

Ing. Jan Větrovský¹

Technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla – nákladní vozy“

Klíčová slova: *interoperabilita, technické specifikace interoperability, kolejová vozidla, nákladní vozy, registr vozidel, notifikovaný orgán*

Úvod

V EU dochází v současné době k výrazným změnám v oblasti legislativních zásad dotýkajících se technické specifikace železničních nákladních vozů.

Tyto otázky doposud nebyly nikdy komplexně řešeny na úrovni Evropského společenství, fakticky byly vždy respektovány zásady stanovené v úmluvě železnic sdružených v UIC.

Původní železniční systémy se vyvíjely na národním základě, kdy každá země upřednostňovala především svá technická řešení. Nemalou měrou tak byli podporováni národní výrobci. Pouze postupně se zaváděním a rozvojem mezinárodního obchodu byly pro některé parametry vozidel definovány společné zásady, nejprve na dvoustranné úrovni, později na úrovni vícestranné. Vznik UIC a postupné sjednocování pravidel pro stavbu a technické parametry vozidel se tak nemalou měrou podílely na významném celoevropském rozvoji železniční dopravy, zajištění její bezpečnosti na výrazně vyšší úrovni, než je schopna docílit silniční doprava, a současně se podařilo udržet i šetrný přístup k ochraně životního prostředí, výrazně lépe než v silniční nebo letecké dopravě, jehož důležitou roli si společnost začíná vážně uvědomovat teprve nyní.

Důvody vzniku TSI

Evropské společenství si potřebu jednotných pravidel pro železniční dopravu začalo zřetelně uvědomovat již koncem 19. století, kdy byla v roce 1886 přijata Dohoda o technické jednotě v železniční dopravě, přes založení Mezinárodní železniční unie – UIC - v roce 1922, a v posledním desetiletí se na potřebu integrace železnice zaměřila Evropská komise. Odtud byl již krůček k nyní často používanému pojmu „INTEROPERABILITA“ definovanému jako schopnost zajistit bezpečný a plynulý pohyb vlaků v požadovaném rozsahu a objemu, fakticky neomezeně obdobně, jako to umožňuje automobilová doprava, za podmínky, že vozidla budou splňovat předem definované zásady.

Radou Evropy byla následně přijata technická opatření k interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému schválením směrnice 96/48/ES. K tomu vypracované potřebné TSI (technické specifikace pro interoperabilitu) byly vydány v roce 2002 v Úředním věstníku EU. Současně s tím byly zahájeny práce na TSI pro

¹ Ing. Jan Větrovský, vedoucí oddělení nákladních vozů odboru kolejových vozidel GR ČD, nar 1954 vystudoval ČVUT Fel Praha, od roku 1978 se na ČD soustavně věnuje problematice údržby žkv

konvenční železnici, které vyústily v roce 2001 ve schválení směrnice 2001/16/ES pro konvenční železnici a tím i pro nákladní vozy. Došlo tak k zásadnímu zlomu řešení otázek dotýkajících se interoperability železnic. V uvedené směrnici jsou uvedeny povinnosti členských států především na úrovni státní legislativy. V oblasti nákladních vozů pak jde o zásady a opatření, která do budoucna zajistí postupné docílení shody s TSI a evropskými normami s tím, že pro stávající vozový park nákladních vozů jsou brány v úvahu základní technické aspekty tak, aby mohly i v budoucnu jezdit na definované interoperabilní železniční síti.

Tím byl ve skutečnosti nastartován proces významných změn, který bude mít zásadní vliv na další existenci parku nákladních vozů, jejich stavbu a použití. Jednotlivým vlastníkům to přinese jednodušší možnost celoevropského využití, na druhou stranu však zpočátku zvýšení nároků na provozní i pořizovací náklady.

Vliv vzniku TSI na železnici v ČR

V České republice probíhají uvedené změny ve výrazně se měnícím prostředí. Nejde jen o změny na úrovni státu a jeho jednotlivých institucí. V současné době dochází k výrazným změnám i v rámci samotných ČD, a.s.. Do toho se promítá postupné přejímání obecné evropské legislativy a současně i vývoj evropské legislativy v oblasti železnice. Železnice může vycházet pouze z doposud platných zásad uplatňovaných v mezinárodním provozu, zveřejněných informací o připravovaných změnách a kvalifikovaného odhadu jejich dalšího vývoje a očekávaných technických změn dotýkajících se vozidel. V zásadě se vychází z dokumentů definovaných s odkazem na směrnici 2001/16/ES. Maximální snaha všech zúčastněných spočívá nyní v detailním seznámení se s obsahem příslušného návrhu TSI a po jejich schválení s jejich případnou následnou novelizací. Na základě znalosti TSI jsou prováděny korekce investičních záměrů v oblasti železničních kolejových vozidel (žkv), neboť lze očekávat, že v této oblasti se jakákoliv připravovaná změna promítne výrazným způsobem. Sledovat je třeba vznik i nových orgánů včetně stanovení rozsahů jejich pravomocí.

Prověření parku vozů zařazených na ČD z pohledu nových požadavků

Základní parametry subsystému kolejová vozidla byly dohodnuty v rámci pracovní skupiny, která byla ustavena v rámci řešení projektu Phare CZ 02-03-01 "Zavedení směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě železnic". Jedná se o poměrně široký rozsah technických údajů, a proto byla pozornost v první řadě zaměřena na provoz mezinárodní, probíhající v současné době v souladu s pravidly UIC a dvoustrannými resp. vícestrannými dohodami. Údaje byly pro ČD zpracovány v průběhu první poloviny letošního roku ve spolupráci se zástupci Italferru, řešitele projektu, kteří také mají dobrý přístup k informacím přímo od AEIF (Evropské sdružení pro interoperabilitu železnic).

Současně probíhá podrobný průzkum stavu a možností u stávajícího parku nákladních vozů zařazených na ČD. Jeho celkové posouzení s možností navržení jeho optimalizace z pohledu obnovy a modernizace si z důvodu rozsahu definovaných technických parametrů vozidel a rozsáhlosti sortimentu využívaných vozů vyžádá delší dobu. V současné době je toto však velmi důležité, aby bylo možné správně odhadnout možnosti budoucího využití stávajícího parku vozů v mezinárodním provozu. To bude rozhodující i pro doporučení

likvidace, návrhů na priority modernizací a nákupů nákladních vozů tak, aby bylo možné v ČR uspokojit plně poptávku po železniční přepravě..

Směrnice 2001/16/ES – změny

Nutno připomenout, že směrnice 2001/16/ES doznala určité změny přijetím směrnice 2004/50/ES, ve které je řešena následující problematika:

Registry vozů

Jedná se zejména o otázku zavedení registrů kolejových vozidel na národní úrovni s umožněním volného přístupu k potřebným údajům pro ostatní subjekty účastníci se železničních přeprav. Očekává se, že konkrétní podoba uvedeného registru nákladních vozů by měla být podrobně definována rozsahem konkrétních technických údajů o vozech, požadovanou strukturou umožňující jednotné elektronické zpracování a způsobem jejich přenosu teprve v průběhu příštího roku. Uvedený úkol byl přenesen na nově vznikající Evropskou železniční agenturu (ERA), jejíž vznik byl umožněn teprve až na základě tzv. Druhého železničního balíčku.

Vychází se z čl. 24 směrnice 2001/16/ES, dle znění směrnice 2004/50/ES. Uloženo je, aby „Členské státy zajistily publikaci a každoroční aktualizaci registrů vozidlového parku“. Tyto registry musí uvádět hlavní charakteristiky každého subsystému (např. základní parametry) a jejich vzájemný vztah s charakteristikami, které jsou stanoveny příslušnými TSI. Za tímto účelem bude TSI přesně uvádět, jaké informace musejí být v registrech zahrnuty. Kopie těchto registrů budou zaslány příslušným členským státům a „agentuře“ a budou dány k dispozici pro určené subjekty.

Další požadavky: „Tam, kde členské státy povolí kolejová vozidla pro provoz, budou odpovědné za umístění alfanumerického identifikačního kódu na každé vozidlo. Každé vozidlo musí být označeno tímto kódem a uvedeno v registru národního vozidla, registr bude vyhovovat definovaným specifikacím, registr bude veden a aktualizován útvar, který je nezávislý ve vztahu k jakémukoli železničnímu podniku, registr bude přístupný určeným orgánům.“

V případě nákladních vozů, uvedených do provozu poprvé ve třetí zemi, členské státy mohou přijímat vozy jasně označené podle odlišného kódovacího systému. Pokud však členský stát povolil jednou provoz těchto vozidel na svém území, musí být možné obdržet odpovídající údaje uvedené prostřednictvím registru. Návrhy specifikací budou zahrnovat: obsah, formát dat, funkční a technickou architekturu, provozní druh, pravidla pro vstup dat a konzultaci.

Registr bude obsahovat nejméně následující informace:

odkazy na prohlášení „ES“ o ověření a vydávající orgán, odkazy na registr kolejových vozidel, totožnost majitele vozidla nebo nájemce, každé omezení o tom, jak používat vozidlo, údaje o kritické bezpečnosti týkající se plánu údržby vozidla.

Registry musí být úředně zaslány Evropské železniční agentuře a aktualizovány každý rok pro pokračování statutu členství státu. Předpokládá se, že zde budou uvedena vozidla nejen interoperabilní, ale i stávající, která nebudou některá požadovaná kritéria TSI splňovat. U stávajícího parku nákladních vozů nebude možné do registrů některé údaje vyplnit, neboť nebyly dříve nikdy ověřovány - např. hlukové parametry.

Jednou z prvních povinností při zavádění registrů vozidel bude zajistit změnu značení vozu dle nově stanovené jednotné metodiky. Příprava registrů si bude zřejmě vyžadovat delší

dobu pro svoji složitost, objem údajů a složitost jejich sledování, bude vyžadována jejich průběžná aktualizace a zpřístupnění dle stanovených pravidel.

Notifikované orgány

Rozhodně nelze opomenut, že s TSI pro nákladní vozy bezprostředně souvisí i otázka jejich praktického zavádění a posuzování shody vozidel. K tomu byl vytvořen institut tzv. notifikovaných orgánů a dalších nezávislých subjektů oprávněných k posuzování shody podle požadavků TSI pro konvenční železnici.

Hluk

Nákladním vozům je potřebné věnovat pozornost i z pohledu nových požadavků v oblasti hluku. Kritéria jsou v návrhu TSI - řešení problematiky hluku - a v návrhu TSI pro nákladní vozy. Základní parametry byly stanoveny rozhodnutím komise 446/2004/ES.

Pozornost vozům je dána v souvislosti s délkou nákladních vlaků, které hluk způsobují, a provozem převážně v nočních hodinách. Zdrojem je valivé tření způsobené drsností oběžných ploch dvojkolí a bržděním klasickými brzdovými špalíky ze šedé litiny. Tzv. hlukové emise vozů s touto brzdou jsou vyšší, a to i když vozidlo nebrzdí. Rozděleny jsou na hluk vozu za jízdy podél pevného stanoviště a stacionární hluk. Základní normou je prEN ISO 3095:2001.

Limitní hodnoty se pohybují v rozmezí $\leq 83 - 87$ dB v závislosti na stáří a stavu vozu, měřicí stanoviště je 7,5 m od středu bližší kolejnice a $1,2 \pm 0,2$ m nad temenem kolejnice. Základní rychlostí pro měření je 80 km/h. Hodnoty naměřené při maximální rychlosti lze přepočítat podle stanovené definice (podrobněji viz příspěvek Ing. Hlaváčka).

Nákladní vozy zařazené na ČD jsou vybaveny 100% klasickou špalíkovou brzdou (šedá litina). Tato konstrukce neumožňuje splnit limity požadované nyní publikovanými TSI. Navíc v ČR doposud neexistuje ani tzv. referenční trať, která by umožňovala tyto limity měřit. Je to oblast, které bude třeba v krátké budoucnosti věnovat maximální pozornost. Vyřešení způsobu měření, kterým se v současné době ČD zabývají, je jedním ze základních předpokladů k tomu, aby bylo možno zahájit postupné prověřování hlukových vlastností používaných typů nákladních vozů a aby bylo možné vytvořit skutečnou představu o jejich hlukových vlastnostech. Na nových vozidlech se očekává řešení uvedené problematiky využitím nových špalíků typu „K“ a využitím nákladnější kotoučové brzdy i v konstrukci nákladních vozů. Doposud publikované technické zprávy ukazují, že technické využití špalíků ze šedé litiny splnilo svoji historickou úlohu a v krátké budoucnosti nelze s jejich dalším používáním počítat. Jiné řešení však nebylo pro nákladní vozy v ČR doposud zavedeno a je teprve ve stádiu zkoušek

Reakce na uvedené změny

Na uvedené směrnice postupně reaguje i česká legislativa.

Významným dokumentem je zde zejména Vyhláška 352/2004 Sb. ze dne 20.května 2004 „O provozní a technické propojenosti evropského železničního systému“, která vychází ze shora uvedených směrnic EU o interoperabilitě železničního systému..

Jsou zde vyjmenovány prvky evropského železničního systému, definován vozidlový park jako vozidla, která jsou způsobilá k provozu a způsob jejich rozdělení z pohledu využití v mezinárodním nebo vnitro provozu. Vyhláška se dále zabývá základními parametry pro interoperabilitu evropského železničního systému. Jedním ze subsystémů jsou právě kolejová

vozidla (nákladní vozy jsou v nich zahrnuty jako jejich součást), řešena je otázka struktury parku a hlavních vozových částí. Údržba žkv včetně souvisejících pracovišť a zařízení je zahrnuta do provozního subsystému a TSI pro ni budou řešeny následně.

V České republice byla pod vedením Ministerstva dopravy ČR vytvořena pracovní skupina za účasti zástupců DÚ, ČD a Svazu dopravy. Jejím cílem je sjednotit stanovisko České republiky pro jednání zástupce ČR ve Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost EK. Zdůrazněna zde byla skutečnost, že s ohledem na celkový objem a zastaralost provozovaného parku žkv, se předmětné TSI vztahují pouze na nové a rekonstruované vozy, nikoli na vozy v provozu.

Ze strany zástupců DÚ je kladen důraz především na bezpečnost a ochranu životního prostředí, na čemž se všichni přítomní shodli. Připomenuta byla technická jednotnost, která je v zahrnuta rámci Úmluvy COTIF. Česká republika nesouhlasí s vytvářením dvojích standardů a je nutné především ozřejmit vztah mezi TSI pro nákladní vozy a již existujícími technickými požadavky (vyhlášky UIC, COTIF a další). Smyslem by však mělo být maximálně využít dlouhodobě vytvářená mezinárodní technická kritéria a ta – částečně doplnit a postupně dále precizovat podle zvyšování nároků na bezpečnost a ochranu životního prostředí.

Připomenuta byla problematika tolerancí technických parametrů v důsledku opotřebení, kterou TSI pro nákladní vozy zatím neřeší. Toto by mělo být řešeno až v rámci subsystému údržba a provoz. Za negativní byl označen způsob zpracování, kdy je pouze odkaz na existující normu s konkrétním uvedením parametrů, čímž je docíleno poměrně velmi složité a nepřehledné struktury.

V České republice došlo za posledních 15 let k faktickému zániku tradičních výrobců nákladních vozů. Noví, většinou zahraniční výrobci, se požadavkům TSI musí přizpůsobit, pokud chtějí zůstat na trhu. Rizikovou zde zůstává oblast současného zadávání zakázek na nákup nákladních vozů s ohledem na skutečnost, že se konkrétní parametry TSI teprve nyní schvalují. Dodávky vozidel však nelze přerušit, neboť to by mělo další dopad na pozici železnice na dopravním trhu ve prospěch silniční dopravy. V konkrétních případech je třeba tyto otázky řešit v úzké spolupráci s MD a zmíněnou pracovní skupinou pro posuzování návrhu TSI. K tomu účelu byla na MD vstřícně vytvořena potřebná kontaktní adresa interoperabilita@mcdcr.cz. Současným nejdůležitějším úkolem, kladeným na provozovatele dráhy a dopravce, je zajištění soupisu technických charakteristik a parametrů stávajících kolejových vozidel, který bude základem nově tvořeného registru nákladních vozů.

Technické specifikace pro nákladní vozy

Vlastní TSI jsou vytvořeny, předpokládá se jejich schválení do konce letošního roku a následně budou překládány a připravovány ke zveřejnění v Úředním věstníku EU. Lze očekávat, že následně budou k nim ještě vypracovány dokumenty upřesňující požadavky na jednotlivé subjekty zainteresované na posuzování a schvalování nákladních vozů dle těchto TSI.

V první řadě se bude jednat zejména o otázku posouzení shody v oblasti nově dodávaných vozidel – tedy všech vyrobených po vydání příslušných TSI. Obdobná je i otázka shody v případě modernizací žkv. Tato oblast je nyní nejaktuálnější, a to zejména z pohledu stanovení subjektu, který bude shodu potvrzovat. Chybné nebo pozdní rozhodnutí zde může mít vážné dopady na použitelnost nových nebo modernizovaných vozů.

U stávajících vozidel, provozovaných v režimu RIV, není situace bezprostředně tak citlivá, neboť budou dále provozovány podle původních dohod, a to dle předpokladu nejméně dalších 15 let. Budou zde provedeny pouze úpravy pro sjednocení již dříve popsánoho značení, ale to bude požadováno až teprve v souvislosti s celkovou obnovou nátěru vozu. Tedy bez jakéhokoliv vlivu do nákladů vlastníka vozu.

Připouští se i výjimky pro nové vozy, jejichž užití se očekává v národním nebo omezeném (dvoustranném nebo vícestranném) provozu. Rozdělení nákladních vozů pro posuzování je tedy zřejmé:

- stávající nákladní vozy a vozy, které byly objednány nebo byly dány do provozu před uvedením těchto TSI v platnost,
- stávající nákladní vozy v užívání pro vnitrostátní dopravu nebo podle dvoustranných, mnohostranných a mnohonárodních smluv.

Stávající nákladní vozy určené pro užívání pouze v národní dopravě nebo užívané pro přeshraniční spoje podle dvoustranných, mnohostranných nebo mnohonárodních smluv, nemusí odpovídat požadavkům těchto TSI.

Dvoustranné, mnohostranné nebo mnohonárodní smlouvy, existující v době uvedení těchto TSI v platnost, zůstanou platné. Vztahuje se to také na dvoustranné, mnohostranné nebo mnohonárodní smlouvy zahrnující země mimo Evropskou unii a budou platit i nadále, budou-li tyto smlouvy aktualizovány.

Modernizované a obnovené nákladní vozy, u kterých není požadováno nové schválení pro uvedení do provozu ve smyslu směrnice 2001/16/ES článek 14.3 a které jsou určeny pro užívání podle národních, dvoustranných, mnohostranných nebo mnohonárodních smluv, v souladu s článkem 5 odst. 6 směrnice 2001/16/ES, a pro vozy jedoucí z a do třetích zemí, odst. 5 směrnice 2001/16/ES, nemusí splňovat požadavky těchto TSI.

Modernizované nebo obnovené nákladní vozy, vyžadující nové schválení pro uvedení do provozu, nebo existující nákladní vozy zde neobsažené dle těchto TSI a určené pro provoz definovaný směrnicí 2001/16/ES (jakmile vstoupí v platnost tyto TSI,) je možné provozovat s následujícími výjimkami: zjišťování horkoběžnosti kol (bude stanoveno při příští revizi těchto TSI), profil zpomalení v brzdě síle, ekologické podmínky, aerodynamické účinky boční vítr (bude stanoveno při příští revizi těchto TSI.), evidence údržby. Na tyto výjimky se vztahují národní předpisy.

Pokud jde o základní prvky interoperability, TSI pro kolejová vozidla stanoví, že výrobce musí dokázat, že testy a osvědčení základních složek pro předchozí provedení za srovnatelných podmínek proběhly úspěšně. V takovém případě budou platit tato hodnocení i pro nové provedení. Tzn. že v takovém případě je možno posuzovat typ již za schválený a posouzení typu není nutné. Postupovat je třeba takto: buď použít postup vnitřní kontroly, nebo použít vnitřní projekční kontrolu s postupem ověření výroby, nebo použít postup systému úplného řízení jakosti. Kdykoli je zahájen proces posuzování na základě zkušeností v provozu pro základní prvek interoperability v rámci subsystému kolejových vozidel, je třeba, aby výrobce nebo jeho pověřený zástupce v rámci Společenství použil typové ověření postupem zkušeností z provozu.

Vlastní TSI nestanovují způsob ani metodu vlastního posuzování. Za ověřování bude zodpovědný každý zainteresovaný členský stát a to vždy při schvalování nového nebo modernizovaného vozu.

Vlastní zavádění TSI se děje v přechodném období, ve kterém jednotlivé členské státy předávají ostatním členským státům a komisi pro subsystém nákladních vozů seznam stávajících

užívaných pravidel potřebných pro splnění základních požadavků. Toto by mělo být splněno do jednoho roku po vstupu směrnice 2004/50/ES v platnost. Zde budou uvedeny členskými státy označené orgány oprávněné ověřením těchto technických předpisů a vydáváním prohlášení ES o shodě, tzv. notifikované orgány. Mezitím je však třeba dořešit otázku vybrání odpovědného orgánu pro sestavení příslušných seznamů nákladních vozů, k němu zajistit pravomoci pro koordinaci ostatních s tím souvisejících činností realizovaných na DÚ, DI, u manažera infrastruktury, atd.

Obdobně musí být určen subjekt zodpovědný za oznámení těchto seznamů EK a ostatním členům Unie a zajišťující jejich průběžnou aktualizaci.

V souvislosti se zajišťováním TSI pro nákladní vozy nelze opomenout, že v TSI pro telematiku v nákladní dopravě je zvláštní část věnována otázce zařízení potřebných k údržbě kolejových vozidel s důrazem na jejich certifikaci. Certifikace bude rovněž v kompetenci notifikovaného orgánu na rozdíl od stávajícího tzv. zákaznického auditu prováděného zařaditelskou železnicí. I zde vzniknou nové požadavky na organizaci práce a vybavenost stávajících pracovišť. To opět zvýší finanční nároky nejen v oblasti provozních nákladů, ale i investic. Předpokládá se periodické ověřování certifikace orgánem jmenovaným členským státem podle toho, kde se nachází sídlo tohoto orgánu. Toto ověřování může být v případě zjištěných nedostatků důvodem odejmutí certifikace nebo důvodem zahájení nápravných opatření. Rovněž pro údržbová zařízení je požadováno vypracování registru s uvedením základních identifikačních údajů dotýkajících se nejen identifikace a umístění, ale zejména informací o zavedení systému kvality, certifikacích, prováděných činnostech, způsobu řízení a zejména další citlivé informace o velikosti, kapacitách a technické vybavenosti, které by mohly být neoprávněným zveřejněním zneužity.

Vliv TSI na park nákladních vozů v ČR

V současné době více než 60 % parku nákladních vozů plně splňuje podmínky RIV, které byly doposud celoevropsky uznávány jako dostačující technická kritéria z pohledu bezpečnosti, kompatibility a ochrany životního prostředí a to i přes to, že jeho průměrné stáří je okolo 15-20 let. Dalších 30 % tohoto parku je provozováno mezinárodně v dvoustranných nebo vícestranných dohodách převážně s našimi východními sousedy, jejichž původní parky nákladních vozů byly vyráběny na technicky podobném základě. Jedná se o vozy převážně starší 20 let, které je možné za určitých omezujících pravidel spolehlivě provozovat ještě určitou dobu (max. cca 10 let), než budou postupně nahrazeny novými vozy.

Dá se předpokládat, že i v důsledku zavedení směrnice 2001/16/ES bude každý vlastník vozidel nucen zpracovat strategický plán na postupné plné zajištění interoperability železničních nákladních vozů používaných v ČR. V opačném případě budou jejich vozidla z provozu vyřazena.

Všeobecně je zřejmé, že postupné zavádění TIS se v krátké době projeví výrazným zpřísněním technických nároků, zejména pak v oblasti zvyšování kvality a bezpečnosti. Obecně se předpokládá, že to ve skutečnosti vyvolá potřebu obnovy podstatné části stávajícího parku nákladních vozů. V důsledku tohoto lze odhadovat potřebu obměny vozového parku v příštích deseti letech v rozsahu alespoň 40 % jako minimální a nezbytnou. Jenom v ČR to znamená uvolnit do nákladních vozů investice přesahující 40 mld Kč a v dalších deseti letech dalších 60 mld. Kč v dnešních cenách. Získání takového objemu prostředků se při současných možnostech železniční dopravy jeví jako značně problematické.

Pokud by se však k uvedené obnově vozidel podařilo získat podporu státu, mohla by se stát zajímavým impulsem pro zvýšení výkonnosti českého průmyslu, který se doposud podílí na výrobě dodávek většiny důležitých komponentů nákladních vozů a to i přes to, že v průběhu minulých let vlastní výroba vozů u tradičních výrobců ČR fakticky zanikla. Na tomto místě je třeba připomenout zejména výrobce dvojkolí, brzdové výbavy, táhlového a narážecího ústrojí, většiny hutních výrobků a podobně.

Lze také očekávat, že obdobné problémy s financováním bude mít většina železničních podniků nově přistupujících států Evropského společenství. Pokud by se podařilo včas zajistit obnovu vozového parku, bylo by možné tato vozidla výhodně uplatnit v uvedených oblastech a zajistit si tak výraznou konkurenční výhodu s ohledem na naši vhodnou geografickou polohu. Pokud se však nepodaří uvedené trendy včas zachytit, lze očekávat v krátké době výraznou ztrátu schopnosti konkurence z důvodu postupné ztráty technické způsobilosti většiny vozů stávajícího vozového parku pro jejich technickou zastaralost.

Pozornost stačí přitom věnovat způsobu provádění obnovy nákladního vozového parku u nejbližších vyspělých železnic. Ty v současné době využívají svůj silný ekonomický potenciál k rozsáhlé obnově vozidel s jejich uplatněním v lukrativních evropských přepravách.

V souvislosti s tím je třeba vidět i jejich uplatňování a prosazení přísnějších technických požadavků v přípravě návrhu TSI. Vlivu v této oblasti pak mohou využít jako významného nástroje pro uplatnění své konkurenční výhody, kterému nejsou schopny ekonomicky slabé železniční podniky přistupujících zemí odpovídajícím způsobem čelit. To ve skutečnosti prohlubuje jejich zaostávání a pokud se nepodaří tomuto trendu účinně bránit, mohou se připravené TSI stát v krátké době významnou obchodní bariérou.,

ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat toto – v oblasti nákladních vozů se nemusíme obávat, že důsledné zavedení TSI by mělo výrazným způsobem bezprostředně ovlivnit stávající vozový park v ČR. Zásadní nároky zůstanou v oblasti důsledného uplatnění požadovaných technických kritérií pro stavbu nových a modernizaci vybraných vozidel, což se odrazí zejména v ceně nových a modernizovaných vozidel a tím i ve zvýšených požadavcích na investice, do kterých budou zahrnuty nejen vlastní výrobní náklady vozidel, ale rovněž náklady související s inovovanými konstrukcemi, zpřísněnými parametry a náklady souvisejícími se zvýšením nároků na vlastní ověřování splnění uvedených původních a nově požadovaných parametrů vozů. (boční vítr, hluk). V některých případech se toto přímo projeví zánikem výroby a používání původních vozových dílů a jejich náhradou inovovanými, vyhovujícími novým technickým požadavkům. (zejména části brzdy, narážecí ústrojí atd.).

Směrnici 2001/16/ES požadované rozdělení parku na mezinárodní užití a vnitrostátní užití je v oblasti nákladních vozů dlouhodobě naplňováno, navíc s podrobnějším rozdělením v mezinárodním provozu na RIV a tzv. rastr – pro vozy užívané na základě dvoustranných a vícestranných smluv s pravidelnou roční aktualizací těchto vztahů.

Rozdělení je zavedeno i ve vztahu k platnému označování vozu a plně splňuje platné uznávané zásady.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- 1) Diskusní příspěvek č.6 Část projektu B „Návrh a aplikace technických specifikací“ Návrh registru infrastruktury a vozového parku – Italferr, duben 2004
- 2) Diskusní příspěvek č.10 části projektu B k návrhu aplikace technických specifikací – Italferr 7/2004 – revidovaný návrh registru Diskusní příspěvek č.11 části projektu B k návrhu a zavedení technických specifikací – Italferr 7/2004 – realizační fáze během přechodného období
- 3) EUROPEAID/114172/D/SV/CZ Aplikace směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě železnic Návrh souhrnné zprávy části B projektu, září 2004
- 4) Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 103/2004 Sb (1.1.1995)
- 5) Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů,
- 6) Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému (20.5.2004)
- 7) Nařízení vlády čís. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- 8) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001, o interoperabilitě konvenčního železničního systému (Úř. věstník č. L 110, 20. 4. 2001), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věstník č. L 164, 30. 4. 2004)
- 9) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věstník č. L 235, 17.9. 1996), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věstník č. 284, 31.10. 2003) a ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věstník č. L 164, 30. 4. 2004)
- 10) Rozhodnutí Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993, o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a použití označení shody (CE), která jsou určena k použití ve směrnících o technické harmonizaci (Úř. věstník č. L 220, 30.8. 1993)
- 11) Rozhodnutí Komise č. 2002/730/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Údržba“ transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002)
- 12) Rozhodnutí Komise č. 2002/735/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002)
- 13) Rozhodnutí Komise č. 2004/446/ES, kterým se vymezují základní parametry technických specifikací pro interoperabilitu pro „Hluk“, „Nákladní vozy“ (Úř. věstník č. L 155, 30.4. 2004)
- 14) Příručka ČD Železniční nákladní vozy ČD, O. Herman - DOP - O21 Praha
- 15) Katalog Nákladní vozy ČSD - Nadas 1989, Fr. Kouba, Luděk Zedník
- 16) Katalog Katalog nákladních vozů, TUP - DOP
- 17) Katalog Nové nákladní vozy ČSD, období 1965 - 70, František Kouba, 1971
- 18) Katalog Řady NV ČSD - Technický popis, Zahradník, Calda, Kouba, 1960



Lektorský posudek: Ing. Rostislav Novák, ředitel odboru
kolejových vozidel GŘ ČD