

ZKUŠENOSTI NOTIFIKOVANÉ OSOBY VUZ V OBLASTI INTEROPERABILITY SUBSYSTÉMU RST

Antonín BLAŽEK

Ing. Antonín BLAŽEK, VUZ, a.s., Novodvorská 1698, 142 01 PRAHA 4 – Braník, Česká republika.
Tel.: +420 9722 23 400, e-mail: BlazekA@cdivuz.cz.

1 ÚVOD

Rozhodnutím 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 evropského železničního systému (EŽS) se Výzkumný Ústav Železniční, a.s., (VUZ) stal 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 může tedy od tohoto dne působit jako notifikovaná osoba s identifikačním číslem č. 1714 v rozsahu uvedeném ve výše zmíněném rozhodnutí.

Tímto aktem byl ukončen dlouhodobý proces přípravy pro výkon zcela nových činností, a to nejen z hlediska odborného zaměření, ale také z hlediska legislativy, organizace i samotného řízení a realizace zakázek. Zároveň tím však byly nastartovány další, daleko náročnější úkoly, a to nejen pro VUZ, ale i pro všechny další organizace, instituce, firmy a subjekty zainteresované na rozvoji evropského železničního systému. Tato úvaha se po více než 2 letech činnosti VUZ jako notifikované osoby, resp. Notified Body (dále jen NB), plně potvrdila a i když 2 roky jsou v tomto novém oboru činnosti poměrně krátká doba, mohu zde uvést alespoň první zkušenosti a poznatky z činností NB spojených také s posuzováním kolejových vozidel.

2 Dosavadní zkušenosti z činnosti VUZ jako NB

Po získání autorizace a následné notifikace VUZ jako NB jsme v první etapě absolvovali celou řadu jednání k vysvětlování vzájemných vztahů žadatele a NB. Tyto diskuse stále pokračují, neboť spolu s novými projekty přichází řada nových otázek spojených s touto činností. Diskuse to byly a stále jsou zcela jednoznačně přínosné pro obě strany a pomáhají nám získat odpověď na mnoho otevřených otázek a nejasností, které se týkaly celého procesu posuzování shody. Jednání probíhala především s výrobcí, projekčními organizacemi, zhotoviteli, organizačními útvary Českých drah, a.s. a Správy železniční dopravní cesty, s.o., a to v rozsahu všech strukturálních subsystémů – infrastruktura (INS), energie (ENE) a řízení a zabezpečení (CCS) a v neposlední řadě především subsystému kolejová vozidla (RST), na něž je tento příspěvek zaměřen. Jednotlivé subsystémy spolu však úzce souvisí jako vše v železniční dopravě a příspěvek proto není možné pojmut tak, aby byly zbývající subsystémy EŽS zcela vynechány, čímž by došlo ke ztrátě logičnosti kontextu procesu posuzování. Proto většina obecných konstatování týkajících se celého procesu činnosti NB platí nejen pro subsystém RST, ale také pro ostatní subsystémy Evropského železničního systému (EŽS).

Pro kvalifikované a výkonné zázemí podporující činnost NB byla rovněž zahájena řada jednání směřujících k účinné kooperaci, zejména ve využití dalších akreditovaných zkušebních laboratoří Fakulty dopravní ČVUT, Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice a Výzkumného ústavu kolejových vozidel, popř. dalších. Výsledkem byla dohoda a podepsání memoranda o vzájemné spolupráci.

V dalším období následovaly poptávky žadatelů. V řadě případů již došlo k upřesnění žádosti a uzavření smluvního vztahu na výkon činnosti NB, a to jak z České republiky, tak i ze strany zahraničních partnerů.

3 Proces přípravy, podání a přezkoumání žádosti

VUZ se při úvodních jednáních k přípravě žádosti o posouzení shody s požadavky na interoperabilitu s výrobcí nebo jejich pověřenými zástupci u součástí interoperability nebo s provozovateli subsystémů nebo jejich pověřenými zástupci opakovaně setkávají s nutností vysvětlovat předmět

činnosti NB. Představuje to určitou osvětu pro stále širší klientelu. Spektrum projednávaných a diskutovaných oblastí je velice široké. Počínaje objasňováním významu interoperability, terminologií, přes objasňování rozdílů mezi posuzováním shody jednotlivých prvků interoperability, či ověřováním subsystémů, vysvětlování modulů a jejich použití, včetně povinností žadatele a NB, dohody postupů a metod při výkonu činnosti NB, zpracování závěrečných dokumentů až po přípravu, projednání a schválení smluvního vztahu. Je zcela zřejmé, že těchto otázek a diskutovaných oblastí je mnohem víc. Není to však jev, který existuje pouze v České republice, ale je to proces zcela obecný a lze ho jednoznačně vnímat i v celém evropském společenství.

Proces posuzování shody s technickými požadavky na interoperabilitu prvku, resp. subsystému EŽS začíná podáním žádosti s uvedením příslušného postupu posuzování (modulu) u NB. Obsah žádosti, včetně nutné technické dokumentace nebo/a dokumentace o systému řízení jakosti, stanovují příslušné TSI. Dokumentace pro posuzování je vyžadována v listinné podobě, která bude po posouzení žadateli vrácena, a v elektronické podobě, která není pro vlastní posuzování vhodná a bude u NB pouze archivována.

Pro každý prvek nebo subsystém se zpracuje samostatná žádost. Výběr modulu posuzování provádí žadatel. Rozsah a uspořádání požadované dokumentace, která je nedílnou součástí žádosti, je stanoven v příslušném modulu posuzování. Po podání žádosti provede NB její přezkoumání a v případě vyhovujícího výsledku zpracuje plán hodnocení a případně plán dozorové činnosti. Na základě těchto plánů se přikročí ke zpracování návrhu a podpisu smlouvy o provedení certifikace výrobku, ověření subsystému, popř. i provádění dozoru.

V případě nevyhovujícího výsledku přezkoumání žádosti je žadatel informován a k další činnosti NB se přikročí po doplnění žádosti.

V současné době VUZ jako NB posuzuje žádosti tuzemských i zahraničních žadatelů týkající se jak prvků interoperability, tak i strukturálních subsystémů EŽS.

4 Činnost posuzování shody

Na základě kladného výsledku posouzení žádosti zahájí NB činnost posuzování shody příslušného prvku interoperability nebo ověření subsystému RST při dodržení postupů a rozsahu dle příslušného modulu. Zvoleným modulem jsou rovněž stanoveny povinnosti žadatele i NB. Moduly, jež lze použít pro konkrétní prvek nebo subsystém, a jejich struktura jsou uvedeny v příslušných TSI.

Úroveň zapojení a povinnosti žadatele i NB při postupu posuzování prvků interoperability je pro každý modul různá. Obecně platí, že se provádí výběr z alespoň 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 u žadatelů případ daleko častější. Pokud tedy Certifikace systému řízení jakosti existuje, je ze strany NB brána v úvahu vždy, když se na příslušný prvek interoperability vztahuje. Obdobná situace je i u výběru modulů pro ověřování subsystémů.

Postup posuzování vhodnosti použití se provádí provozováním nebo použitím daného prvku v provozu, kdy je reprezentativním způsobem zařazen do příslušného subsystému, po stanovenou provozní dobu nebo na stanovenou provozní vzdálenost. Tyto speciální podmínky, metody a technické postupy jsou specifikovány. Existují i možnosti, specifikované v příslušných normách, posuzovat vhodnost použití pomocí simulačních metod (např. na zkušebním okruhu).

TSI rovněž stanoví, na jaké fáze (návrh a vývoj a/nebo výroba) se vztahuje posuzování shody a za pomoci kterých specifických posuzovacích metod (přezkoumání návrhu, typová zkouška, přezkoumání výrobního procesu, validace zkušeností z provozu, atd.) se posouzení provádí. Na těchto fázích rovněž závisí výběr modulů. TSI rozlišují rozdílné postupy posuzování pro případy stávajících řešení součástí interoperability, které existovaly na evropském trhu již před účinností příslušných TSI vstoupí v platnost, pro případy stávajících řešení, u nichž nelze prokázat kladný výsledek posouzení a pro případy inovativních řešení odchylojících se od TSI.

Výstupním dokumentem NB a dokumentem zakončujícím činnost posuzování je certifikát. Forma a obsah certifikátu závisí na použitém modulu posuzování. U některých modulů je použito více certifikátů, např. u modulu SH2 je to certifikát o přezkoumání návrhu, posouzení systému jakosti a certifikát o ověření subsystému.

Příslušné certifikáty u subsystémů se odvolávají na doprovodný soubor technické dokumentace, který sestavuje NB na základě podkladů žadatele a který pak doprovází i evropské prohlášení o shodě vydané žadatelem. Obdobný postup se předpokládá i pro prvky interoperability, ale prozatím nemusí být soubor technické dokumentace pro prvky interoperability zpracováván.

5 Koordinace NB

Evropská komise zřídila pracovní skupinu pro koordinaci všech NB v železničním sektoru NB-RAIL, která projednává záležitosti týkající se uplatňování postupů při posuzování shody nebo vhodnosti použití součástí interoperability a postupů ověřování subsystémů nebo uplatňování TSI v této oblasti.

Činnost NB-RAIL probíhá na úrovni odborných podskupin ve vztahu ke strukturálním subsystémům a na úrovni plenární, která přijímá interní dokumenty. VUZ se podílí na činnosti NB-RAIL v obou úrovních.

Na plenárních zasedáních se řeší otázky členství NB, aktivit výboru ustanoveného podle článku 21 směrnice, aktivit Evropské železniční agentury, činnosti jednotlivých podskupin NB-RAIL a odsouhlasování interních dokumentů NB-RAIL. Tyto dokumenty jsou pro činnost NB závazné.

V úrovni podskupin se VUZ účastní zasedání v rozsahu nejen pro subsystém Kolejová vozidla (RST), ale další subsystémy, na kterých se řeší doporučení z posledních plenárních zasedání NB-RAIL, vlastní činnost příslušné odborné podskupiny a připravují doporučení pro následující plenární zasedání uplatňovaná prostřednictvím podskupiny strategie. Podskupiny řeší běžné záležitosti týkající se vývoje v přípravě TSI a jiných souvisejících evropských dokumentů, otázek vznikajících při posuzování shody včetně přípravy návrhů interních dokumentů, zkušeností s používáním norem a další problematiku vznešenou jednotlivými členy podskupiny.

6 AktivitY VUZ v roli NB pro subsystém kolejová vozidla

VUZ v prvním roce činnosti NB obdržel řadu poptávek na posouzení shody prvků interoperability a ověření subsystémů EŽS, tedy nemalý počet také pro subsystém Kolejová vozidla (RST). Předmětem žádostí o posouzení shody jsou zejména prvky nákladních vozů – kola, nápravy, dvojkolí, podvozky, prvky brzdové výstroje, ale i celé nákladní vozy jako subsystém (TSI CR RST WAG – konvenční systém, kolejová vozidla, nákladní vozy). Nejčastěji je posuzování prvků interoperability realizováno podle modulu H1, který se využívá pro již existující řešení, tedy konstrukce vzniklé a schválené do provozu před účinností TSI CR RST WAG. Určitým problémem zde 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. V případě posuzování nákladních vozů jako subsystému je nejčastěji využíváno postupu posuzování podle modulů SB a SD, tedy oddělené přezkoušení typu a 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.

Významná aktivita je patrná i v oblasti měření a posuzování hluku kolejových vozidel ve smyslu TSI CR RST NOI (konvenční systém, kolejová vozidla, hluk). Pro měření hluku kolejových vozidel je připraven testovací úsek s parametry TSI na velkém zkušební okruhu Zkušebního centra VUZ ve Velimi, který svými parametry odpovídá požadavkům TSI.

7 ZÁVĚR

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

uplatňování zkušeností a doporučení koordinační skupiny NB-RAIL do vlastní činnosti NB VUZ,

aktivní podpora všem žadatelům při přípravě žádostí o posouzení shody prvků či ověření subsystémů s požadavky na interoperabilitu EŽS,

projednávání aktuálních úkolů souvisejících s činností NB, které vyplývají z nových TSI, popř. směrnic ES, s MD ČR, ÚNMZ, DÚ,

zavedení nových technických požadavků vyplývajících z nově přijatých TSI pro subsystém Kolejová vozidla (RST) – TSI CR RST NOI a TSI CR RST WAG do běžné praxe,

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
- [5] Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému
- [6] Směrnice Rady č. 1996/48/ES, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/50/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

Resumé

Výzkumný Ústav Železniční, a.s., (VUZ) se stal Autorizovanou osobou evidenční číslo AO 258 v rámci ČR a následně může v rámci EU působit jako notifikovaná osoba s identifikačním číslem č. 1714. VUZ je tedy v rámci EU způsobilý k posuzování shody, tj. posouzení, zda výrobek odpovídá technickým specifikacím pro interoperabilitu (TSI), evropským specifikacím nebo jiným stanoveným technickým požadavkům, popř. posouzení vhodnosti použití stanovených výrobků. Rozhodnutí udělené autorizace vymezuje rozsah pro strukturální subsystémy EŽS, mezi které patří také subsystém kolejová vozidla (RST).