



Seminář Drážního úřadu 7. a 8. 9. 2021

# Aktuální informace o požadavcích aplikace CSM v roce 2021



Aleš Pokorný

Oddělení MHD, interoperability a ECM

# Zachycení požadavků

**Nařízení 2018/545 čl. 13**

- 1. V souladu s celkovým cílem řídit zjištěná rizika a zmírňovat je na přijatelnou úroveň provede žadatel před předložením žádosti postup zachycení požadavků, který zajistí, že všechny nezbytné požadavky týkající se konstrukce vozidla po celou dobu životnosti vozidla byly:
  - a) řádně určeny;
  - b) přiřazeny funkcím či subsystémům nebo jsou řešeny prostřednictvím podmínek použití nebo dalších omezení a
  - c) provedeny a ověřeny.
- 2. Zachycení požadavků žadatelem zahrnuje zejména tyto požadavky:
  - a) základní požadavky na subsystémy uvedené v článku 3 a specifikované v příloze III směrnice (EU) 2016/797;
  - b) technickou kompatibilitu subsystémů ve vozidle;
  - c) bezpečné začlenění subsystémů ve vozidle a
  - d) technickou kompatibilitu vozidla se sítí v oblasti použití.
- **3. Žadatel uplatní proces řízení rizik stanovený v příloze I prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 (1) jako metodiku zachycení základních požadavků na „bezpečnost“ vozidel a subsystémů a bezpečného začlenění mezi subsystémy týkající se aspektů nezahrnutých v TSI a vnitrostátních předpisech.**

ERA vydala „Příručku jako pokyny k praktickým pravidlům pro proces povolování vozidel ERA-PRG-005/002-361 V1.0, ze které vyplývá:

V důsledku postupu ES ověřování uvedeného v příloze IV směrnice (EU) 2016/797, který se spoléhá převážně na postup posouzení shody prováděný oznámenými subjekty (NoBo) a určenými subjekty (DeBo certifikát o ověření), vypracuje žadatel pro účely čl. 15 směrnice (EU) 2016/797 **prohlášení o ověření**, které je nutné k uvedení subsystémů na trh (žadatel by měl prohlásit na svoji zodpovědnost, že dotčený subsystém prošel příslušnými postupy ověřování a vyhovuje požadavkům příslušného práva Unie i vnitrostátních předpisů a **splňuje základní požadavky**).

**ES prohlášení se však vztahuje k subsystému, nikoliv k vozidlu.** Na úrovni vozidla neexistuje žádné prohlášení, které by měl žadatel vyhotovit ke schválení typu či uvedení na trh.

## Nabízí se tedy otázka – co je subsystém RST?

Prohlášení, že jsou subsystémy v souladu s EU legislativou i národními předpisy, je dle ERA **širší(!)** než certifikáty Nobo/DeBo:

- a) TSI obsahují ustanovení pouze v míře nezbytné pro splnění cílů směrnice (EU) 2016/797;
- b) národní legislativa (NR) je přípustná pouze pro některé aspekty nezahrnuté v TSI (zvláštní případy, otevřené body, kompatibilita se stávající sítí)
- c) rozhraní mezi EU legislativou a NR nemusí být vždy popsána v TSI, resp. ve vnitrostátních předpisech
- d) při projektování a konstrukci vozidel (splňující základní požadavky) existují další požadavky(?), jejichž splnění může být nezbytné, jako jsou:
  - interní konstrukční předpisy (know-how)
  - kodexy správné praxe
    - normy CENELEC/CEN
    - normy ISO
    - vyhlášky UIC a další

**Proto je z hlediska procesu povolování vozidla nutné předložit důkazy o dodržení postupu zachycení požadavků ze strany žadatele, aby se zajistilo, že jsou na úrovni typu vozidla všechny příslušné požadavky splněny.**

ERA vydala „Příručku jako pokyny k praktickým pravidlům pro proces povolování vozidel ERA-PRG-005/002-361 V1.0, ze které vyplývá:

**Postup zachycení požadavků by se měl provádět vždy !!!**

Důkazy o použití postupu by měly být zařazeny do dokumentace přiložené k žádosti o povolení, a to u případů dle čl. 14 nařízení (EU) 2018/545 body:

- a) první povolení
- c) rozšířená oblast použití
- d) nové povolení

Aspekty, které musí být zohledněny v zachycení základních požadavků, se týkají:

- a) bezpečnosti
- b) zdraví
- c) přístupnosti
- d) spolehlivosti
- e) dostupnosti

ERA vydala „Příručku jako pokyny k praktickým pravidlům pro proces povolování vozidel  
ERA-PRG-005/002-361 V1.0, ze které vyplývá:

**!!!**

Jak vyplývá z nařízení (EU) 2018/545 a jeho příloh I, II a III, předpokládá se jako nejvhodnější metoda pro prokázání dostatečných důkazů zachycení požadavků proces řízení rizik, nám známá z hodnocení bezpečnosti dle přílohy I, nařízení (EU) 402/2013

**!!!**

Výše uvedený postup zachycení požadavků na bezpečnost pro subsystémy a jejich bezpečnou integraci kvůli aspektům nezahrnutým v TSI ani vnitrostátních předpisech (NR) je

**POVINNÝ.**

Zachycení požadavků by se rovněž mělo použít i v případě změn již povoleného vozidla nebo typu vozidla, včetně rozhodnutí prováděné žadatelem o významnosti změny.

ERA vydala „Příručku jako pokyny k praktickým pravidlům pro proces povolování vozidel ERA-PRG-005/002-361 V1.0, ze které vyplývá:

V případě obnovy/modernizace, a to i když jsou změny považovány za nevýznamné, může být vyžadováno nové povolení (čl.14d) (EU)2018/545) je nutno i zde předložit důkazy o zachycení požadavků.

Může se stát, že u některých změn, které vyžadují nové povolení (čl.14d) (EU)2018/545), NEEXISTUJÍ ŽÁDNÉ ASPEKTY týkající se bezpečnosti. Jak uvádí příloha I nařízení (EU) 2018/545 a aby se zajistily důkazy potvrzující, že změna neovlivní bezpečnostní aspekty, bude použití přílohy I prováděcího nařízení (EU) 402/2013 i v tomto případě

**POVINNÉ.**



**Zachycení požadavků se uvádí jako povinný bod v OSS odstavec 1 čl. 13 NK a stanovuje, že:**

- se týká pouze strukturálního subsystému RST (kolejová vozidla)
- žadatel provede před předložením žádosti(!) postup zachycení požadavků
- žadatel definuje s ohledem na bezpečnost vozidel a subsystémů ty aspekty, které nejsou zahrnuty ani v TSI, ani ve vnitrostátních předpisech.

## **Existují vůbec takové aspekty? A které to jsou?**

Aktuálně podle poznatků DÚ, žádné indicie k těmto aspektům nejsou zjištěny.

Nicméně systém EU schvalování je založen na ES prohlášení o ověření subsystému - nikoliv k vozidlu. Na úrovni vozidla neexistuje žádné prohlášení, které by měl žadatel vyhotovit pro účely povolení typu nebo k uvedení vozidla na trh.

Protože však OSS již jako povinný údaj tento proces vyžaduje, DÚ po žadateli bude žádat jeho stanovisko k této problematice ve formě:

- zprávy posouzení bezpečnosti (ZPB) – nejspíše jako součást přidané kapitoly ZPB a
- jako důkaz - stanoviska navrhovatele, že při návrhu, výrobě i validaci nebyly u strukturálního subsystému RST (kolejové vozidlo) zjištěny žádné aspekty ležící mimo EU legislativu a národní předpisy.

Článek 13, bod 3 (EU) 2018/545 stanovuje:

Žadatel uplatní proces řízení rizik stanovený v příloze I prováděcího nařízení Komise (EU) 402/2013 jako metodiku zachycení požadavků na „bezpečnost“ vozidel a subsystémů a bezpečného začlenění mezi subsystémy týkající se aspektů nezahrnutých v TSI a vnitrostátních předpisech (NR).

Na základě výše uvedeného lze vyvodit, že takový aspekt při vývoji výrobě instalaci a validaci vozidla neexistuje, protože vše bylo provedeno ve shodě s TSI a NR.

Jediná věc, která by mohla v daném případě být relevantní, je

 kompatibilita se stávající sítí

Je nutné důsledně dodržovat **Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečné a plynulé drážní dopravy.**

DÚ připravil následující dokument/formulář který by měl sloužit jako důkaz k zachycení požadavků přímo do OSS i jako podpůrný dokument předávaný subjektu pro posuzování AsBo:

:

<b>Zachycení požadavků (Requirements Capture)</b> posouzení týkající se dokladu o splnění požadavků čl. 13 prováděcího nařízení (EU) č.2018/545 ze dne 4.4.2018	
Deklarující subjekt je v daném případě:	<input type="checkbox"/> <b>Navrhovatel</b> (ve smyslu nařízení (EU) č. 402/2013) <input type="checkbox"/> <b>Žadatel</b> (ve smyslu interoperabilní směrnice) <input type="checkbox"/> <b>Subjekt řídicí změny</b> (ve smyslu nařízení (EU) č. 545/2018) <input type="checkbox"/> <b>Zadavatel</b> (ve smyslu interoperabilní směrnice)
<b>Aspekty ve smyslu čl. 13, odst. 3 dle (EU) č.2018/545 se týkají následujících konstrukčních celků:</b>	
<input type="checkbox"/> pojezd <input type="checkbox"/> skříň <input type="checkbox"/> trakce <input type="checkbox"/> brzdy <input type="checkbox"/> zabezpečovací zařízení <input type="checkbox"/> žádný	<b>Metoda k zachycení zjištěných aspektů</b> <input type="checkbox"/> brainstorming <input type="checkbox"/> kontrolní seznam

**Aspekty se týkají požadavků vtyplývajících z:**

interních konstrukčních předpisů (know-how)

kodexů správné praxe jmenovitě:

normy CEN/CENELEC

normy ISO

vyhlášky UIC

jiné

zvláštní případy nepopsané v TSI

otevřené body

kompatibilita se stávající sítí

rozhraní mezi subsystémy

---

**Zjištěné Aspekty ve smyslu čl. 13, odst. 3 dle nařízení (EU) č.2018/545 konkrétně:**

<b>0.</b>	žádné
<b>1.</b>	
<b>2.</b>	
<b>3.</b>	
<b>4.</b>	
<b>5.</b>	

<b>Použitá metodika</b>	<b>pro aspekt č.</b>
	<input type="checkbox"/> (EU) 402/2013
	<input type="checkbox"/> jiná
<b>Stanovení dopadu změny na bezpečnost resp. její významnost</b>	
	<input type="checkbox"/> nemající dopad na bezpečnost
	<input type="checkbox"/> mající dopad na bezpečnost, ale nevýznamný
	<input type="checkbox"/> významná změna

Identifikovaná nebezpečí pro aspekt č.	
1.	Nebezpečí:
	Riziko vyplývající z daného nebezpečí:
2.	Nebezpečí:
	Riziko vyplývající z daného nebezpečí:
3.	Nebezpečí:
	Riziko vyplývající z daného nebezpečí:
4.	Nebezpečí:
	Riziko vyplývající z daného nebezpečí:
<b>Dokument kde je proces zachycení požadavků deklarován</b>	
<input type="checkbox"/> Vlastní dokument o nenalezení žádného aspektu ve smyslu čl.13 (EU 2018/545)	
<input type="checkbox"/> Zpráva o posouzení bezpečnosti	
<input type="checkbox"/> Jiný	



Problematika CSM je zveřejněna a pravidelně aktualizována na stránkách Drážního úřadu:  
<https://www.ducr.cz/cs/potrebuji-si-vyridit/sekce-provozne-technicka/csm>

# Děkuji za pozornost

Aleš Pokorný