

# VUZ JAKO NOTIFIED BODY PRO SUBSYSTÉM KOLEJOVÁ VOZIDLA

Jaroslav GRIM

VUZ, a.s., Novodvorská 1698, 142 01 PRAHA 4 – Braník, Česká republika,  
tel.: +420 9722 23 310, e-mail: grimj@cdvuz.cz

## 1 ÚVOD

Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (VUZ) se stal na základě Rozhodnutí Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ) č. 6/2006 ze dne 27.2.2006 o udělení autorizace k činnostem při posuzování shody podle nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost transevropského železničního systému (TŽS) **autorizovanou osobou evidenční číslo AO 258 v rámci ČR**. Sdělením ÚNMZ ze dne 17.3.2006 o postoupení notifikace pracovníky Stálého zastoupení ČR při EU Evropské komisi, jednotlivým členským státům a sekretariátu EFTA byla potvrzena oficiální notifikace a VUZ tedy od tohoto dne působí jako **notifikovaná osoba (NB) s identifikačním číslem č. 1714**. Původní rozsah autorizace byl Rozhodnutím ÚNMZ č. 5/2008 rozšířen a zpřesněn.

Od této doby již uplynuly více než 3 roky, během kterých VUZ jako notifikovaná osoba vydal přes 100 certifikátů týkajících se subsystému Kolejová vozidla. Byly vydány nejen certifikáty pro jednotlivé prvky interoperability v rámci subsystému Kolejová vozidla, ale byla již posouzena také řada nákladních vozů jako celých subsystémů. Žadatelé o posouzení byly významní výrobci jak z České republiky, tak i ze zahraničí.

## 2 NOVINKY V LEGISLATIVNÍ OBLASTI

Během tohoto mezidobí vstoupily v platnost také další důležité dokumenty ovlivňující posuzování v rámci subsystému Kolejová vozidla. Jedná se především o Směrnici Komise č. 2007/32/ES ze dne 1. června 2007, kterou se mění příloha VI směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

Dále byla přijata Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, která mění Směrnici 2004/49/ES a nahrazuje směrnici Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

Byla také vydáno Rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu (TSI) subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se ruší původní rozhodnutí Komise 2002/735/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Dalšími nově vydanými dokumenty, které nejsou přímo zaměřeny pouze na subsystém Kolejová vozidla, ale na posuzování shody v rámci tohoto subsystému ovlivňují jsou Rozhodnutí Komise 2008/163/ES ze dne 20.12.2007 o TSI subsystému "Bezpečnost v železničních tunelech" v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému a Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21.12.2007 o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.

Poslední novinkou, jejíž účinnost je datována 1. červencem letošního roku je Rozhodnutí Komise 2009/107/ES ze dne 23. ledna 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/861/ES o TSI

subsystému „Kolejová vozidla - nákladní vozy“ (TSI CR RST WAG)) a 2006/920/ES o TSI subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému.

**VUZ již požádal ÚNMZ o rozšíření autorizace na všechny výše uvedené dokumenty z roku 2008 tak, aby mohl žadatelům nabízet kompletní posouzení v rámci všech platných dokumentů spojených s posuzováním shody v rámci subsystému Kolejová vozidla.**

### **3 DOSAVADNÍ POZNATKY VUZ JAKO NB**

VUZ již za dobu svého působení jako NB získal řadu zkušeností ze všech čtyř strukturálních subsystémů TŽS, což dokumentuje i výše uvedený počet vydaných certifikátů jen v rámci subsystému Kolejová vozidla. Předmětem posuzovací činnosti v rámci subsystému Kolejová vozidla byla jak řada prvků interoperability, tak také již více než deset případů v rámci subsystému, tedy nákladních vozů. VUZ obdržel žádosti o posouzení shody týkající se především prvků nákladních vozů, mezi které patří – kola, nápravy, dvojkolí, podvozky či prvky brzdové výstroje.

Úroveň zapojení a povinnosti žadatele i NB při posuzování prvků interoperability je pro každý modul používaný při posuzování různá. Obecně platí, že se provádí výběr alespoň ze dvou modulů: jeden modul pro výrobce bez systému řízení jakosti výroby a jeden modul pro výrobce se systémem řízení jakosti výroby, což je podle dosavadních zkušeností případ daleko častější. Pokud tedy systém řízení jakosti již existuje, je ze strany NB tato skutečnost vždy brána v úvahu, je však nutno posoudit, kdy se na příslušný prvek interoperability vztahuje. Tomu odpovídá i zkušenost, že nejčastěji je posuzování prvků interoperability realizováno podle modulu H1 - Komplexní systém řízení jakosti, který se využívá pro již existující řešení, tedy konstrukce vzniklé a schválené a uvedené do provozu před účinností TSI CR RST WAG. Určitým problémem v těchto případech však bývá splnění podmínek pro použití modulu H1, kdy je třeba dokladovat konvenčnost konstrukce prvku interoperability, tedy především dokladovat výrobu, schválení a uvedení prvku do provozu před účinností TSI. Podrobnosti z hlediska upřesnění povinností žadatele a NB upřesňuje doporučení RFU-RST-028 vydané NB-RAIL. V současné době však již také přibývá žádostí o posouzení prvků interoperability podle modulů pro nová řešení, nejčastěji bývá žadateli zvolena kombinace posouzení podle modulů B + D - Přezkoušení typu + Systém řízení jakosti výroby.

Při posuzování nákladních vozů, tedy subsystémů, nelze využít pojmu „existující řešení“ a pokud je při schvalování vozů vyžadováno doložení shody s požadavky na interoperabilitu v souladu s platnými TSI, je třeba toto posouzení provést podle modulů pro nová řešení. Do současné doby VUZ jako NB prováděl toto posouzení subsystému na základě požadavku žadatele vždy podle kombinace modulů SB + SD, tedy Přezkoušení typu + Systém řízení jakosti výroby. Tento postup je výhodnější pro žadatele z toho důvodu, že je možné pouze jednou prověřit konstrukci (provést přezkoušení typu) a výrobu po příslušném ověření systému řízení jakosti výroby realizovat na různých místech.

Vzhledem ke skutečnosti, že proces posuzování shody s TSI je novou činností a také s přihlédnutím k faktu, že toto posouzení může být prováděno s velmi širokým úhlem pohledu, potýká se nejen VUZ, ale i řada jiných NB s řadou nedokonalostí, které TSI obsahují. Mezi ty, se kterými se VUZ potýká nejčastěji, je přístup k aplikaci výše uvedeného modulu H1. Je logické, že žadatelé preferují tento způsob posuzování shody u prvků interoperability, neboť na ně klade „pouze“ požadavky především v oblasti ověření systému řízení jakosti výroby z hlediska příslušného prvku interoperability. U některých prvků interoperability je situace zdánlivě usnadněna existencí seznamu již schválených prvků v TSI. Mnohdy však tato skutečnost situaci spíše komplikuje. Je tomu tak např. v případě podvozků, především podvozků z rodiny Y25. V TSI je uveden poměrně obsáhlý seznam podvozků této řady, ovšem u řady z nich není vůbec zřejmé, jak by ten či onen podvozek měl vypadat a na druhou stranu, pokud si výrobce podvozek označí v souladu s příslušnou přílohou TSI, může se dožadovat posouzení tohoto prvku podle modulu H1. Jindy podvozek prokazatelně konstrukčně odpovídá dřívějšímu dobře známému provedení, ale s ohledem, např. na použití modifikované brzdové výstroje, kterou si žádají vývojové trendy ve stavbě nákladních vozů je podvozek označen odchylem a jako takový již v TSI uveden není. Samozřejmě, že toto změni určité vlastnosti podvozku, ale jen ty vlastnosti, které stejně nelze u samostatného podvozku ověřit a jsou předmětem ověření až v kombinaci s vozem. I u dalších prvků interoperability nejsou vždy všechny požadavky kladené na tyto prvky ze strany TSI zcela transparentní a přinášejí sebou komplikace v procesu posuzování.

Určitých komplikací nezůstal samozřejmě ušetřen ani proces posuzování subsystémů, tedy celých nákladních vozů. I zde by bylo možné o této problematice napsat několik stran, ale vzhledem k omezenému rozsahu bych zmínil alespoň již mnohokrát diskutovanou otázku požadavků kladených TSI na zajišťovací brzdu nákladních vozů. Tento požadavek na zajištění plně loženého vozu na spádu 4% při standardním konstrukčním provedení zajišťovací brzdy a použití kompozitních brzdových špalíků nejsou prakticky nákladní vozy schopné splnit a v případě striktního uplatňování TSI by u žádného takový vozu nemohl být posuzovací proces pozitivně ukončen.

S postupujícím časem od uvedení TSI do života a zcela jistě i díky osvětové činnosti a vzájemné komunikaci mezi NB a žadateli se stále zvyšuje úroveň žádostí podávaných jednotlivými žadateli. To zefektivňuje administrativní kroky spojené s procesem posuzování a v neposlední řadě to také urychluje samotný proces posuzování shody s požadavky TSI.

Významná aktivita je patrná i v oblasti měření a posuzování hluku kolejových vozidel ve smyslu rozhodnutí Komise 2006/66/ES o subsystému Kolejová vozidla – hluk (TSI CR RST NOI) pro konveční systém. Pro měření hluku kolejových vozidel jsou využívány speciálně pro tento účel určené měřicí úseky, které svými parametry musí odpovídat požadavků TSI. Dva takovéto úseky jsou také součástí Zkušebního centra VUZ ve Velimi.

#### **4 KOORDINACE NB**

Evropská komise zřídila pracovní skupinu pro koordinaci všech NB v železničním sektoru. Tato pracovní skupina nazvaná NB-RAIL projednává záležitosti týkající se uplatňování postupů při posuzování shody nebo vhodnosti použití součástí interoperability a postupů ověřování subsystémů nebo uplatňování TSI v této oblasti a vydává příslušné dokumenty. Činnost pracovní skupiny probíhá na úrovni odborných podskupin ve vztahu ke strukturálním subsystémům a na úrovni plenární. VUZ je aktivní a podílí se na činnosti NB-RAIL v obou úrovních.

V úrovni podskupin se VUZ účastní zasedání nejen pro subsystém Kolejová vozidla (RST), ale i pro další subsystémy (INS, ENE a CCS). V rámci jednání těchto podskupin se řeší doporučení z posledních plenárních zasedání NB-RAIL, vlastní činnost příslušné odborné podskupiny a připravují se doporučení pro následující plenární zasedání uplatňovaná prostřednictvím podskupiny strategie. Podskupiny řeší také záležitosti týkající se vývoje a přípravy nových či aktualizovaných TSI a jiných souvisejících evropských dokumentů. V neposlední řadě se podskupiny zabývají také řešením otázek vznikajících při procesu posuzování a účastníci si vzájemně vyměňují zkušenosti při řešení některých, ne zcela jednoznačně v TSI definovaných problémů.

#### **5 ZÁVĚR**

V nejbližším období se činnost VUZ jako NB pro posuzování subsystému Kolejová vozidla soustředí zejména na řešení následujících aktuálních otázek a otevřených bodů:

- uplatňování zkušeností a doporučení koordinační skupiny NB-RAIL do vlastní činnosti NB VUZ a předávání podnětů získaných VUZ při posuzování koordinační skupině NB Rail
- aktivní podpora všem žadatelům při přípravě žádostí o posouzení shody prvků či ověření subsystémů s požadavky na interoperabilitu transevropského železničního systému,
- projednávání aktuálních otázek a otevřených bodů souvisejících s činností NB, které vyplývají z nových TSI, popř. směrnic ES, s MD ČR, ÚNMZ a DÚ,
- zajištění objektivních informací o přípravě a průběhu řešení nových, resp. aktualizovaných TSI.

## Literatura

- [1] GRIM, J.: VUZ se stává notifikovanou osobou v rámci evropského železničního systému, Vědeckotechnický sborník 21/2006, Praha: České dráhy, 2004
- [2] Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- [4] Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů
- [5] Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů
- [6] Směrnice Rady č. 1996/48/ES, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/50/ES a směrnice Komise 2007/32/ES
- [7] Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/16/ES, o interoperabilitě konvenčního železničního systému, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/50/ES a směrnice Komise 2007/32/ES

## Resumé

Výzkumný Ústav Železniční, a.s., (VUZ) se stal **autorizovanou** osobou č. AO 258 v rámci ČR a následně může v rámci EU působit jako notifikovaná osoba č. 1714. VUZ je tedy v rámci EU způsobilý k posuzování shody, tj. posouzení, zda výrobek odpovídá technickým specifikacím pro interoperabilitu, nebo ověření, zda těmto specifikacím odpovídá daný subsystém transevropského železničního systému (TŽS), popř. evropským specifikacím, resp. jiným stanoveným technickým požadavkům. Rozhodnutí udělené autorizace vymezuje rozsah pro strukturální subsystémy TŽS, mezi které patří také subsystém kolejová vozidla (RST).