2) Žádosti o trasu se dělí:

- z pohledu času mezi jejím doručením a prvním dnem jízdy na:
 - žádost do ročního jízdního řádu,
 - pozdní žádost do ročního jízdního řádu,
 - žádost do pravidelné změny jízdního řádu,
 - ad hoc žádost pro individuální žádosti a jízdu, kdy doba mezi doručením žádosti a prvním dnem jízdy jsou 3 a více pracovních dní,
 - ad hoc žádost ve zbytkové kapacitě dráhy, kdy doba mezi doručením žádosti a prvním dnem jízdy činí méně než 3 pracovní dny,
- z pohledu užívání infrastruktury se žádosti dělí na:
 - vnitrostátní
 - ◆ celá požadovaná trasa leží na síti provozované SŽDC,
 - ◆ požadovaná trasa překračuje síť provozovanou SŽDC na síť jiného provozovatele dráhy a její uplatnění i přidělení probíhá ve vzájemné harmonizaci na straně ŽP a koordinaci na straně IM.
 - mezistátní – kdy trasa překračuje síť provozovanou SŽDC na síť zahraničního provozovatele dráhy a její uplatnění i přidělení probíhá ve vzájemné harmonizaci na straně ŽP a koordinaci na straně IM. Mezistátní žádosti se dále dělí na:
 - ◆ otevřený přístup – kdy dopravcem na celé mezistátní trase je jeden jediný subjekt,
 - ◆ kooperativní mód – kdy si dopravci ve vzájemné spolupráci předávají vlak po jednotlivých úsecích (většinou na hranici sítí IM),
 - ◆ OSS mód, kdy dopravci (ať již jeden nebo více) komunikují pouze s jedním OSS, které vůči ostatním spolupracujícím OSS zprostředkovává styk za dopravce a vůči dopravci vystupuje jako jediné obchodní místo. Tento systém bude spuštěn na infrastruktuře SŽDC ode dne vyhlášení,
 - ◆ žádosti Click&Ride, kdy si za předem stanovených podmínek vybírají dopravci trasy již dříve připravené manažery infrastruktury. Tento systém bude spuštěn na infrastruktuře SŽDC ode dne vyhlášení,
- z pohledu harmonizace tvorby JŘ se žádosti ad hoc dále dělí na žádosti:
 - s posouzeným a vytvořeným JŘ pro celou mezistátní trasu,
 - s postupně posouzeným a harmonizovaným JŘ po jednotlivých úsecích mezi IM,
- z pohledu uplatnění žádosti na:
 - žádosti podané prostřednictvím IS poskytnutého SŽDC (KANGO, KADR),
 - žádosti vytvořené nebo podané prostřednictvím Pathfinder, který nabízí pro zadávání mezistátních tras sdružení RNE, jehož je SŽDC plnoprávným členem,

- žádosti vytvořené ve vlastním IS ŽP a poskytnuté prostřednictvím standardní datové výměny dialogu TAF TSI - Žádost o trasu,
 - žádosti vytvořené a podané písemně – tyto žádosti bude možné podávat jen v mimořádných případech pro vnitrostátní dopravu a nejsou předmětem této směrnice.
- (3) Podmínky a postupy při podávání a využívání žádosti o trasy ad hoc se řídí ustanoveními Směrnice SŽDC č. 70 - Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC.
- (4) Žádosti do ročního JŘ, pozdní žádosti do ročního JŘ a žádosti do pravidelných změn ročního JŘ se navíc řídí i ustanoveními Směrnice SŽDC č. 69 - pro tvorbu jízdního řádu státní organizace Správa železniční dopravní cesty.
- (5) Uplatnění mezistátních žádostí se též řídí ustanoveními příruček (Handbook) RNE pro podávání mezistátních žádostí.
- (6) Každá žádost o trasu má přidělenou jedinečnou identifikaci žádosti, která je přenášena všemi IS zařazenými ve SPIS a která označuje konkrétní obchodní případ. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 9.
- (7) Žádosti ad hoc uplatněné elektronickou cestou se řídí ustanoveními „Metodických pokynů pro provoz a užívání ISOŘ KADR“. Žádosti vytvořené ve vlastním IS ŽP a předávané cestou datové výměny se navíc řídí popisem rozhraní uvedeném v dokumentu „Datové rozhraní KADR“, publikovaném na stránkách <http://provoz.szdc.cz>.
- (8) Každý zaměstnanec dopravce a IM obsluhující KADR nebo Pathfinder má zřízen individuální přístup a odpovídá za škody, které by vznikly zcizením jeho identifikace a neoprávněným přístupem a obsluhou IS.
- (9) Pokud uplatňuje dopravce žádosti o trasy prostřednictvím datové komunikace ze svého vlastního IS, plně odpovídá za to, že žádosti tímto IS vytvořené jsou vytvořeny oprávněnými osobami. Stejně tak odpovídá dopravce za aktuálnost všech oprávnění, která sděluje průběžně SŽDC.

4.2 Aktivace / deaktivace vlaku

- (1) Aktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sdělí IM, že přidělená trasa (ať již v rámci sestavy ročního JŘ nebo ad hoc) konkrétnímu vlaku v daný den bude skutečně použita, a to buď v celé své délce nebo na vybraném úseku trasy.
- (2) Deaktivace vlaku je úkon, kterým dopravce sděluje IM, že již jednou aktivovaný vlak v daný den nepojede a to buď v celé nebo v části své trasy.
- (3) Každý vlak se může vyskytovat v následujících stavech:
- vlak nepostoupen:
 - nerozhodnutý – u vlaku není nastaven příznak aktivovaný nebo deaktivovaný, vlak je v nabídce pro dopravce a čeká na jeho rozhodnutí,
 - k aktivaci – vlak je označen k aktivaci, ale tato informace ještě není odeslána na stranu IM,
 - k deaktivaci – vlak je označen k deaktivaci, ale tato informace ještě není odeslána na stranu IM,
 - vlak připravený – vlak je dopravcem postoupen k posouzení na straně IM:
 - aktivovaný – vlak byl aktivován a je považován dopravcem i IM za vlak, který určitě pojede v daný den v přiděleném časovém rámci,
 - deaktivovaný – vlak byl deaktivován a je považován dopravcem i IM za vlak, který v daný den nepojede,

Vlak má přidělen sled jedné nebo více tras nebo sled úseků tras, který vznikl v procesu žádosti o trasu složením z volných tras dopravce nebo tras poskytnutých IM. Tento sled zajišťuje jízdu daného vlaku v konkrétní relaci a tento vlak lze aktivovat v celé délce své trasy nebo v části své trasy. Nevyužité vlaky a nebo části trasy vlaku nebudou již dopravcem dále použitelné a budou automaticky deaktivovány. Pokud je bude chtít opětovně využít, bude muset znovu požádat o přidělení kapacity pro tyto trasy.

- (4) Vlaky pravidelné se ve dny, kdy mají jet, automaticky považují za vlaky aktivované, vlaky pp se považují za vlaky nerozhodnuté.
- (5) Každý vlak lze aktivovat kdykoliv od doby přidělení kapacity nebo v případě ročního JŘ a jeho pravidelných změn od okamžiku zapracování importované změny JŘ v KADR.
- (6) Každý aktivovaný a deaktivovaný vlak je automaticky vyhlášen Směnovým plánem 6 hodin před časem pravidelného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu. Za výchozí dopravní bod je považován ten dopravní bod, který byl zvolen dopravcem v rámci aktivace/deaktivace trasy na daný konkrétní den. (Může to být i mezilehlý bod původního přiděleného JŘ v případě, že vlak je aktivován/deaktivován částečně). Vlak může odjet kdykoliv po aktivaci vlaku v závislosti na rozhodnutí dispečerského aparátu SŽDC a při splnění podmínek přípravy vlaku před odjezdem. Pro rozhodnutí dispečerského aparátu SŽDC je rozhodný čas plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu nebo v případě dopravcem požadovaného náskoku požadovaný čas odjezdu zaslaný ve zprávě Vlak připraven nebo sdělený jiným informačním kanálem.

(7) V případě, že se částečnou deaktivací a aktivací rozdělí vlak na více úseků trasy s odlišným stavem (aktivovaný / deaktivovaný), pak se každý úsek trasy považuje za samostatný. Vzniknou-li takto dva a více nespojitých aktivovaných úseků, považují se druhý a další úseky za samostatné obchodní případy, bude jim přiděleno nové číslo žádosti o kapacitu a automaticky přidělena nová kapacita dráhy podle pravidel pro přidělování kapacity dráhy.

(8) Nerozhodnutý úsek trasy vlaku zůstává dopravci k dispozici až do 10 min před hodinou odjezdu z daného výchozího bodu. V každou 51. minutu, budou automaticky deaktivovány všechny dopravní body trasy, které mají čas odjezdu uveden v příští hodině. Postupně tak v hodinových intervalech budou nerozhodnuté úseky vlaku automaticky deaktivovány. Tímto ustanovením nejsou dotčena pravidla vyhlášení dopravy dle předpisu SŽDC D7.

(9) Vlaků pp uvedené v tabulce 5 sešitových jízdních řádů budou k dispozici dopravci po celý den a v případě, že nebudou aktivovány, budou ve 23:51 hod. automaticky deaktivovány.

(10) Postoupením vlaku nebo úseku jeho trasy k aktivaci nebo deaktivaci končí dopravci možnost změny stavu daného vlaku nebo úseku trasy vlaku. Následně může pouze aktivovaný vlak/úsek trasy deaktivovat a to kdykoliv do doby vypršení tohoto vlaku dosažením cílové stanice vlaku nebo v případě, že vlak není použit, vypršením času definovaného časovým rámcem přidělené kapacity podle Směrnice SŽDC č. 70 „Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC“. Deaktivovat může dopravce pouze dosud neprojetý úsek trasy vlaku.

(11) Deaktivovaný vlak je považován za odřeklou kapacitu a je dále pro dopravce nepoužitelný a nabízí se IM jako volná nabídková trasa pro možnost její obsazení jinou žádostí libovolného dopravce v rámci procesu přidělování kapacity ad hoc a ve zbytkové kapacitě dráhy.

4.3 Informace dopravce o aktivaci vlaku

(1) Akcí uživatele (dopravce), případně uplynutím stanoveného rámce systémového času, jsou zaslány stavy aktivovaný a deaktivovaný do SPIS ve formě žádosti o aktivaci. IM vydáním souhlasu s aktivací zařadí příslušný vlak do směnového plánu. Bezprostředně po zařazení vlaku do směnového plánu, proběhne prostřednictvím datové komunikace jeho automatické vyhlášení pro všechny potřebné dopravní body po trase vlaku.

(2) Pro vydání souhlasu IM s žádostí o aktivaci trasy platí následující zásady:

- na tratích a úsecích, které nejsou zařazeny jako omezující z pohledu kapacity, bude vydán souhlas automaticky,
- na tratích a úsecích zařazených mezi omezující z pohledu kapacity dráhy bude souhlas podléhat individuální úvaze obsluhujícího zaměstnance a ručnímu odsouhlasení každé aktivace.

(3) V případě, že IM vydá nesouhlas s žádostí o aktivaci, musí následně navrhnout dopravci možnosti dalšího řešení. Existují následující možnosti řešení:

- dopravce bude vlak deaktivovat v celé své délce nebo v úseku vlaku, kvůli kterému vydal IM nesouhlas s aktivací,
- vlak pojedí zpožděný nebo s náskokem oproti původní trase,
- provozovatel dráhy navrhne jízdu vlaku v časově odlišné poloze. Pro tuto odlišnou časovou polohu určí IM nový jízdní řád,
- IM navrhne jízdu po odklonové trase, v tomto případě bude spuštěn proces žádosti o trasu a bude dopravci přidělena nová trasa.

(4) Za omezující body a úseky (dále jen úseky) z pohledu kapacity se považují:

- úseky s plánovanými výlukami,
- úseky s nulovým nebo nepravdělným GVD, kde je potřebné provést kontrolu trati před jízdou vlaku,
- úseky s nepředpokládaným omezením – např. živelná událost, porucha na infrastruktuře, velká nehoda s dlouhodobým dopadem do kapacity tratě, atd. Tyto úseky budou zařazovány zaměstnanci SŽDC operativně.

(5) Každý úsek bude mít uvedeny následující údaje:

- úsek: z bodu do bodu,
- interval platnosti omezení: od data a času – do data a času,
- popis omezení.

(6) Informace o omezujících úsecích bude SŽDC vést v DOMIN ode dne vyhlášení.

(7) Pokud dopravce nepořídí zprávu Vlak připraven v čase plánovaného odjezdu, bude aktivní trasa čekat zpožděná, až do té doby, kdy dá dopravce zprávu Vlak připraven podá informaci o připravenosti vlaku k odjezdu. Pokud tato zpráva nepřijde, trasa bude deaktivována uplynutím času časového rámce přidělení kapacity stanoveného ve Směrnici SŽDC č. 70 „Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC“.

5 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCI DIALOGU PŘÍPRAVA VLAKU PŘED ODJEZDEM

- (1) Dopravce je povinen před jízdou každého vlaku předat IM zprávu o složení vlaku a čase, kdy je připraven k odjezdu.
- (2) Zprávu o složení vlaku podává dopravce prostřednictvím zprávy Složení vlaku nebo v určených případech [viz kapitola 5.1 bod (1)] zjednodušenou formou této zprávy nazývané Rozbor vlaku.
- (3) Informaci o čase, kdy je jeho vlak připraven k odjezdu předává dopravce zprávou Vlak připraven. Zprávě Vlak připraven musí vždy předcházet zpráva Složení vlaku nebo Rozbor vlaku.
- (4) Pokud dopravce pořizuje zprávu Vlak připraven do COMPOST, musí této zprávě předcházet zpráva Složení vlaku. V tomto případě není dovoleno použít APORT pro pořizování zprávy Rozbor vlaku.

5.1 Podmínky pro pořizování zprávy o složení vlaku

- (1) Zpráva Složení vlaku obsahuje podrobné údaje o jednotlivých tažených vozidlech umístěných na vlaku včetně vyznačení mimořádných zásilek a vyznačení kódů nebezpečného zboží dle RID. Na vlaky Lv a Služ nepřepřavující nebezpečné zboží nebo mimořádné zásilky a na vlaky osobní dopravy může dopravce zaslat jen zjednodušenou zprávu o složení vlaku – Rozbor vlaku.
- (2) Zprávu Složení vlaku nebo Rozbor vlaku odesílá dopravce vždy po předchozí aktivaci vlaku a před:
 - odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu,
 - vstupem na železniční infrastrukturu provozovanou SŽDC,
 - odjezdem vlaku z dopravního bodu, kde došlo ke změně ve složení vlaku.
- (3) Za změnu složení vlaku, kdy je nutné vyslat novou zprávu Složení vlaku se považuje:
 - přidání, ubrání nebo změna jakéhokoliv činného hnacího vozidla nebo jeho funkce,
 - přidání nebo ubrání tažených vozidel,
 - změna nákladu, která změní hrubou hmotnost vozu,
 - přidání mimořádné zásilky nebo nebezpečného zboží i bez změny hrubé hmotnosti vozu,
 - úvrať vlaku nebo otočení vlakové soupravy před další jízdou vlaku.
- (4) Za změnu složení vlaku, kdy je nutné vyslat novou zprávu Rozbor vlaku se považuje:
 - přidání, ubrání nebo změna jakéhokoliv činného hnacího vozidla nebo jeho funkce,
 - jakákoliv změna ve složení tažených vozidel, která má za následek změnu celkové váhy vlaku, počtu vozů nebo počtu náprav.
- (5) Dopravce též může zaslat zprávu Složení vlaku pro celou trasu jízdy vlaku a uvést v ní všechny změny ve složení vlaku po celé budoucí trase. Odpovídá pak za přesné dodržení uvedených údajů, nebo musí vyslat zprávu opravnou.
- (6) V případě, že se k vlaku, na který byla dosud pořizována zpráva Rozbor vlaku, zařadí mimořádná zásilka nebo zásilka nebezpečného zboží, je nutné bez ohledu na druh vlaku od tohoto bodu pořizovat zprávu Složení vlaku až do cílového dopravního bodu vlaku nebo výstupu z železniční infrastruktury provozované SŽDC.
- (7) Zprávu Složení vlaku nebo Rozbor vlaku může dopravce opravit, popřípadě i zrušit.
- (8) Zprávu Složení vlaku nebo Rozbor vlaku lze odeslat nejdříve 12 hodin před plánovaným odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu nebo vstupního dopravního bodu na infrastrukturu SŽDC.
- (9) Pokud nebude vlak, na který přišla zpráva Složení vlaku nebo Rozbor vlaku zaveden ve směnovém plánu, odmítne ISOŘ tuto zprávu přijmout. Dopravce ji bude muset zaslat znovu až poté, co projedná zavedení vlaku do směnového plánu s příslušným dispečerským aparátem IM.
- (10) Pokud bude dopravce zadávat zprávy Rozbor vlaku nebo Složení vlaku dopředu na více vlaků, pak je z důvodu správné činnosti SW kontrol potřebné zadat zprávy ve stejném pořadí, jako jsou vlaky naplánovány.
- (11) Předpokladem pro přijetí zprávy Složení vlaku nebo Rozbor vlaku je znalost jedinečné identifikace vlaku [viz kapitola 9].
- (12) Neobdržení zprávy Složení vlaku nebo Rozbor vlaku je důvodem k odmítnutí vypravení vlaku z daného dopravního bodu. V případě, že SŽDC dráhy zjistí v průběhu jízdy vlaku, že údaje uvedené v aktuálním Složení vlaku nebo Rozboru vlaku jsou chybné, může to být důvodem k zastavení vlaku a požadavku na dopravce opravit údaje v souladu se skutečností.
- (13) IM pro příjem datových zpráv Složení vlaku provozuje IS COMPOST. Dopravce je povinen předávat zprávu Složení vlaku datově podle pokynů SŽDC, publikovaných v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ na portálu <http://provoz.szdc.cz>. Tyto pokyny obsahují technický způsob předávání zpráv prostřednictvím webové služby a podrobný formát zpráv, který je v souladu s aktuálně platným stavem implementace TAF TSI.

(14) Dopravce je povinen si zajistit vhodnou aplikaci pro pořizování a předávání zprávy Složení vlaku do COMPOST.

(15) Pro vlaky, kde je povolena zjednodušená informace o složení vlaku ve formátu zprávy Rozbor vlaku, poskytuje SŽDC dopravcům bezplatně webovou aplikaci APORT, prostřednictvím které mohou pořídit zprávu Rozbor vlaku a předat ji do SPIS. Pořízení zprávy může provést dopravce obsluhou webového formuláře, který lze taktéž spustit i na webových prohlížečích mobilních komunikačních zařízeních.

(16) Dopravce může používat též vlastní IS pro pořízení zprávy Rozbor vlaku. Způsob předávání zpráv z IS ŽP do SPIS včetně formátu zpráv Rozbor vlaku je publikován v dokumentu „Datové rozhraní IS APORT“ na portálu <http://provoz.szdc.cz>.

(17) Dopravce odpovídá za věcnou správnost zprávy Složení vlaku nebo Rozbor vlaku. Důsledky z chybějící nebo nesprávné zprávy Složení vlaku nebo Rozbor vlaku ponese dopravce v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy.

(18) Ve výjimečných případech (kdy dopravce nemá možnost zaslat zprávu Složení vlaku) může, na požádání dopravce, SŽDC připustit opožděné odeslání zprávy Složení vlaku. Dopravce musí v těchto případech předat provozovateli dráhy rozbor vlaku, zaměstnanec SŽDC pořídí zprávu Rozbor vlaku za dopravce do IS. Přesto toto opatření nesnímá z dopravce povinnost odeslat zprávu Složení vlaku co nejdříve, nejpozději do 12 hodin po ukončení jízdy vlaku v cílové stanici. Pokud tato zpráva v určené lhůtě nedorazí, bude vlaku, pro účely výpočtu poplatku za užití ŽDC, přidělena výchozí hodnota celkové hmotnosti vlaku ve výši 5 000 tun a vlak bude kalkulován podle příslušné kategorie vlaku.

(19) V případě, že dopravce nebude mít možnost pořídit informaci Rozbor vlaku z důvodu nedostupné datové komunikace nebo poruchy na zařízení dopravce, musí se spojit se zaměstnancem IM (výpravčí, příslušný traťový nebo provozní dispečer), kterému sdělí všechny požadované údaje ze zprávy Rozbor vlaku a tento zaměstnanec pořídí informaci Rozbor vlaku do ISOŘ za dopravce.

(20) Náhradní pořízení zprávy Rozbor vlaku nemusí zaměstnanec IM pořídit neprodleně nebo může s ohledem na aktuální situaci odmítnout. IM neodpovídá za důsledky opožděného pořízení nebo odmítnutí pořízení zprávy.

(21) Přijdou-li 2 zprávy Složení vlaku nebo Rozbor vlaku na jeden vlak z jednoho dopravního bodu, pak novější zpráva musí mít statut 2 – změna nebo statut 3 - zrušení. Pokud by přišla nová zpráva se statutem 1, nebude SPIS přijata.

(22) Pokud na vlak přijde jak zpráva Rozbor vlaku, pořízená náhradně zaměstnancem IM, tak i zpráva Rozbor vlaku z IS ŽP, pak vždy aktuální zpráva přepíše zprávu předchozí.

(23) Pokud dopravce zjistí, že pořízená zpráva Rozbor vlaku obsahovala chybné informace, a již není možné tuto zprávu opravit, neprodleně informuje o této skutečnosti příslušného zaměstnance skupiny evidence a kontroly výkonů dopravců SŽDC a sdělí mu správné údaje.

(24) Pokud dopravce na vlaku nákladní dopravy přepravuje nebezpečné zboží, mimořádné zásilky nebo zásilky živých zvířat případně osob (vyjma personálu) pak uvedení části zprávy Složení vlaku „Data o tažených vozidlech“ je povinné. V ostatních případech stačí uvést zprávu Složení vlaku bez této části.

5.2 Činnost IM po přijetí zpráv o složení vlaku

(1) Po přijetí zprávy Složení vlaku vytvoří COMPOST automaticky zprávu Rozbor vlaku, kterou zašle do ISOŘ. ISOŘ následně předá tuto zprávu do všech dotčených IS v celé trase vlaku.

(2) Po pořízení zprávy Rozbor vlaku v aplikaci APORT je zpráva předána do ISOŘ, který otestuje správnost zprávy (formát položek, přípustnost rozsahu položek atd.) a možnost její akceptace. V případě, že je zpráva otestována bez zjištění chyb, je akceptovaná a ISOŘ zprávu zpracuje. Informaci o správném zpracování nebo odmítnutí obdrží zaměstnanec dopravce ve formě informace v uživatelském rozhraní APORT. ISOŘ následně předá tuto zprávu do všech dotčených IS v celé trase vlaku.

(3) Zaměstnanec IM nesmí povolit odjezd z výchozího nebo nácestného dopravního bodu žádnému vlaku, na který nemá obdrženu platnou zprávu Rozbor vlaku (zaměstnancům řízení provozu se tato skutečnost indikuje jako „Souhlas s jízdou“). Výjimkami je porucha SPIS, kdy se postupuje dle kapitoly 5.4, a odjezdy vlaků ze stanic na styku drah na tratě provozované jinými provozovateli drah v rámci železniční sítě ČR.

(4) V následujících případech bude zaměstnanec IM pořizovat zprávu Rozbor vlaku, pokud dříve neobdrží od dopravce zprávu Složení vlaku / Rozbor vlaku:

- při vstupu vlaku ze sousední zahraniční infrastruktury,
- při vstupu vlaku ze sousední infrastruktury provozované jiným provozovatelem než SŽDC,

Ve výše uvedených případech bude zaměstnanec IM pořizovat zprávu Rozbor vlaku na základě informace dopravce nebo provozovatele sousední infrastruktury. Pokud provozovatel sousední infrastruktury nebude moci nebo nebude chtít takovou informaci poskytnout, je povinností dopravce poskytnout údaje k zadání této informace zaměstnancem IM.

- na požádání dopravce při odjezdu vlaku z bodu, ze kterého dopravce není schopen pořídit zprávu Složení vlaku nebo Rozbor vlaku (podle ustanovení kap. 5.1 odstavce (18) a (19)).

5.3 Podmínky pořizování zprávy Vlak připraven

(1) Dopravce je povinen předat SŽDC v případech stanovených v odstavci (5) zprávu Vlak připraven, kterou oznamuje, že v čase uvedeném v této zprávě má splněny všechny potřebné podmínky k odjezdu vlaku ze zadaného dopravního bodu a že je připraven, po postavení vlakové cesty, okamžitě odjet. Tato informace je základem pro přiřazování odpovědnosti dopravce a IM za zpoždění ve výchozím dopravním bodě před odjezdem vlaku nebo v dopravním bodě, kde má dopravce povinnost pořídit zprávu Vlak připraven.

(2) Zprávu Vlak připraven lze pořídit v APORT nebo odeslat datově prostřednictvím COMPOST. Pokud dopravce pořídí zprávu Rozbor vlaku prostřednictvím APORT, nesmí zaslat datově zprávu Vlak připraven prostřednictvím COMPOST, ale musí pro její pořízení opět použít APORT. Opačná kombinace – pořízení zprávy Složení vlaku přes COMPOST a zadání zprávy Vlak připraven v APORT je možná.

(3) Zprávu Vlak připraven lze odeslat do COMPOST nebo pořídit do APORT nejdříve 3 hodiny před plánovaným odjezdem, tato zpráva bude datově předána příslušným zaměstnancům SŽDC.

(4) Zprávě Vlak připraven musí předcházet:

- objednání a přidělení kapacity a trasy danému vlaku,
- aktivace trasy, resp. zařazení vlaku do směnového plánu,
- platná a IM přijatá zpráva Rozbor vlaku nebo zpráva Složení vlaku.

(5) Zprávu Vlak připraven musí dopravce zaslat vždy před odjezdem vlaku:

- z výchozího dopravního bodu vlaku,
- z nácestného dopravního bodu vlaku, kde:
 - došlo ke změně ve složení vlaku,
 - dopravce plánuje pobyt a úkony s vlakem, pokud doba plánovaného pobytu vlaku přesahuje 15 minut.

(6) Pokud došlo v nácestném dopravním bodu ke změně dopravce, pak se tento dopravní bod považuje za výchozí dopravní bod pro přebírajícího dopravce, a tento dopravce musí zajistit zaslání zprávy Složení vlaku / Rozbor vlaku a Vlak připraven.

(7) Dopravce odpovídá za věcnou správnost zprávy Vlak připraven. Důsledky plynoucí z chybějící nebo nesprávné zprávy Vlak připraven ponese dopravce v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy.

(8) Přijdou-li 2 zprávy Vlak připraven na jeden vlak z jednoho dopravního bodu, pak novější zpráva přepisuje data z dříve obdržené zprávy. Novější zpráva musí mít statut „změna zprávy“ nebo „zrušení zprávy“, jinak bude SPIS odmítnuta. Změnu statutu zprávy provádí APORT automaticky.

(9) Čas, kdy bude vlak připraven k odjezdu, uvedený ve zprávě Vlak připraven nesmí předcházet času pořízení zprávy.

(10) SŽDC umožní v rámci okamžitých provozních podmínek odjezd vlaku v čase uvedeném ve zprávě Vlak připraven, pokud obdrží tuto zprávu nejméně 10 minut před časem uvedeným ve zprávě Vlak připraven.

(11) Žádný zaměstnanec IM vybavený IS pro řízení dopravy nesmí povolit jízdu vlaku z výchozího nebo nácestného dopravního bodu s pobytem definovaným v odstavci (5), aniž by obdržel zprávu Vlak připraven s výjimkou poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 5.4.

(12) Pokud z nějakého důvodu nemůže dopravce zaslat zprávu Vlak připraven, je povinen si zabezpečit její náhradní pořízení.

(13) SŽDC nabízí bezplatně všem dopravcům k pořízení zprávy Vlak připraven webovou aplikaci APORT, kterou lze obslužit i internetovým prohlížečem z mobilního komunikačního zařízení. Podmínky použití této aplikace jsou uvedeny na portále <http://provoz.szdc.cz>.

(14) V případě poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem (např. TRS) nebo písemně oznámí příslušnému výpravčímu čas, kdy je vlak připraven k odjezdu dle kapitoly 5.3 odstavce (1).

5.4 Činnost dopravce a IM v případě poruchy SPIS

(1) V případě poruchy SPIS nebo jeho části včetně datové komunikace je potřebné zajistit:

- jízdu vlaku,
- doplnění informací po obnově činnosti SPIS.

(2) Výpadky SPIS lze rozdělit na výpadky centrálních systémů, lokálních pracovišť nebo klientských terminálů a na výpadky datového spojení. Při těchto výpadcích dochází k nefunkčnosti celého SPIS nebo vybrané lokality.

- (3) Výpadek ISOŘ, COMPOST je funkční.
- APORT není v tomto případě funkční.
 - V tomto případě dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem, ústně nebo písemně sdělí příslušnému výpravčímu rozbor vlaku. Tyto údaje poslouží k náhradnímu pořízení zprávy Rozbor vlaku tímto zaměstnancem.
 - Po obnově funkce ISOŘ zajistí zaměstnanci dohledového pracoviště COMPOST ve spolupráci s Outsourcing ISOŘ náhradní dávkové předání nepřijatých dat z COMPOST do ISOŘ.
 - Schválení jízdy vlaků povolí výpravčí na základě souhlasu dispečerského aparátu IM.
- (4) Výpadek COMPOST, ISOŘ je funkční.
- V tomto případě dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem, ústně nebo písemně sdělí příslušnému výpravčímu údaje ze zprávy Rozbor vlaku. Tyto údaje poslouží k náhradnímu pořízení zprávy Rozbor vlaku tímto zaměstnancem.
 - V případě, že vlak veze nebezpečné zboží nebo mimořádnou zásilku, není do doby pořízení zprávy Složení vlaku do COMPOST jeho odjezd možný.
 - Dohledové pracoviště COMPOST společnosti ČDT uvedomí oddělení správy poplatků SŽDC (poplatky@szdc.cz) o vzniklém výpadku COMPOST, délce výpadku a předpokládaných dopadech. Toto oddělení neuplatní sankce za chybějící zprávy Složení vlaku.
- (5) Výpadek lokality, centrální systémy ISOŘ i COMPOST jsou funkční.
- V tomto případě je aplikace APORT funkční.
 - V centrálních systémech jsou obsažena všechna data, nelze je předat na příslušnou lokalitu – zaměstnanci v postižené lokalitě se informují u dispečerského aparátu o potřebných údajích o vlaku.
 - Z postižené lokality nelze zaslat data, dopravce zajistí náhradní pořízení dat do centrálního systému přes svůj dispečerský aparát nebo přes dispečerský aparát IM.
 - Lze předpokládat, že chybějící data již nebude možné doplnit provozními systémy po obnově činnosti, rekonstrukce nejnnutnějších dat pro výpočet poplatku za užití ŽDC bude provedena následně ručně v rámci procesu odsouhlasení výkonu.
- (6) Výpadek APORT, ISOŘ i COMPOST je funkční.
- V tomto případě dopravce telefonicky, schváleným telekomunikačním prostředkem, ústně nebo písemně sdělí příslušnému výpravčímu údaje ze zprávy Rozbor vlaku. Tyto údaje poslouží k náhradnímu pořízení zprávy Rozbor vlaku tímto zaměstnancem.

6 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O JÍZDĚ VLAKU

6.1 Pravidla poskytování informací o jízdě

- (1) IM pořizuje prostřednictvím vlastních aplikací (informační systémy, technologický software zabezpečovacího zařízení apod.) záznamy o jízdě vlaku.
- (2) Tyto aplikace odesílají pořízená data do centrálního dispečerského IS (ISOŘ CDS), který zajišťuje jejich další distribuci do IS ŽP nebo zobrazení prostřednictvím aplikací nabízených v rámci SPIS.
- (3) Prostřednictvím aplikací IS základního řízení se sledují všechny vlaky na celé infrastrukturu provozované SŽDC v bodech, které obsluhují tyto aplikace. Seznam pokrytých bodů spravuje SŽDC. Data o jízdě obsahují též údaje o odchylkách oproti JŘ a důvody narušení JŘ.
- (4) Data o jízdě se předávají do IS ŽP v reálném čase podle zásad schváleného datového rozhraní.
- (5) Formát dat a podmínky předávání jsou uvedeny v dokumentu „Datové rozhraní ISOŘ ŘVD“ a vyhlášen na <http://provoz.szdc.cz>.
- (6) Ode dne vyhlášení bude formát dat upraven na formát zpráv dle TAF TSI.
- (7) Zaměstnanec, odpovídající za řízení provozu v dopravním bodu musí v případě, že vlak ukončí jízdu v jiném bodě než je plánovaný cílový bod a do cílového bodu vlak dojde jako posun nebo vůbec nedojede, informovat dispečerský aparát IM, který musí provést úpravu naplánované trasy vlaku.
- (8) Jízda vlaku formou posunu mezi mezilehlými body (nebo výchozím a mezilehlým případně mezilehlým a cílovým bodem) není povolena v případech, kdy lze z pohledu zabezpečovacího zařízení a jeho aktuálního stavu danou jízdu realizovat jako vlak.

7 POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ O OMEZENÍCH PROVOZU NA INFRASTRUKTUŘE

- (1) Ode dne vyhlášení vede SŽDC informace o omezeních provozu na jí provozované ŽDC (dále jen omezení provozu) v CSV modulu DOMIN a zveřejňuje je na portále <http://provoz.szdc.cz>. Rovněž bude zpřístupněna možnost předávání těchto informací ve formě datových zpráv do IS ŽP.

- (2) Za omezení provozu na daném úseku nebo v daném bodě se považuje:
- úplné zastavení provozu,
 - částečné zastavení provozu (např. jednokolejný provoz),
 - omezení provozních podmínek (např. porucha zabezpečovacího zařízení, napájení, přejezdového zabezpečovacího zařízení, atd.),
 - omezení některých parametrů tratě (pomalá jízda, snížení traťové třídy, atd.).
- (3) Důvody omezení provozu lze rozdělit:
- plánovaná událost,
 - mimořádná událost:
 - vyšší moc,
 - předhlášená výluka (výluka nezařazená v týdenním plánu),
 - nepředpokládaná událost na infrastruktuře,
 - závady na vlaku nebo posunujícím dílu.
- (4) Jednotlivá omezení infrastruktury jsou způsobena různými událostmi. Tyto události jsou rozděleny do následujících typů (dle vyhlášky UIC 407-1)

Tabulka 1 – Typy kódů podle vyhlášky UIC 407-1

| Kód | Popis události |
|-----|--|
| 01 | mimořádnosti během údržby infrastruktury |
| 02 | porucha na zařízení |
| 03 | nehoda |
| 04 | stávka |
| 05 | bombová hrozba |
| 06 | ostatní externí vlivy |
| 07 | špatné počasí |
| 08 | zemětřesení |
| 09 | nepokoje nebo válečné události |
| 99 | jiná událost |

- (5) Pro každé omezení se definuje jeho příčina. Tyto příčiny jsou obsaženy v následujícím číselníku

Tabulka 2 – Seznam příčin omezení

| Pořadové číslo | plánovaná událost | vyšší moc | nepředpokládaná událost na infrastruktuře | závady na vlaku nebo posunujícím dílu |
|----------------|------------------------------|---|--|---|
| | 01 | 02 | 03 | 04 |
| 01 | plánovaná výluka (01) | stávka (04) | závada na traťové koleji (02) | závady na hnacím vozidle (06) |
| 02 | VSDZ (99) | bombová hrozba (05) | závada na záhlaví (02) | závady na voze nebo nákladu (06) |
| 03 | pomalá jízda (02) | živelná pohroma / povětrnostní vlivy (07) | závada na zhlaví (02) | zároveň policie, zásah zdravotnické služby a usmrcení nebo zranění osoby (06) |
| 04 | omezení parametrů trati (02) | zemětřesení (08) | závada na staniční koleji (02) | uváznutí vlaku / posunujícího dílu (06) |
| 05 | | nepokoje nebo občanská válka (09) | závada trakčního zařízení (02) | |
| 06 | | | závada nebo vypnutí přejezdového zabezpečovacího zařízení (02) | |

Tabulka 2 – Seznam příčin omezení (pokračování)

| Pořadové číslo | plánovaná událost | vyšší moc | nepředpokládaná událost na infrastruktuře | závady na vlaku nebo posunujícím dílu |
|----------------|-------------------|-------------------|---|---------------------------------------|
| | 01 | 02 | 03 | 04 |
| 07 | | | závada nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení (02) | |
| 08 | | | závada nebo vypnutí sdělovacího zařízení (02) | |
| 09 | | | porucha vlakového zabezpečovacího zařízení (02) | |
| 10 | | | prodloužení plánované výluky (01) | |
| 11 | | | zkrácení plánované výluky (01) | |
| 12 | | jiná událost (99) | jiná událost (99) | jiná událost (99) |
| 13 | | | nehoda (03) | |

V závorkách za jednotlivými příčinami jsou uvedeny kódy typů událostí definované v odstavci (4).

(6) Jednotlivá omezení se dělí na následující druhy:

- zastavení provozu,
- omezený provoz,
- výluka zabezpečovacího zařízení,
- výluka napájení trakčního vedení (NTV) (nad všemi kolejemi), výlukou lze projet za pomoci hnacího vozidla nezávislé trakce,
- výluka napájení trakčního vedení (NTV), výlukou je možné projet setrvačností se staženými sběrači,
- provoz s omezenými parametry vlaku,
- pomalá jízda,
- provoz bez jakéhokoli omezení.

(7) Každý druh omezení je při publikaci prezentován barvou. Barva se přiřazuje k elementární hraně nebo dopravnímu bodu. V případě souběhu více druhů omezení nebo více omezení s různým druhem omezení na jednom úseku nebo v jednom bodě, je tomuto úseku/bodu přiřazena barva vyššího druhu omezení.

(8) Informace o omezeních jsou publikovány na portále provozování dráhy <http://provoz.szdc.cz>. Pro dopravce, pokud mají daným omezením ovlivněn svůj vlak, se navíc zasílá po vzniku omezení a při jeho změnách informační E-mailová zpráva, která ho informuje o těchto změnách. Pro dopravce, kteří mají svůj IS s funkcí pro příjem a zpracování informace o omezeních infrastruktury, se zasílá ode dne vyhlášení datová zpráva o všech omezeních, aktualizacích těchto omezení a dotčených plánovaných a jedoucích vlaků tímto omezením. Seznam dotčených vlaků se dělí na tři základní skupiny:

- plánované vlaky – které mají již přidělenou trasu a kapacitu, avšak dosud nejsou aktivní,
- seznam aktivních vlaků, které dosud nevyjely z výchozí stanice,
- seznam vlaků, které jsou již na cestě z výchozí stanice a jejich skutečná nebo prognózovaná trasa je v konfliktu s místem a časem omezení infrastruktury.

(9) Pro každé omezení je publikován následující popis:

- popis místa omezení, který je definován body vymezujícími začátek a konec omezení,
- identifikace události, která vede k omezení infrastruktury,
- popis omezení,
- kontaktní informace,
- dotčený dopravce (číslo společnosti) včetně tras a vlaků,
- období trvání omezení.

(10) Plánovaná omezení se vyhláší dopravcům v okamžiku, kdy příslušní zaměstnanci IM dají příkaz pro vyhlášení těchto omezení.

(11) Nepředpokládané omezení musí příslušný zaměstnanec IM pořídit okamžitě po vzniku omezení. Při tomto pořízení uvede všechny jemu známé skutečnosti o příčině, rozsahu a časovém odhadu ukončení omezení. Očekávaný a aktualizovaný datum a čas ukončení omezení stejně jako popis a příčiny omezení jsou v řadě případů aktuálním odhadem zaměstnance, který dané omezení pořídil do IS na základě jemu aktuálně dostupných informací. Tyto údaje musí příslušní zaměstnanci IM neprodleně aktualizovat vždy, když zjistí nové skutečnosti, které mají vliv na změnu popisu příčin a stavu omezení, zejména pak očekávaného času ukončení omezení. Proto jsou veškeré údaje o omezení, zejména pak časy očekávaného a aktualizovaného času ukončení považovány za informativní a slouží pro vzájemnou a společnou informovanost. Zejména u nepředpokládaných omezení se mohou tyto údaje dynamicky vyvíjet. Ustanovením tohoto odstavce nejsou dotčeny ohlašovací povinnosti zaměstnance IM vyplývající z Ohlašovacího plánu dle předpisu SŽDC Dp17.

(12) IM o každém omezení pořizuje následující údaje vymezující časové období trvání omezení:

- předpokládané datum a čas zahájení omezení:
 - v případech, kdy IM předpokládá, že vznikne na daném úseku omezení, uvede čas předpokládaného zahájení omezení. Tento čas může postupně aktualizovat až do pořízení informace o skutečném zahájení omezení,
 - předpokládané zahájení omezení je povinné uvést jen v případech, kdy bude mít charakter nepředpokládané předhlášené výluky (plán. výluky v termínu kratším jak týdenní plán výluk). Z pohledu SW je předpokládané zahájení omezení nepovinné,
- skutečné datum a čas zahájení omezení:
 - po pořízení skutečného zahájení platnosti omezení není již možné měnit čas předpokládaného zahájení. Skutečné zahájení by nemělo být v zásadě již měněno, nicméně z provozních důvodů je možné měnit skutečný okamžik zahájení až do doby skutečného ukončení omezení,
 - v případě, že omezení začíná okamžitě, může být vyplněn rovnou skutečný čas zahájení omezení,
- očekávané datum a čas ukončení platnosti omezení udává okamžik, kdy IM předpokládá ukončení omezení. Tento údaj se průběžně aktualizuje až do doby pořízení skutečného ukončení omezení,
- skutečné ukončení omezení je informace pořízená IM o skutečném ukončení omezení. Tento údaj vyhláší IM neprodleně poté, co bylo omezení infrastruktury ukončeno. IM si vyhraduje dobu 3 hodin po prvním pořízení skutečného ukončení omezení na změnu tohoto údaje.

(13) Zvláštním případem ukončení omezení infrastruktury je převedení omezení do standardních parametrů infrastruktury. V tomto případě, se administrativně ukončí omezení. Tyto změny se provádí k datům pravidelných změn JŘ.

(14) Pro evidenci a vyhlášení všech omezení slouží DOMIN, který zajišťuje informace o omezeních prostřednictvím webové aplikace a též datové zprávy o jednotlivých omezeních. Pokyny pro jeho obsluhu jsou uvedeny ode dne vyhlášení ve „Směrnici pro obsluhu a činnost DOMIN“ a publikovány na portále <http://provoz.szdc.cz>.

(15) Popis datové komunikace včetně aktuálně platných číselníků je uveden ode dne vyhlášení v dokumentu „Datové rozhraní DOMIN“ a publikován na portále <http://provoz.szdc.cz>.

8 ZAJIŠTĚNÍ DATOVÉ KOMUNIKACE V RÁMCÍ DIALOGU PŘI VYÚČTOVÁNÍ POPLATKŮ ZA UŽITÍ DOPRAVNÍ CESTY A NÁVAZNÝCH SLUŽEB

8.1 Požadavky na zadávání dat

(1) Pro automatickou kalkulaci poplatku za užití ŽDC slouží informační systém KAPO. Tento systém na základě údajů zdrojových informačních systémů, kterými jsou KANGO (zařazení speciálně definovaných množin vlaků k příslušnému režimu zpoplatnění), KADR (plánovaná trasa vlaku), ISOŘ CDS (skutečná trasa vlaku), REVOZ (parametry vozidel), APORT a COMPOST (skutečné parametry vlaku) eviduje výkony dopravce a vytváří podklady k fakturaci.

(2) Z důvodu správné kalkulace poplatku za užití dopravní cesty musí dopravce:

- zadávat do IS vozidla plným dvanáctimístným číslem,
- zajistit, aby každý vlak měl přidělenou kapacitu dráhy a tedy i jízdní řád,
- aktivovat vlak na konkrétní den jízdy v celé nebo části přiděleného JŘ,
- zajistit, aby před odjezdem vlaku z výchozí stanice a při každé změně jeho složení byla odeslána zpráva Rozbor vlaku nebo Složení vlaku,
- zajistit, aby hnací vozidla dopravce byla uvedena v REVOZ - registru vozidel SŽDC, jinak KAPO neumožní správnou kalkulaci poplatku za užití ŽDC a přiznání nabídkové ceny u vlaku.

(3) Zaměstnanci dopravce musí při komunikaci dodržovat následující pokyny, jak naplňovat data při přípravě před odjezdem vlaku:

- ve zprávě Rozbor vlaku se uvádí:
 - celková hmotnost vlaku včetně všech činných hnacích vozidel,

- celková délka vlaku včetně všech činných hnacích vozidel,
- počet vozidel – počet všech vozidel vlaku tj. nečinných tažených i činných HV,
- počet náprav – počet náprav pro všechna tažená i hnací vozidla na vlaku,
- seznam všech činných hnacích vozidel, uvedených 12-ti místnými čísly,
- ve zprávě Složení vlaku se uvádí položky dle přílohy č. 1.

(4) Zadání Rozboru vlaku motorových a elektrických jednotek provádí dopravce tak, že zadá počet činných HV jednotky a celkovou hmotnost vlaku (systémy nerozlišují počet vložených článků jednotky).

(5) Pro vlaky osobní přepravy je nutno za hmotnost vozu považovat součet vlastní hmotnosti vozu a hmotnosti cestujících (počet míst x 0,08 tuny) včetně hmotnosti nákladu ve služebním oddílu. Uvedená metoda zjišťování hmotnosti odpovídá TNŽ 280080. Výjimku představují Sv vlaky bez přepravy cestujících, kde se za hmotnost vozu považuje pouze hmotnost neobsazených vozů.

(6) Z důvodu správného přiřazení ceny k vlaku:

- dopravce při změně složení vlaku musí vždy vyslat aktualizovanou zprávu Složení vlaku bez ohledu na to, zda se mění hrubá hmotnost vlaku, délka, počet vozů a náprav nebo počet, druh či funkce činných hnacích vozidel (aktualizace zprávy Složení vlaku je nezbytná i pro správnou kalkulaci poplatku za jízdu vlaku v úsecích napěťových výluk). Detailní pravidla obsahuje článek 5.1,
- SŽDC stanoví v PTV nebo při projednání jednotlivých obchodních případů postupy a časové termíny pro předávání informací o vlacích, které mají být zpoplatněny nabídkovými cenami nebo jsou předmětem odpočtu z objemu zpoplatněných výkonů (identifikace příslušných vlaků v ročním JŘ prostřednictvím KANGO, zadávání informací v KADR nebo předávání informací prostřednictvím samostatných souborů – výkazů),
- SŽDC stanoví v PTV nebo při projednání jednotlivých obchodních případů podmínky, kterým musí vlak vyhovět, aby jeho jízda byla zpoplatněna nabídkovou cenou.

8.2 Postup při odsouhlasení výkonů a cen mezi IM a dopravcem

(1) Ceny za užití ŽDC ve vlastnictví ČR a podmínky jejich aplikace jsou stanoveny Výměrem Ministerstva financí, Prohlášením o dráze a v Převravním a tarifním věstníku (PTV).

(2) Poplatek za užití ŽDC se dopravci účtuje měsíčně v rozsahu výkonů uplynulého kalendářního měsíce. Datem zdanitelného plnění je poslední den měsíce. Rozhodující pro určení příslušnosti zdanitelného plnění jízdy vlaku (ukončení poskytnutí služby) se považuje datum příjezdu vlaku do cílové stanice – ukončení jízdy vlaku.

(3) Dojde-li ke změně cen za užití ŽDC nebo podmínek jejich aplikace, v případě vlaků jedoucích přes půlnoc se při kalkulaci poplatku použijí ceny platné v době zahájení výkonu.

(4) Analýzu výkonů realizovaných konkrétním dopravcem provádí u SŽDC určený zaměstnanec skupiny evidence a kontroly výkonů dopravců (dále jen obsluha KAPO). V případě chybějících nebo evidentně nesprávných dat jednotlivých vlaků posuzuje příčinu tohoto stavu a v rámci platných pravidel zajišťuje doplnění nebo opravu dat. Pokud dopravce nezadal správná data vlaku, postupuje obsluha KAPO v souladu s ustanovením kapitoly 3 a čl. 5.1 odstavce (18). Důvodem ke změně dat jsou rovněž informace zjištěné kontrolní činností IM v průběhu jízdy vlaku nebo po jeho dojezdu.

(5) Každému vlaku s kompletními daty se v KAPO automaticky přiřadí odpovídající cena. Při zjištění, že dopravce nedodržel podmínky pro přiznání nabídkové ceny nebo neoprávněně vykázal vlak nákladní dopravy jako vlak osobní dopravy, obsluha KAPO provede zásah směřující k přiřazení správné ceny.

(6) Obsluha KAPO zpracovává vlaky každého dopravce v dávkách v závislosti na časovém průběhu exportu dat ze zdrojových informačních systémů. Přehled dat zpracovaných vlaků včetně výpočtu poplatku za užití ŽDC předává datovou cestou určenému zaměstnanci (organizační složce) dopravce k posouzení a odsouhlasení. Datová komunikace může po dohodě s dopravcem probíhat dávkově nebo jednorázově, vždy však takovým způsobem, aby obsluha KAPO poslední dávku dat postoupila dopravci nejpozději 8. den po skončení kalendářního měsíce a dopravce ji odsouhlasil nejpozději 10. den po skončení kalendářního měsíce.

(7) Pokud dopravce v průběhu odsouhlasování dat zjistí výskyt chyb, které vznikly mimo jeho zavinění (nezadání plnopočetných parametrů hnacích vozidel do REVOZ, závady spojené s odesláním zpráv Rozbor vlaku nebo Složení vlaku), neprodleně informuje obsluhu KAPO a požádá o provedení opravy před uzavřením vyúčtování kalendářního měsíce.

(8) Po vzájemném odsouhlasení výkonů a poplatků za užití ŽDC mezi SŽDC a dopravcem odešle SŽDC dopravci přehled zpoplatněných výkonů. Přehled se po potvrzení oprávněnými osobami SŽDC a dopravce stává účetním dokladem ve smyslu Zákona o účetnictví č. 563/1991 Sb. v platném znění. Obsah, struktura a oběh tohoto dokladu jsou vymezeny ve Smlouvě o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem.

8.3 Reklamacce

(1) IM a dopravci spolupracují při odsouhlasování výkonů a poplatků s cílem odstranit všechny vady ještě před předáním podkladů pro zpracování faktury/daňového dokladu. V případě, že dopravce po obdržení faktury poplatku za užití ŽDC zjistí rozdíly mezi fakturovanou cenou daňového plnění a svou evidencí, které nevznikly porušením ustanovení těchto směrnic, je v souladu s obecně platnými právními normami oprávněn uplatnit písemnou reklamací.

(2) Dopravce nemá nárok na uplatnění reklamacce výše poplatku za použití ŽDC v případech, kdy nesplnil veškeré povinnosti dané touto Směrnicí. Jedná se např. o nezadání parametrů hnacích vozidel (splnění ekologické normy spalovacích motorů, naklápění) do REVOZ, nesprávně pořízená nebo neaktualizovaná zpráva Rozbor vlaku resp. Složení vlaku.

9 ZAJIŠTĚNÍ JEDINEČNÉ IDENTIFIKACE VLAKŮ

(1) Základním předpokladem pro úspěšnou spolupráci IS a vzájemnou datovou výměnu je použití jedinečných identifikátorů (ID). SŽDC používá identifikátory, které byly definovány v rámci procesu implementace TAF TSI. Tyto identifikátory jednoznačně popisují příslušné zájmové objekty po celou dobu životního cyklu vlaku. Do plné implementace ID dle TAF TSI a zejména do plného propojení SPIS s mezinárodními IS budou uplatněny některá zjednodušení vůči metodice publikované na úrovni implementačního procesu TAF TSI.

(2) Pro účely komunikace IS ŽP a SPIS bude používány následující objekty a identifikátory:

- obchodní případ – prezentovaný identifikátorem TTID,
- datový JŘ – prezentovaný identifikátorem PAID.

(3) Všechny identifikátory používají stejnou strukturu a shodnou délku. Každý identifikátor se skládá z následujících částí:

- typ objektu - určuje typ objektu, pro který je použit identifikátor – 2 alfanumerické znaky. Pro identifikaci se používají následující kódy:
 - TR - TTID – Train Transport ID,
 - PA - PAID – Path ID,
- číslo společnosti - 4 místný alfanumerický UIC kód společnosti (dopravce, IM), případně 4 místné národní číslo společnosti,
- pravidlo - 2 místný alfanumerický kód konkrétního pravidla, které popisuje hlavní element. Pravidla budou mezinárodní a vnitrostátní. Pokud nebudou pravidla definována, použije se kód „00“. V současné době se bude vždy používat kód „00“ u identifikátorů generovaných SPIS,
- hlavní (Core) element - 12 alfanumerických znaků. Nejsou-li použita všechna místa, doplní se zleva znakem -. Pravidlo pro vytvoření hlavního elementu závisí na rozhodnutí tvůrce – resp. jeho IS. Je nutné ale dodržet podmínku, že identifikátor musí být pro každou společnost jedinečný. V případě TTID, které bude tvořeno webovým klientem KADR, který plní z pohledu identifikace TTID úlohu IS ŽP, bude součástí hlavního identifikátoru text KADR. Proto není dovoleno použít tento text v hlavním elementu žádným jiným IS ŽP,
- varianta - 2 alfanumerické znaky. Doplnuje tvůrce v procesu tvorby identifikátoru. Pokud není žádná varianta resp. je pouze jedna základní varianta, tak se uvede kód „00“. Pravidla použití kódů pro varianty si definuje každý IS, který vytváří identifikátor sám. Opět je nutno zajistit jedinečnost identifikátoru,
- období JŘ - 4 numerické znaky. Jde o číslo roku, v kterém převážně probíhá JŘ. Tedy JŘ 2010/2011 bude mít označení 2011,
- datum - 8 znaků v následujícím významu:
 - rok - 4 numerické znaky – rok plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu,
 - měsíc - 2 numerické znaky – měsíc plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu,
 - den - 2 numerické znaky – den plánovaného odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu,
- oddělovač - pokud se identifikátor prezentuje jako jediný spojený řetězec musí být mezi každým elementem uveden oddělovač /. Tento znak pak nesmí být obsažen v žádném jiném významu.

(4) Identifikátory budou použity pro dva základní typy použití:

- plánovaný objekt – jedinečnost ID není na konkrétní den, ale je na konkrétní případ (obchodní případ, datový JŘ), k tomuto typu použití je navíc potřebný kalendář, kdy bude daný objekt platit:
 - délka identifikátoru pro plánovaný objekt je **31** znaků,
 - příklad:
 - ◆ TR/1154/00/1234567890AB/00/2011
 - ◆ PA/0054/00/1234567890AB/00/2011
- denní objekt – jde o plánovaný objekt doplněný o konkrétní den použití:
 - délka identifikátoru pro denní objekt je **40** znaků,
 - příklad:

- ◆ TR/1154/00/1234567890AB/00/2011/20110228
- ◆ PA/0054/00/1234567890AB/00/2011/20110228
- každý jedoucí vlak bude mít přiřazen jedinečný identifikátor TTID a jeden nebo více datových JŘ s identifikátory PAID.

(5) Mezi jednotlivými objekty – identifikátory existují následující vztahy:

- TTID versus PAID je vztah 1 : N
- TTID versus číslo vlakové trasy je vztah M : N
- PAID versus číslo vlakové trasy je vztah M : N

Platí, že každý objekt má pouze jeden kalendář platnosti, který je neměnný. Stávající praxe, kdy jedna trasa vlaku ročního JŘ má měnící se kalendář jízdy v průběhu trasy, je třeba řešit tak, že každá změna kalendáře vyvolává potřebu vytvoření nového objektu obchodního případu a datového JŘ a tedy i nových identifikátorů.

9.1 Tvorba identifikátorů

(1) Do doby plné implementace jedinečné identifikace bude roční JŘ a jeho pravidelné změny obsahovat identifikátory TTID a PAID pro všechny vlakové trasy. Tabulky obsahující identifikace TTID a PAID budou součástí výměnných souborů publikovaných SŽDC na portálu <http://provoz.szdc.cz>.

(2) IS ŽP, který bude odesílat žádosti o trasu ad hoc do KADR, musí tyto žádosti opatřit jedinečnou identifikací TTID. Pokud bude dopravce tvořit žádost o trasu prostřednictvím webového klienta KADR, pak tento klient zajistí vygenerování identifikace TTID.

(3) KADR současně s přidělením kapacity a datového JŘ vrátí k jednomu objektu TTID jeden nebo více objektů datový JŘ s přidělením jednoho nebo více PAID. Do doby plné implementace bude TTID též identifikovat objekt žádost o trasu a kapacitu. Spojením Plánovaného objektu TTID s přiděleným kalendářem z plánovaného objektu datový JŘ ve výchozí stanici nebo v bodě státní hranice (do doby plné mezinárodní implementace identifikací) je vytvořen předpoklad správného generování denních objektů TTID. Příklad:

- dopravce žádá o obchodní případ s číslem TTID "TR/1159/00/1234567890AB/00/2011" s odjezdem z výchozí stanice 23,00 hod a kalendářem 24.2.2011, 28.2.2011,
- IM přidělí tomuto případu z výchozí stanice PAID "PA/0054/00/--KADR66666a/00/2011" s odjezdem 00:12 a kalendářem 25.2. a 1.3. 2011,
- dopravce i IM si nyní mohou vygenerovat denní objekty – tedy 2 konkrétní vlaky:

| TTID | PAID |
|--|--|
| TR/1159/00/1234567890AB/00/2011/20110225 | PA/0054/00/--KADR66666a/00/2011/20110225 |
| TR/1159/00/1234567890AB/00/2011/20110301 | PA/0054/00/--KADR66666a/00/2011/20110301 |

Takto vygenerované identifikátory budou sloužit pro jedinečnou identifikaci vlaku ve všech následujících fázích životního cyklu vlak.

(4) KADR zajistí předání datového JŘ do ISOŘ ŘVD, COMPOST a KAPO a to včetně identifikací TTID a PAID.

(5) IS ŽP nebo klient KADR pro dopravce zajistí předání aktivace vlaku včetně příslušných identifikací TTID a PAID (v této fázi již půjde o denní objekty). KADR následně bude informovat návazné ISOŘ ŘVD, COMPOST a KAPO o aktivovaných trasách a to včetně identifikátorů TTID a PAID.

(6) IS ŽP, který bude zasílat zprávy o složení vlaku do COMPOST nebo APORT musí použít příslušnou identifikaci TTID (denní objekt), která vznikne v procesu předání žádosti o trasu a tvorby JŘ.

(7) ISOŘ ŘVD předá do KAPO informace o skutečném průběhu trasy vlaku včetně uvedení jedinečného identifikátoru TTID a PAID (denní objekt).

10 POSTUP PŘI PORUCHÁCH A PLÁNOVANÉ ÚDRŽBĚ SYSTÉMU

10.1 Poruchy systému

(1) Všechny poruchy informačních systémů se hlásí na provozní dohledová pracoviště každého IS. Kontaktní adresy dohledových pracovišť jsou uvedeny ve smlouvě o datové komunikaci mezi IS ŽP a SPIS. Současně jsou publikovány též na stránkách <http://provoz.szdc.cz>.

(2) Podmínky pro odstraňování závad SW a HW jsou uvedeny ve Směrnících a Metodických pokynech k jednotlivým IS.

10.2 Plánovaná údržba SPIS

(1) Plánované odstávky IS z důvodu údržby a nasazování nových verzí budou dodavatelem příslušného IS vyhlášeny na portálu <http://provoz.szdc.cz> nebo v příslušné aplikaci.

(2) Postup pro jejich schválení a publikování je uveden ve smlouvách na provoz příslušného IS a ve směrnících/metodických pokynech k jednotlivým IS.

11 PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

(1) SŽDC si vyhrazuje právo tuto směrnici upravovat a doplňovat na základě aktuálního vývoje SPIS a implementace TAF TSI do SPIS.

(2) Do doby vyhlášení bude pořizování zprávy Vlak připraven podle podmínek definovaných v kapitole 5.3 nepovinné. V případě, že se dopravce rozhodne zprávu Vlak připraven pořizovat, musí pro všechny své vlaky plně dodržet postupy a pokyny této směrnice.

(3) Kapitola 4.2 bude platit ode dne vyhlášení.

12 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

(1) Tato směrnice nabývá účinnosti 1.7.2011.

SEZNAM DOKUMENTŮ

- (1) Datové rozhraní KANGO KMEN – publikováno ode dne vyhlášení
- (2) Datové rozhraní KADR
- (3) Datové rozhraní ISORŘ ŘVD
- (4) Datové rozhraní DOMIN – publikováno ode dne vyhlášení
- (5) Datové rozhraní COMPOST
- (6) Datové rozhraní APORT – publikováno ode dne vyhlášení
- (7) Metodický pokyn pro užívání APORT
- (8) Metodické pokyny pro provoz a užívání IS REVOZ
- (9) Metodické pokyny pro provoz a užívání ISORŘ KADR
- (10) Směrnice SŽDC č.70 Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC.

PŘÍLOHA 1 - POPIS ZPRÁVY SLOŽENÍ VLAKU

Poznámka: P/N u každého elementu označuje, jestli položka je povinná nebo nepovinná. Vztah mezi jednotlivými elementy je uveden v popisu datového rozhraní IS COMPOST.

TrainCompositionMessage

P Složení vlaku

Hlavička zprávy

- MessageHeader P Hlavička zprávy
- MessageStatus 1N P Status: 1/2/3 – nová/oprava/rušení

Status 2 a 3 se smí použít pouze v případě, že již byla dříve vyslána zpráva se shodnou identifikací se statutem 1 a byla COMPOST akceptována.

- MessageReference P Identifikace zprávy
- MessageTypeCode 4N P Typ zprávy, pro zprávu Složení vlaku zadejte kód **40**
- MessageTypeVersion N Nevyužívá se
- MessageNumber 6N P Pořadové číslo zprávy
- MessageDateTime DateTime P Datum a čas vytvoření zprávy

Datum a čas se uvádí v následujícím formátu: 2010-12-23 15:33. Aplikace dopravce musí přepracovat datum a čas do formátu 2010-12-23T15:33:00+01:00 v xml.

- Sender 4AN P Odesílatel – kód společnosti. Kódování dle 920-1 (RICS)
- Recipient 4AN P Příjemce – kód společnosti. Kódování dle 920-1 (RICS)

4 místný kód společnosti přiděluje UIC podle pravidel uvedených ve vyhlášce 920-1 nebo jej přidělí SŽDC. V případě, že je kód společnosti přidělen pouze SŽDC, nesmí dopravce provozovat mezinárodní dopravu.

- Sender reference N Nevyužívá se
- Routing ID N Nevyužívá se

Identifikace trasy

- PathIdentity P Identifikace trasy
- PathIdent 6AN P Číslo trasy vlaku

Zadáva se číslo přidělené trasy vlaku z výchozího bodu vlaku podle přiděleného JŘ. Toto číslo se zadává 6 místné včetně čísla následu. (V případě kmenového vlaku vložte za číslo následu 0, 1-3 – 1. – 3. násled). Je-li číslo trasy bez označení následu kratší jak 5 míst, doplní se zleva od druhé pozice nulami, př.: 1. násled 141 -- 100141, vlak 141 – 000141)

- PathDeparturePoint P Výchozí bod jízdy
- CountryCode 2AN P Kód státu – kódování dle UIC 912-14, v případě ČR – kód CZ.
- LocationPrimaryCode 5N P Číslo dopravního bodu podle SR70

Zadáva se číslo výchozího bodu vlaku podle přiděleného JŘ. Do doby plné mezinárodní implementace TAF TSI bude u vlaků vstupujících z ciziny za výchozí bod zadáván vstupní bod státní hranice. U zahraničních bodů jde o číslo z číselníku ENEE, u národních bodů jde o prvních 5 míst čísla bodu z číselníku SR 70. Číselník dopravních bodů SR 70 udržuje celostátně SŽDC a to i za tratě, které provozuje jiný provozovatel dráhy.

- PathDepartureTime N Čas odjezdu

Plánovaný odjezd vlaku podle přiděleného JŘ z výchozí stanice, v případě vstupu vlaku na síť SŽDC jde o plánovaný průjezd bodem státní hranice

- PathDestinationPoint P Cílový bod jízdy
- CountryCode 2AN P Kód státu – kódování dle UIC 912-14
- LocationPrimaryCode 5N P Číslo dopravního bodu podle SR70
- PathDestinationTime N Čas příjezdu

Plánovaný čas příjezdu vlaku do cílové stanice podle přiděleného JŘ. Do doby plné mezistátní implementace TAF TSI bude u vlaků vystupujících do ciziny za cílový bod zadáván též výstupní bod státní hranice. V případě výstupu vlaku ze sítě SŽDC jde o plánovaný průjezd bodem státní hranice.

| | | | |
|-----------------------------|------|---|---------------------------------------|
| – Train Transport ID | 40AN | P | Jednoznačná identifikace vlaku – TTID |
| – TrainNumber | | P | Jednoznačná identifikace vlaku |
| – PathIdent | 6AN | P | Číslo trasy vlaku |
| – ScheduleDepartureDateTime | | P | Čas odjezdu z výchozího bodu podle JŘ |
| – PathDepartureLocation | | P | Výchozí bod jízdy |
| – CountryCode | 2AN | P | Kód státu – kódování dle UIC 912-14 |
| – LocationPrimaryCode | 5N | P | Číslo dopravního bodu podle SR70 |

Zadává se číslo výchozího bodu vlaku podle přiděleného JŘ. Do doby plné mezistátní implementace TAF TSI bude za výchozí bod zadáván vstupní bod státní hranice

Informace o složení vlaku v jednotlivých úsecích trasy

| | | |
|--|---|--|
| – TrainCompositionJourneySection 1..99 | P | Složení vlaku v jednotlivých úsecích jízdy |
|--|---|--|

Složení vlaku se může zadat najednou pro několik úseků. Jednotlivé úseky (TrainCompositionJourneySection) se opakují. Pokud se zadává více úseků, pak dopravce odpovídá za to, že jednotlivé úseky na sebe navazují. Pokud informaci o složení vlaku na dalším úseku nemá, vyšle další zprávu Složení vlaku před odjezdem z bodu, pro který dosud žádnou zprávu neodeslal. Pokud nová zpráva Složení vlaku aktualizuje úsek, pro který platí již předchozí zpráva, budou údaje předchozí zprávy nahrazeny zprávou novou.

Př.: Pošle-li se složení na vlak Ostrava – Praha, a poté složení na úsek Č. Třebová – Pardubice, ukončí toto nové složení platnost předchozí zprávy v bodě Česká Třebová. Dopravce tedy musí za stanice Pardubice pořídit další zprávu Složení vlaku.

Dopravce musí vytvořit nový úsek v případě, že došlo ke změně ve složení vlaku nebo došlo ke změně odpovědnosti dopravce nebo IM za tento úsek. V praxi tak se musí vždy měnit složení vlaku v bodě st. hranice, protože v tomto bodě dochází ke změně odpovědnosti IM a často i RU.

Popis úseku trasy

| | | |
|------------------|---|--|
| – JourneySection | P | |
|------------------|---|--|

Definice úseku podle odpovědnosti IM i dopravce nebo podle složení vlaku

| | | | |
|-----------------------|-----|---|---|
| – IntermediateOrigin | | P | Bod změny odpovědnosti nebo změny složení vlaku |
| – CountryCode | 2AN | P | Kód státu – kódování dle UIC 912-14 |
| – LocationPrimaryCode | 5N | P | Číslo dopravního bodu podle SR70 |

Jedná se o změnu právní odpovědnosti dopravce za vlak. Jde zejména o odpovědnost dopravce za kapacitu ŽDC a platbu za užití ŽDC. U mezistátní žádosti se jedná o vstupní bod – státní hranice nebo o bod na infrastruktuře SŽDC, kde přebírá dopravce odpovědnost za vlak.

| | | | |
|---------------------------|-----|---|---|
| – IntermediateDestination | | N | Definuje místo, kam až složení vlaku platí. |
| – CountryCode | 2AN | P | Kód státu – kódování dle UIC 912-14 |
| – LocationPrimaryCode | 5N | P | Číslo dopravního bodu podle SR70 |

Pouze pokud dopravce ví o změně / plánuje změnu složení vlaku dopředu nebo v případě, že dopravce posílá složení zpětně. Pokud se tento element neuvede, platí složení vlaku implicitně až do cílové stanice vlaku.

| | | | |
|-------------------------------|-----|---|---|
| – ResponsibilityActualSection | | P | Odpovědnost za úsek |
| – ResponsibleRU | 4AN | P | Odpovědný dopravce. Číslo společnosti, kódování dle 920-1 (RICS). |

Uvede se číslo dopravce, který za vlak odpovídá vůči IM.

| | | | |
|-----------------|-----|---|--|
| – ResponsibleIM | 4AN | P | Odpovědný provozovatel dráhy. Kódování dle 920-1 (RICS). |
|-----------------|-----|---|--|

Na síti SŽDC se bude vždy uvádět „0054“

- | | | |
|-----------------------------|-----|---|
| – ResponsibilityNextSection | N | Odpovědnost za následující úsek |
| – ResponsibleRU | 4AN | P Odpovědný dopravce. Kódování dle 920-1 (RICS). |
| – ResponsibleIM | 4AN | P Odpovědný provozovatel. Kódování dle 920-1 (RICS).. |

Element ResponsibilityNextSection umožňuje identifikovat rozdílného dopravce nebo IM na sousedním úseku. Bude se využívat v případě přechodu mezi odlišnými IM nebo dopravci k informování druhé strany o tom, který dopravce/IM bude odpovídat za následující úsek.

Data o vlaku

- | | | |
|------------------------|----|--|
| – TrainRunningData | P | Data o vlaku vztažená k jízdě v konkrétním úseku |
| – TrainRunningTechData | P | Technická data o vlaku v konkrétním úseku |
| – TrainType | 2N | P Definuje typ vlaku např. pro rozlišení mezi normálním vlakem s vozy a lokomotivním vlakem. |

01 osobní vlak, 02 nákladní vlak, 03 lokomotivní vlak, 04 jiný vlak. Kód 04 se nebude na infrastruktuře provozované SŽDC využívat.

- | | | |
|--------------------|------------|--|
| – TrainWeight | 5N | P Celková hmotnost vlaku včetně hnacích vozidel [t]. |
| – TrainLength | 4N | P Celková délka vlaku včetně hnacích vozidel [m]. |
| – NumberOfVehicles | 3N | N Počet vozidel ve vlaku včetně hnacích vozidel |
| – NumberOfAxles | 4N | N Počet náprav ve vlaku včetně hnacích vozidel |
| – TrainCC_System | (1..9)x2N | N Seznam dostupných řídicích systémů na lokomotivě (min 1 max 9). Kódování dle UIC 407-1 zpráva 2004 (2N). Pokud není na lokomotivě žádný řídicí systém tento element se vypouští. |
| – TrainRadioSystem | (1..9)x2AN | N Kódování dle 407-1: (2AN): první znak je "+" nebo "-" pro identifikaci zda je systém "aktivní" nebo "neaktivní", druhý znak je "1" pro GSM-R nebo "2" pro analogové rádio. |

Pokud není na lokomotivě žádný systém, tento element se vypouští. Jak je patrné, neuvádí se konkrétní typ vyrobeného zařízení na lokomotivě, ale typ radiového systému trati, se kterým je dané zařízení schopno komunikovat a na danou komunikaci je schváleno příslušnou autoritou

- | | | |
|--------------------------------|-----|---|
| – TrainMaxSpeed | 3N | N Maximální rychlost vlaku [km/h] |
| – BrakeType | 1AN | N Způsob brzdění. (P = osobní, G = nákladní, R – rychlík, M – R+Mg) |
| – ExceptionalGaugingIndication | 1N | P Indikace překročené ložné míry. Kódování: Pokud je na vlaku nadrozměrný náklad =1, pokud ne =0. |

Pokud je uveden kód 1, potom na úrovni elementů údajů o vozech musí mít alespoň jeden vůz v elementu ExceptionalGaugingProfile a/nebo ExceptionalGaugingIdent detaily o tomto nadrozměrném nákladu.

- | | | |
|------------------------------|----|--|
| – LivestockOrPeopleIndicator | 1N | P Indikace živých zvířat či lidí ve vlaku. |
|------------------------------|----|--|

Kódování: Pokud se vlakem přepravují lidé nebo zvířata (vyjma personálu), tak = 1, jinak =0. Pokud je kód =1, potom v elementu Info- Goods Shape, Type & Danger na úrovni vozu musí být alespoň u jednoho vozu uveden kód 98 nebo v elementu Restrictions due to Load or Damage musí být uveden kód 09. Tento element má význam jen u nákladních vlaků. Zadáva-li se složení vlaku pro vlak osobní dopravy, uvádí se hodnota 0.

- | | | |
|----------------------------|----|---|
| – DangerousGoodsIndication | 1N | P Indikace nebezpečného zboží ve vlaku. |
|----------------------------|----|---|

Kódování: pokud je přepravováno nebezpečné zboží, potom se uvede kód 1 jinak kód 0. Pokud se uvede kód 1 na úrovni vozu musí být alespoň u jednoho vozu v elementu Dangerous Goods Indication detail o nebezpečném zboží.

- | | | |
|-------------------------|------|--|
| – Activities | 0..9 | N Požadovaný úkon s vlakem, vozem nebo nákladem. Dopravce vyznačením úkonu informuje IM o důvodech pobytu v mezilehlých stanicích. |
| – ActivityType | 2N | P Kódování je uvedeno v TAF TSI. Mělo by být srovnatelné s UIC 920-13, část II, příl. 8. |
| – ActivityLocationIdent | P | Místo, kde se bude činnost provádět |
| – CountryCode | 2AN | P Kód státu – kódování dle UIC 912-14 |

- LocationPrimaryCode 5N P Číslo dopravního bodu podle SR70

Data o hnacích vozidlech

- Locoldent 1..24 P Element, který identifikuje hnací vozidla. Definuje pro zadaný úsek všechny hnací vozidla a jejich funkci
- TractionType 1N P Typ trakce Kódování dle TSI OPE příloha P8 (= druhá číslice ve 12N čísla hnacího vozidla).
- TractionIdent 12N N Označení hnacího vozidla.

Číslo hnacího vozidla (12N) dle TSI OPE příloha P.

V souvislosti se spuštěním SPIS bude vyžadován 12-místný kód HV, který zajistí jednoznačné určení HV.

- TractionModeAndPositionInGroup 2N N Funkce HV na vlaku.

Identifikuje roli (druh výkonu) hnacího vozidla včetně pozice hnacího vozidla (pokud je to možné) ve skupině hnacích vozidel se stejnou rolí.

Tabulka kódů je uvedena v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“

| První pozice | Popis |
|--------------|---|
| 1 | Vlakové hnací vozidlo (včetně příprave) |
| 2 | Vložené hnací vozidlo |
| 3 | Postrkové hnací vozidlo zavěšené |
| 4 | Postrkové hnací vozidlo nezavěšené |
| Druhá pozice | pozice ve skupině lokomotiv stejné funkce |
| 1 | 1. hnací vozidlo ve skupině |
| 2 | 2. hnací vozidlo ve skupině |
| 3 | 3. hnací vozidlo ve skupině |
| 4 | 4. hnací vozidlo ve skupině |
| 5 | 5. hnací vozidlo ve skupině |
| 6 | 6. hnací vozidlo ve skupině |

TAF TSI přijal odlišnou metodiku od stávajících národních zvyklostí. Rozlišuje 4 funkce HV na vlaku – vlakové HV, vložené HV, Postrkové HV zavěšené a Postrkové HV nezavěšené. Role HV se vyznačuje desítkovou pozicí. Národně používaná funkce příprave se nevyužívá.

V každé funkci může být použito 1 – 6 HV, s tím, že číslice na jednotkové pozici určuje pořadí HV v dané funkci na vlaku od čela vlaku.

Př.: 11 – 1. vlakové HV; 12 – 2. vlakové HV; 31 – 1. zavěšený postrk

V případě úvratí musí dojít k aktualizaci údajů o funkcích a pořadích HV v určených funkcích.

- TractionPositionInTrain 2N N Pozice HV ve vlaku.

Použije se pouze u vložených hnacích vozidel (mezi vozy). Identifikuje pozici vloženého hnacího vozidla ve vlaku prostřednictvím pořadového čísla vozu za nímž se vložené hnací vozidlo (skupina vložených hnacích vozidel) nachází. Údaj musí být aktualizován v případě úvratí.

Data o tažených vozidlech

- WagonData 0..99 N Údaje o vozech
- WagonNumberFreight 12N P Číslo vozu (UIC)

V případech, kdy dopravce musí přepravit vůz, který není opatřen číslem vozu (vozy určené ke sešrotování, prototypové vozy na zkušební jízdy atd., uveďte číslo vozu v následujícím tvaru: 00 00 0000 0xx-0, kde xx bude pořadí vozu ve vlaku. Pořadí na vlaku je důležité z důvodu korektního provedení testu na jedinečnost čísla vozu na vlaku.

- WagonTrainPosition 2N P Pořadí vozu na vlaku. Číslování začíná od prvního vozu od čela vlaku, který má číslo 1.

V případě, že na trase vlaku dojde k úvratí vlaku, je potřebné vyslat nové složení, kde dojde k aktualizaci pořadí vozů na vlaku.

- WagonOperationalData P Provozní údaje o voze v souvislosti s nákladem nebo poškozením.

Tato skupina elementů je nepovinná pro vlaky osobní přepravy a LV vlaky. Ale pokud je na nákladním vlaku nebezpečné zboží, živá zvířata, lidé nebo nadrozměrný náklad, tak je tato skupina elementů povinná.

- BrakingSystem 1AN N Způsob brzdění. (Povolené hodnoty G,P,R,M)
- ActualBrakedWeight 3N N Brzdící váha [t]. Kódování dle UIC 404-2, kapitoly 3.7
- WagonMaxSpeed 3N N Maximální dovolená rychlost vozu (podle technických dat s ohledem na náklad) [km/hod]
- NormalLoadingGauge N Kód průjezdného průřezu vozu nebo nákladu používaný ve Velké Británii. Kódování dle UIC 505-1 a 503. Na infrastruktuře SŽDC se tento element nebude používat
- ExceptionalGaugingProfile 4AN+3N N Označení překročené ložné míry. Kódování dle UIC 404-2 kapitoly 4.9.1
- ExceptionalGaugingIdent 0..9 N Popis překročené ložné míry
- IMCode 4N P Kód manažera infrastruktury. Kódování dle UIC 920-1 (RICS).
- ExceptionalGaugingCode 24AN P Popis překročené ložné míry. Kódování dle UIC 404-2 kapitola 4.9.2.

Do tohoto elementu se bude vkládat číslo MZ a číslo příkazu k dopravě ve tvaru: „číslo MZ:číslo příkazu k dopravě“. Ode dne vyhlášení bude číslo příkazu k dopravě nahrazen identifikátorem příkazu k dopravě.

Př.: CDMZ2150-11-DPS:A123

Oba kódy jsou sděleny tvarem URMIZA při vydání příkazu k dopravě mimořádné zásilky. V případě přepravy MZ podle příkazu trvalé platnosti se vkládá pouze číslo MZ, protože příkaz k dopravě se nevydává.

Př.: CDPTL200

- DangerousGoods Indication 0..99 N Seznam nebezpečného zboží na voze. Uvede se jen pokud bude přepravováno nebezpečné zboží.
- HazardNumber 4AN P Kód identifikující nebezpečí dle UIC 404-2 kapitola 4.5
- UM_MaterialNumber 4N P UN kód zboží.

Pokud zboží nemá UN kód (např. prázdné obaly po nebezpečném zboží), použije se hodnota "0000".

- RID_Classification 6AN P Klasifikační třída. Kódování dle UIC 404-2, kapitola 4.5
- WeightOfDangerousGood 6N N V kg

Hmotnost nebezpečného zboží – nákladu. Udává se v kg

- InfoOnGoodsShapeTypeDanger (1..9)X2N N Informace o balení, nebezpečí apod. Kódování dle UIC 404-2, kapitola 4.1
- RestrictionsDueToLoadOrDamage (1..9)X2N N Kódování dle 404-2, kapitoly 4.4 a 2.11.

Omezení z důvodu nákladu nebo jeho poškození

- TotalLoadWeight 6N P Hmotnost zásilky (včetně balení a přepravních jednotek) [kg] Dle UIC 404-2 kapitoly 4.2.

Celková hmotnost zboží (4.2.1) + hmotnost přepravních pomůcek (4.2.2) v kg.

| | | | |
|----------------------|----|---|--|
| – WagonTechData | | P | Technická data o voze (nezávislá na nákladu nebo poškození). |
| – WagonLenght | 5N | P | Délka vozu přes nárazníky [cm] |
| – WagonNumberOfAxles | 2N | P | Počet náprav |
| – WagonWeightEmpty | 6N | P | Vlastní hmotnost vozu [kg]. |

Tára - vlastní váha (prázdného) vozu v kg. Tára udává hmotnost prázdného vozu, eventuálně s odnímatelnými součástmi, kterou jsou součástí vozu. Váha odnímatelných součástí, které jsou přidány na vůz pro specifickou přepravu se zahrnou do hmotnosti nákladu. To znamená, že prázdný vůz bude mít vždy tuto hmotnost.

| | | | |
|----------------------------------|-----------|---|---|
| – TypeOfAirBrake | 1N | N | Typ vzduchové brzdy. Kódování dle UIC 404-2, kapitola 1.8. Tabulka kódů je uvedena v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ |
| – BrakingPowerVariationDevice | 1N | N | Zařízení provádějící změnu brzdné síly. Kódování dle UIC 404-2, kapitola 1.8. Tabulka kódů je uvedena v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ |
| – AirBrakeSpecialCharacteristics | 1N | N | Speciální vlastnost vzduchové brzdy. Kódování dle UIC 404-2, kapitola 1.8 Tabulka kódů je uvedena v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ |
| – HandbrakeType | 1N | N | Typ ruční brzdy. Kódování dle UIC 404-2, kapitola 1.7. Tabulka kódů je uvedena v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ |
| – HandbrakeBrakedWeight | 2N | N | Brzdící váha ruční brzdy [t]. |
| – TechnicalRestrictions | (1..6)X2N | N | Omezení plynoucí z technických údajů vozu. Kódování dle UIC 404-2, část 1.5. Tabulka kódů je uvedena v dokumentu „Datové rozhraní COMPOST“ |