

Antonín Blažek¹**VUZ – zkušenosti po roce působení jako notifikovaná osoba**

Klíčová slova: *autorizovaná osoba, notifikovaná osoba, evropský železniční systém, interoperabilita, technické specifikace pro interoperabilitu, posuzování shody*

1. Úvod

V čísle 21/2006 Vědeckotechnického sborníku ČD byl uveřejněn příspěvek [1] „*VUZ se stává notifikovanou osobou v rámci evropského železničního systému*“, ve kterém autor uvádí základní informace vztahující se k přípravě a splnění základních legislativních podmínek pro získání statutu autorizované, resp. notifikované osoby k činnosti při posuzování shody výrobků, tj. posuzování shody, příp. vhodnosti použití prvků (součástí) interoperability a ověřování subsystémů, evropského železničního systému ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., nařízení vlády č. 133/2005 Sb., a to ve vztahu k Rozhodnutí ÚNMZ k udělení této autorizace Výzkumnému Ústavu Železničnímu, a.s. (dále jen VUZ). V závěru [1] je uvedeno, že získáním statutu autorizované osoby a po oznámení evropským partnerům i notifikované osoby pro VUZ byla ukončena další určitá etapa v procesu implementace ČR do evropského železničního systému (EŽS). 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 evropské železniční infrastruktury.

Tato úvaha se po více než roce činnosti VUZ jako notifikované osoby, resp. notified body (dále jen NB), plně potvrdila. I když jeden rok je v tomto novém oboru činnosti poměrně krátká doba, můžeme uvést alespoň první zkušenosti a poznatky z činnosti NB.

2. První zkušenosti z dosavadní činnosti VUZ jako NB

Po získání autorizace a následné notifikace VUZ jako notified body jsme v první etapě absolvovali celou řadu jednání k vysvětlování vzájemných vztahů žadatele a NB. Diskuse to byly zcela jednoznačně přínosné pro obě strany a pomohly nám získat odpověď na mnoho otázek a nejasností, které se týkaly celého procesu posuzování shody. Jednání probíhala především s výrobcí, projekčními organizacemi, zhotoviteli, organizačními útvary Českých drah a Správy železniční dopravní cesty, a to v rozsahu všech strukturálních subsystémů – kolejová vozidla (RST), infrastruktura (INS), energie (ENE) a řízení a zabezpečení (CCS).

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.

¹ Antonín Blažek, Ing., nar. 1963

ČVUT Praha, fakulta strojní, obor dopravní a manipulační technika, specializace - kolejová vozidla
Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Praha, generální ředitel

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.

2.1 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 vysvětlit předmět činnosti NB. Představuje to určitou osvětu pro stále širší klientelu. Tento proces však rozhodně nelze považovat za neefektivní, naopak. Obě strany získávají nové informace a podněty, které vyvolávají další aktivity k prohlubování znalostí i praktických zkušeností. Postupně se tak vytváří znalostní báze, jejichž úroveň se neustále zvyšuje.

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.

Povinnosti žadatele o posouzení shody s požadavky na interoperabilitu vyplývají z evropské legislativy, resp. vnitrostátní legislativy (národní). Jsou to především evropské směrnice vydávané jako směrnice Evropského parlamentu a Rady (evropské směrnice) o interoperabilitě, příslušné technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) vydávané jako rozhodnutí Komise, právní předpisy ČR, evropská či národní specifikace (viz např. [1] a další literatura).

Zde je nutno zdůraznit základní rozdíl mezi žadatelem o posouzení shody s technickými požadavky na prvek interoperability a žadatelem o ověření interoperabilního subsystému. V prvním případě je to zpravidla výrobce nebo jeho oprávněný zástupce ve smyslu evropské směrnice, v druhém případě je to provozovatel, tj. osoba odpovědná za zadání návrhu, konstrukce, provedení a uvedení subsystému do provozu nebo za jeho provozování, nebo rovněž jeho oprávněný zástupce.

Výrobce je odpovědný za návrh a konstrukci nějakého prvku interoperability, na který se vztahují příslušné evropské směrnice o interoperabilitě a příslušné TSI, za účelem jeho uvedení na trh na území ES. Výrobce nese především odpovědnost za:

- návrh a konstrukci prvku interoperability,
- dodržování postupů pro certifikaci shody, popř. vhodnosti použití,
- za shodu svého prvku interoperability s veškerými příslušnými směrnicemi,
- zajištění certifikace ES zvolenou NB a vydání „ES“ prohlášení o shodě nebo vhodnosti použití vzhledem ke všem příslušným ustanovením a požadavkům relevantních evropských směrnic.

Provozovatel je odpovědný zejména za:

- návrh, konstrukci, provedení a provoz nějakého subsystému; je odpovědný i za návrh a konstrukci nějakého subsystému, i když byly prvky daného subsystému navrženy a zkonstruovány různými výrobci,
- ověření subsystému „ES“ zvolenou NB,
- vypracování „ES“ prohlášení o ověření daného subsystému.

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. .

Pro snadnější průběh posuzování projednává VUZ s budoucími žadateli doporučené vzory žádostí pro jednotlivé typy případů 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.

2.2 Činnost posuzování shody

Na základě kladného výsledku posouzení žádosti zahájí NB činnost posuzování shody příslušného prvku interoperability nebo ověření subsystému 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 managementu jakosti a jeden modul pro výrobce se systémem managementu jakosti. V tomto druhém případě musí být NB posouzen daný systém managementu jakosti. Certifikace systému jakosti vydané nějakým akreditovaným certifikačním orgánem jsou ze strany NB brány v úvahu, pokud se tyto certifikace na příslušný prvek interoperability vztahují. 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 fázi (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.

Prvky interoperability jsou považovány za vyhovující základním požadavkům, pokud splňují podmínky stanovené příslušnými TSI nebo evropskými specifikacemi, které byly vypracovány k dosažení těchto podmínek.

TSI rozlišují rozdílné postupy posuzování pro případy stávajících řešení součástí interoperability, které jsou na evropském trhu již předtím, než příslušná TSI vstoupí

v platnost, pro případy stávajících řešení, u nichž nelze prokázat kladný výsledek posouzení, a pro případy inovativních řešení odchylojících se od TSI.

Vymezení technických požadavků - technické požadavky na EŽS pro subsystémy pokryté oznámenými TSI jsou stanoveny těmito TSI.

U subsystémů nepokrytých oznámenými TSI nebo v případě oznámené výjimky z TSI jsou technické požadavky uvedeny v technických předpisech používaných při uplatňování základních požadavků. Seznam těchto předpisů byl oznámen ostatním členským státům a Komisi, tzv. „Notified national technical rules“ v souladu s evropskými směrnici o interoperabilitě. Posuzováním splnění těchto národních požadavků je v těchto případech MD ČR určený subjekt, který je pověřen prováděním postupu ověřování rovněž v souladu s příslušnou směrnicí ES. Obdobně se postupuje i u případů, které jsou uvedené v TSI jako výjimky a otevřené body, kdy se uplatňují vnitrostátní předpisy.

Při kontrole shody s ostatními nařízeními vyplývajícími ze Smlouvy, tj. s ostatními evropskými směrnici technické harmonizace založenými na zásadě nového nebo globálního přístupu, požaduje NB na žadateli příslušný doklad o shodě s těmito směrnici, který pak zahrne do souboru technické dokumentace.

2.3 Výstupní dokumenty NB

Výstupním dokumentem NB 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, schválení systému jakosti a certifikát o ověření subsystému. Celkový počet používaných druhů certifikátů se snížil ze sedmi na pět, tj.:

- certifikát o přezkoumání typu,
- certifikát o přezkoumání návrhu,
- schválení systému řízení jakosti,
- certifikát o shodě a
- certifikát o vhodnosti použití.

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.

Evropské směrnice a TSI vyžadují, aby se všechny certifikáty vztahovaly k celkové shodě s vydanými TSI. V některých případech, kdy to není možné (např. není celková shoda), je vhodné vydat určité formální rozhodnutí o shodě vůči části požadavků nebo postupů. Notifikovanými osobami vzájemně uznávané rozhodnutí o částečné shodě se s prospěchem využije v budoucnu, kdy nebude nutno již provedené posouzení opakovat. Příkladem využití tohoto předběžného rozhodnutí o shodě je účast více notifikovaných osob na velkém projektu nebo posuzování části subsystému, která není součástí interoperability a často se opakuje. Uvedené prozatímní rozhodnutí není certifikátem dle TSI, má však z hlediska uznatelnosti tuto povahu a svým názvem je zřetelně odlišné. U tohoto podpůrného dokumentu evropské certifikace vydávající NB musí zajistit pokrytí určitých požadavků TSI, včetně části souboru technické dokumentace, a použití stejných modulů posuzování jako u konečného certifikátu. Uvedený postup byl schválen plenárním zasedáním koordinační skupiny pro koordinaci NB pro EŽS (NB-RAIL).

Při posuzování subsystémů EŽS nepokrytých TSI VUZ jako určená autorizovaná osoba využije formy předběžného rozhodnutí o shodě při posuzování shody s oznámenými vnitrostátními technickými předpisy používanými při uplatňování základních požadavků, a to v souladu s evropskou směrnicí o interoperabilitě konvenčního železničního systému.

3. 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 INS, ENE, RST a CCS, 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.

4. Aktivita VUZ v roli NB

VUZ v prvním roce činnosti NB obdržel řadu poptávek na posouzení shody prvků interoperability a ověření subsystémů EŽS. Na základě nabídek byly se žadateli projednávány příslušné žádosti v souladu se stanoveným postupem. Na realizaci většiny nabídek byl uzavřen, resp. je připravován smluvní vztah. Předmětem žádostí o posouzení shody jsou zejména prvky nákladních vozů – kola, nápravy, dvojkolí, podvozky, koncový kohout, brzdová zařízení, ale i nákladní vozy jako subsystém (TSI CR RST WAG – konvenční systém, kolejová vozidla, nákladní vozy). Značný rozsah žádostí o posouzení interoperability se týká subsystémů INS, ENE a CCS na modernizovaných úsecích koridorových tratí, a to ve všech fázích – projektu, výstavby, uvedení do provozu. Proběhla rovněž řada jednání k žádostem o posouzení shody prvků interoperability uvedených strukturálních subsystémů (vlakový zabezpečovač, rádiová zařízení, trolejové vedení, pražce, výhybky a další).

Významná aktivita je patrná i v přípravě na 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 zkušebním okruhu Zkušebního centra VUZ ve Velimi.

5. Závěr

V nejbližším období se činnost VUZ jako NB 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 související 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 – TSI CR CCS, TSI CR RST NOI a TSI CR RST WAG do běžné praxe
- jednání se zainteresovanými partnery k optimalizaci řešení souladu realizovaných a připravovaných projektů s požadavky na interoperabilitu subsystémů INS a ENE, na které dosud nebyly vydány příslušné TSI,
- zajištění objektivních informací o přípravě a průběhu řešení nových, resp. aktualizovaných TSI,
- aktivní podpora všech osvětových akcí, konferencí a seminářů k prohlubování znalostí a informací o interoperabilitě EŽS.

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

V Praze, květen 2007

Lektoroval: Ing. Jaroslav Vašátko, KGŘ ČD