

ČSN ISO 15638-14 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel (TARV) – Část 14: Řízení přístupu vozidla (VAC)

Aplikační oblast: [Systémy řízení nákladní dopravy](#)

Rok vydání normy a počet stran: Vydána 2015, 68 stran

Zavedení normy do ČSN: originálem

Rok zpracování extraktu: 2016

Skupina témat: Vzdálená regulace nákladní dopravy

Téma normy: Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel (TARV) – Část 14: Řízení přístupu vozidla

Charakteristika tématu: Důvody a účely řízení přístupu vozidla do definované oblasti nebo úseku v rámci TARV a způsob jeho provádění

Úvod, vysvětlení východisek
Příklady nezávislého zkoušení komunikačních protokolů
Popis architektury, hierarchie, rolí a vztahů objektů
Popis procesu / funkce / způsobu použití
Mechanismus přenosu dat
Popis rozhraní / API / struktury systému
Definice protokolu / algoritmu / výpočtu
Definice reprezentace dat / fyzikálního významu
Datové struktury
Definice konstant / rozsahů / omezení

Úvod

Sada norem ISO 15638 umožní spolupráci povinných aplikací inteligentních dopravních systémů (ITS) (např. tachograf, mýtné), případně i aplikací nepovinných (komerčních). Cílem sady norem je zavést v nákladním vozidle jedinou palubní jednotku pro různé aplikace, která používá kooperativní systém ITS pro regulovaná nákladní vozidla. Tento soubor norem poskytuje rámec pro [certifikaci](#) a [audit poskytovatelů služeb](#).

Architektura TARV je založena na vztazích tří hlavních aktorů: jurisdikce, uživatele a poskytovatele aplikačních služeb. V rámci TARV se předpokládá, že většina služeb je poskytována na základě smluv mezi poskytovatelem služeb a uživatelem (s cílem splnit požadavky dané jurisdikcí).

Státní orgány v jednotlivých zemích rozhodují, co je a co není součástí dohledu. Tato Část normy, ani ostatní Části, nevznáší žádné požadavky na jednotlivé státy, jak definovat regulované vozidlo.

Seznam dalších Části normy ISO 15638 viz základní Část 1 normy. Sada těchto norem je stále živá a Části mohou průběžně přibývat podle nastalých potřeb.

ČSN ISO 15638-14 (dále jako "popisovaný dokument") navazuje na základní normu ISO 15638-1, ze sady norem pro jednotný rámec pro regulaci/dohled v nákladní dopravě. Popisovaný dokument se v rámci TARV věnuje výměně informací pro [řízení přístupu vozidla](#) na definované úseky silniční sítě nebo do zón/oblastí. Navazuje na Část normy [ISO 15638-8 Management přístupu vozidel](#) a směřuje tedy od správy k řízení.

Řízení přístupu vozidla (tato Část 14 normy) je zvláštním případem Managementu přístupu vozidel (Část 8 normy). V tomto případě má manažer definované zóny nebo úseku s řízeným přístupem právo povolit nebo zamítnout vjezd nákladnímu vozidlu do zóny. Část 14 specifikuje požadovaná data pro výměnu dat v systémech řízení přístupu vozidla. Popisuje způsob provádění služby a přístup k datům.

Některé části dokumentu mohou být součástí duševního vlastnictví.

Poznámka: Extrakt uvádí vybrané kapitoly popisovaného dokumentu a přejímá původní číslování kapitol.

Užití

Sada norem ISO 15638 je vyvinuta pro účely regulace a státního dohledu v nákladní [dopravě](#).

Zajištění provozu jedné normalizované palubní platformy nabízí velký rozsah služeb pro veřejný i soukromý sektor, protože umožňuje vytvoření regulovaných i komerčních služeb.

Sada usnadní provoz a interoperabilitu. Státní orgány v jednotlivých zemích si rozhodnou, co je a co není součástí dohledu (výběrem z norem této sady nebo případným vytvořením nové normy pro další účel).

Použitelnost sady norem pro české prostředí je v případě, že vznikne poptávka veřejného sektoru po vyšší regulaci nákladní [dopravy](#). TARV nabízí jednotnou formu telematických aplikací založených na kooperativním systému komunikací mezi vozidlem, [zařízeními](#) na straně infrastruktury, [poskytovateli služeb](#) a [úřady](#). TARV využívá komunikaci s vozidlem především satelitní, přestože některé profily jsou připraveny i pro DSRC.

ČSN ISO 15638-14 umožní nastavit pravidla a zprovoznit aplikaci [řízení přístupu vozidel](#) jako součást komplexního systému kooperativních služeb pro regulovaná vozidla v nákladní [dopravě](#).

Norma je určena pro tvůrce národních pravidel TARV, státní správu a poskytovatele aplikací. V Příloze B nabízí popis nezávislého zkoušení funkčnosti aplikace a vzory protokolů o zkoušení.

Pro veřejný sektor v ČR představuje Část 14 normy návod, jaké požadavky vznést, aby se dosáhlo efektivní a spolehlivé výměny dat určené pro dlouhodobou i krátkodobou regulaci přístupu do určité oblasti nebo úseku silniční sítě.

Pro komerční sektor (výroba palubního zařízení nebo zařízení na straně infrastruktury, poskytovatelé služeb, dat atd.) Část 14 normy nabízí informace, jak dosáhnout interoperability v národním i mezinárodním měřítku, jakmile se budou systémy řízení přístupu vozidla poptávat způsobem definovaným v TARV.

1. Předmět normy

Tato Část normy se zabývá [řízením přístupu vozidla](#) jako součástí TARV. Shrnuje role a odpovědnosti jednotlivých aktorů, kteří poskytují nebo přijímají data v rámci TARV. Souvisí úzce s Částmi 8 a 13 normy.

Popisovaný dokument obsahuje [specifikaci](#) obvyklé komunikace a výměny dat [aplikační služby](#). Část 14 tedy určuje, jak (a kdy) data doručit [poskytovateli aplikační služby](#), a pokyny pro aktualizaci a zpřístupnění těchto dat.

Popisuje především:

- [specifikaci](#) prvků služby [Řízení přístupu vozidla \(VAC\)](#)
- prostředky pro realizaci [aplikační služby](#)
- aplikační data, jejich obsah a kvalitu, kterou musí [IVS](#) dosahovat

Norma se nezabývá:

- definicí aktora [CZM](#) (manažera pro správu a [řízení přístupu vozidel](#))
- návrhem jednotlivých systémů a instalací konkrétních [zařízení](#) pro poskytování [aplikační služby VAC](#)
- komunikací mezi [ASP](#) a [CZM](#)
- komunikací mezi provozovatelem regulovaného vozidla a [ASP/CZM](#)
- aspekty týkajícími se aktuální [hmotnosti](#) regulovaného vozidla na [přístupu](#) do [řízené zóny](#) (viz [ISO 15638-13](#))

Požadavky na prokázání [shody](#) spadají pod [jurisdikci](#) země, kde se daná [aplikační služba](#) vyskytuje.

2. Souvisící normy

Je uvedeno celkem 17 souvisících norem. Hlavními jsou další Části normy ISO 15638 (seznam viz Část 1 normy).

V Bibliografii jsou odkazy na dalších 16 norem.

3. Termíny a definice

Základní sada termínů je uvedena v Části 1 normy, termíny nejbližší související jsou také v Částech 5 a 6 ISO 15638. Kapitola popisovaného dokumentu obsahuje 85 termínů a definic souvisících s touto technickou [specifikací](#), z nichž nejdůležitější jsou následující:

[poskytovatel aplikační služby](#) (*application service provider*); [ASP](#)

subjekt, který poskytuje [aplikační službu](#)

[základní data o vozidle](#) (*basic vehicle data*)

data, která všechny [systémy IVS](#) musí uchovávat a poskytovat nezávisle na [jurisdikci](#)

[řízená zóna; zóna řízeného přístupu](#) (*controlled zone; controlled access zone*)

vymezená fyzická oblast, ve které je [jurisdikcí](#) nebo správcem [řízené zóny](#) požadováno řízení [přístupu](#) pro regulovaná vozidla

[systém IVS; systém ve vozidle](#) (*in-vehicle system*); [IVS](#)

stanice [ITS](#) a připojené [zařízení](#) zabudované do vozidla

[regulovaná aplikační služba](#) (*regulated application service*); [RAS](#)

[aplikační služba](#) TARV, která je povinně uvalena nařízením [jurisdikce](#) nebo je [jurisdikcí](#) podporována jako volitelná

[citlivá/vymezená oblast](#) (*sensitive/restricted zone*); [SZM](#)

vymezená fyzická oblast, ve které je [jurisdikcí](#) nebo správcem citlivé/vymezené oblasti požadováno zvláštní monitorování (např. městské pěší zóny, okolí škol a nemocnic atd.), logistická [centra](#), přístavy, citlivá silniční infrastruktura (mosty, tunely apod.), váhově omezené oblasti, šířkově omezené oblasti, oblasti, kde došlo k nehodě nebo mimořádné události apod.

[řízení přístupu vozidla](#) (*vehicle access control*); [VAC](#)

řízení regulovaných komerčních nákladních vozidel vjíždějících a vyjíždějících z řízených oblastí a související vybírání poplatků a pokut

[management přístupu vozidla](#) (*vehicle access management*); [VAM](#)

[sledování](#) a management regulovaných vozidel, která se přibližují nebo jsou v citlivých a řízených oblastech. Další termíny a zkratky z oboru ITS jsou obsaženy ve [slovníku ITS terminology](#).

4. Symboly a zkratky

Kapitola obsahuje 26 souvisejících zkratk, z nichž nejdůležitější (kromě uvedených výše spolu s termíny) jsou následující:

CZM- (*controlled zone management*) management [řízené zóny](#)

J - (*jurisdiction*) [jurisdikce](#)

Op- (*operator*) provozovatel (regulovaného) vozidla

LDT- (*local data tree*) struktura/strom lokálních dat

TARV- (*telematics applications for regulated commercial freight vehicles*) telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel

TC- (*toll charger*) výběrčí mýtného

Další termíny a zkratky z oboru ITS jsou obsaženy ve slovníku ITS terminology (www.ITsterminology.org).

6. Název kapitoly

Kapitola (rozsah 0,5 strany) se pouze odkazuje na jiné části normy. [ISO TS 15638-1](#) je úvodní částí sady norem a popisuje rámec a [architekturu TARV](#). Nabízí role a vztahy aktorů. Pro přehled a porozumění TARV jako celku je čtenář odkazován na část 1 normy.

7. Požadavky na služby využívající generické informace o vozidle

Tato kapitola se pouze krátce (v 1 odstavci) odkazuje na jiné části normy. Obecná pravidla TARV jsou obsažena v částech normy 1-6; od části 7 jsou části normy zaměřeny na jednotlivé [aplikační služby](#), které tato obecná pravidla využívají. K poskytování dat mohou být použity [přístupy](#) pro generické informace o vozidle, specifikované v [ISO 15638-5](#). Základní [podmínky](#) pro [regulované aplikační služby](#) udává část [ISO 15638-6](#).

8. [Aplikační služby](#) vyžadující dodatečná data k [základním datům](#) o vozidle

Kapitola (rozsah 0,5 strany) se zaměřuje na obecná prohlášení pro všechny aplikace TARV v souvislosti s odkazy na jiné části normy. Část 14 normy se nezabývá požadavky na kvalitu služby ani na zkoušení, které jsou v kompetenci [jurisdikce](#).

9. Obecné znaky [regulovaných aplikačních služeb TARV](#)

Kapitola (rozsah 2 strany) odkazuje na obecné znaky uvedené v jiných částech normy a neobsahuje nic dalšího nového pro část 14. Čtenář najde základní znaky TARV v části 1 normy a regulované služby v části 6 normy.

Politika řízení [přístupu](#) k datům

[Schválení IVS](#) a [poskytovatelů služeb](#)

Pro schvalování [IVS](#) a [poskytovatelů služeb](#) je čtenář odkázán na část [ISO 15638-3](#). Celá část 3 normy se zabývá provozními požadavky pro všechny aplikace TARV. Tato podkapitola se pouze odkazuje na část 3 normy.

10. [Řízení přístupu vozidla \(VAC\)](#)

Tato kapitola (rozsah 24 stran) je jádrem části 14 normy.

Popis a zaměření služby TARV [VAC](#) – případy užití [VAC](#)

Pravidla [přístupu](#) a politiku jeho omezení nastavuje obvykle obec, vlastník nebo správce oblasti nebo úseku.

[Zónami řízeného přístupu](#) mohou být vnitřní části měst (pěší zóny, okolí škol nebo nemocnic atd.), nákladní terminály, mosty, tunely, místa s dopravní nehodou, oblasti se zpoplatněným [přístupem](#) apod. Časově omezené oblasti mohou například chránit pohyb jednotlivců (VIP) nebo skupin osob (shromáždění, procesí), nebo být stanoveny v souvislosti s jinak změněnými [podmínkami](#), například při nebezpečí nebo při špatném počasí.

Manažer [řízené zóny](#) má právo povolit nebo odmítnout vjezd konkrétního vozidla do své zóny na základě předem stanovených pravidel. Má proto také spolu s [jurisdikcí přístupu](#) ke vhodným nástrojům pro vymáhání dodržování publikovaných pravidel [přístupu](#).

Mohou být nastoleny [podmínky](#), kdy provozovatelé vozidel budou povinni platit za [přístup](#) do oblasti/na úsek.

[Provozní koncepty řízení přístupu vozidel](#)

Obecně je [řízení přístupu vozidel \(VAC\)](#) rozšířením monitorování [přístupu](#) vozidel ([VAM](#)) s možností řízení na vjezdu či výjezdu. Vjezd je povolen na základě splnění jedné nebo více stanovených [podmínek](#) pro regulovaná vozidla (kategorie vozidla, emisní normy, druh [nákladu](#), [hmotnost](#), poplatky apod.). Pro případ výběru poplatků je stanovena role Toll Charger (TC), výběrčího mýtného. Pro případ výběru mýtného je třeba splňovat relevantní technické normy a [specifikace](#) pro mýtný systém.

Zároveň jsou specifikovány [podmínky](#) pro pohyb uvnitř zóny. Různé [jurisdikce](#) mohou mít různé požadavky podle svých cílů:

omezení emisí CO2 nebo uhlíkové stopy obecně, složení vozidel v zóně, snížení hluku, snížení opotřebování historických vozovek apod. Mnohé z nich nemusejí být cílem skupiny norem ISO 15638, proto mohou být vyvinuty požadavky na dodatečná data potřebná pro tyto nové [aplikační služby](#).

Pro většinu případů užití [VAC](#) se předpokládá, že vystačí se [základními daty](#) o vozidle (definice v [ISO15638-5](#)), s využitím [specifikací](#) podle Částí 3, 5 a 6 normy ISO 15638. Popisovaný dokument má za cíl představit [podmínky](#) provozu pro zavedení možnosti zastavit/pustit vozidlo na hranici předem stanovené řízené oblasti s použitím bezdrátové komunikace mezi vozidlem a infrastrukturou.

Bližší informace o komunikaci mezi jednotlivými aktory viz obrázek 2 popisovaného dokumentu. Jako hlavní možné činnosti [VAC](#) lze považovat (obdobně jako pro [VAM](#)):

- [určení](#) a aktualizace definování konkrétní zóny
- [podmínky](#) vjezdu
- případně související struktury a [podmínky](#) zpoplatnění pohybu v oblasti
- [sledování](#) příjezdu k oblasti
- zpětná odezva (povolení/zamítnutí)
- vjezd do oblasti
- [sledování](#) uvnitř oblasti
- výjezd z oblasti

Při příjezdu k hranicím zóny jsou z vozidla odeslána data [poskytovateli aplikační služby VAC](#), který obdrží data od managementu [řízené zóny \(CZM\)](#) ohledně povolení k [přístupu](#) do zóny (případně i ohledně poplatků). Komunikace mezi [ASP](#) a [IVS](#) probíhá jako u všech [aplikačních služeb](#) TARV podle [ISO 15638-6](#). [ASP](#) pošle data manažerovi [řízené zóny](#) předem sjednanou cestou. Obdobně probíhá komunikace při výjezdu ze zóny.

VLOŽÍM OŘÍZNUTÝ OBRÁZEK Z GALERIE

		včetně výjimek, narušení atd.	
Řidič	Řídí regulované vozidlo v souladu s instrukcemi svého provozovatele		Op: Dává instrukce
		Zapisuje se do systému TARV VAC	IVS: Zanáší řidiče do systému
		Řídí regulované vozidlo	

Popisovaný dokument specifikuje čtyři výše uvedené případy užití a textem uvádí odpovědnosti aktorů.

Odstavec 10.2.6 se věnuje požadovanému vybavení pro TARV VAC: IVS, periferiím pro VAC (spojeným s IVS), vlastní aplikaci TARV VAC, aplikacím a systémům CZM pro zpoplatnění a pokuty, a provozním procesům systému (pro určení a aktualizace řízené zóny a další činnosti viz výše).

Sekvence TARV VAC

Kapitola se věnuje celkem 9 provozním sekvencím popsaným slovně.

Obsah a kvalita obecných dat TARV VAC a 10.5 Obsah a kvalita specifických dat TARV VAC

Podkapitoly obsahují odkazy na popisovaný dokument, Části 5, 12 a 14 normy. Jako příklad jsou v tabulce uvedena data odesílaná na vyžádání: URef (odkaz na identifikaci žádosti interogátora o poslání dat) a ReqDest (pro cílovou adresu IPv6, obdobně jako v ISO 15638-12).

Příloha A (informativní) – Moduly ASN.1 pro datové koncepty ISO 15638-14

Použití ASN.1

ISO TC204 requires that data concepts defined in ISO TC204 ITS standards deliverables are elaborated in ASN.1 (ISO 14813-6).

Moduly ASN.1 pro ISO 15638-14 (řízení přístupu vozidla)

Datové koncepty definované v ISO 15638-5 a použité v ISO 15638-14 (VAC)

Datové koncepty definované v ISO 15638-14 (VAC)

Příloha B (informativní) – Nezávislé zkoušení protokolů ISO 15638-14

Předměty zkoušení

Komunikační sekvence pro obdržení dat z TARV LDT ilustruje obrázek 1 Přílohy A popisovaného dokumentu. Zkoušky musí být provedeny pro každé z bezdrátových médií zde definovaných. Při zkoušení je nezbytné fyzicky simulovat transakce v TARV. Tyto transakce jsou obecně dvou typů:

- IVS vozidla spustí novou komunikaci s druhou stranou používající jeden ze způsobů komunikace
- IVS vozidla obdrží od druhé strany bezdrátově dotaz s požadavkem poskytnutí balíčku dat z IVS

Uvedeny jsou zde konfigurace prošlé pilotním zkoušením a protokoly o jejich zkoušení jako vzor pro případné jiné účastníky: žadatele, zkušebnu a státní dohled (rozsah 20 stran). Sémantický formát dat je popsán v tabulkách této Přílohy i pro datové koncepty VAM, které jsou využívány pro aplikační službu VAC.

Dále jsou v Příloze uvedeny příklady protokolů o průběhu zkoušení pro jednotlivé sekvence a různé typy komunikace na různých vlnových délkách.

Test script 1 Service : VAM vehicle access monitoring (LDT)

Uvádíme pouze příklad ze zkoušení: IVS posílá soubor s názvem <44EMV03...> a následuje <START><...> Následně jsou popsány jednotlivé kroky komunikace.

Související normy

- ČSN ISO 15638-1 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel (TARV) – Část 1: Rámec a architektura
- ČSN ISO 15638-2 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel (TARV) – Část 2: Parametry společné platformy používající CALM

- [ČSN ISO 15638-3 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 3: Provozní požadavky, postupy certifikace a opatření dohledu nad poskytovateli regulovaných služeb](#)
- [ČSN ISO 15638-5 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 5: Generické informace o vozidle](#)
- [ČSN ISO 15638-6 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 6: Regulované aplikace](#)
- [ČSN ISO 15638-7 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 7: Ostatní aplikace](#)
- [ČSN ISO 15638-12 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 12: Monitorování hmotnosti vozidla](#)
- [ČSN ISO 15638-8 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 8: Management přístupu vozidel](#)
- [ISO 21210 - Inteligentní dopravní systémy – Komunikační infrastruktura pro pozemní mobilní zařízení \(CALM\) – Část 1: Síťové protokoly pro internetové připojení](#)
- [ISO 21217 - Inteligentní dopravní systémy – Architektura stanice a komunikační architektura](#)
- [ISO 17573 - Elektronický výběr poplatků – Architektura systému pro dopravní služby související s vozidly](#)
- [ISO TS 15638-13 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 13: Informace o hmotnosti pro jurisdikční kontrolu a vymáhání \(MICE\)](#)
- [ISO TS 15638-19 - Inteligentní dopravní systémy – Rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel \(TARV\) – Část 19: Inteligentní parkoviště \(VPF\)](#)

Související termíny

- [BigBubble](#)
- [řízení/správce oblasti řízeného přístupu](#)
- [řízení/správce citlivé/vymezené oblasti](#)
- [řízení citlivých/vymezených oblastí](#)
- [řízená zóna; zóna řízeného přístupu](#)
- [přístup](#)
- [nebezpečné zboží](#)
- [monitoring přístupu](#)
- [management přístupu vozidla](#)
- [citlivá/vymezená oblast](#)
- [sledování zásilky a nákladu](#)
- [řízení přístupu vozidla](#)
- [poskytovatel aplikační služby](#)
- [kooperativní ITS; kooperativní inteligentní dopravní systémy](#)
- [rámec pro kooperativní telematické aplikace pro regulaci komerčních nákladních vozidel](#)
- [shoda \(s normou\)](#)
- [základní data o vozidle](#)