

ČESKÝ ŽELEZNIČNÍ PRŮMYSL V RÁMCI EU, INTEROPERABILITA



Marie VOPÁLENSKÁ, Libor LOCHMAN

**Ing. Marie VOPÁLENSKÁ, ACRI, Asociace podniků českého železničního průmyslu,
Novodvorská 1698, Praha 4**

Ing. Libor LOCHMAN, Ph.D., ČD VÚŽ, Novodvorská 1698, Praha 4

1 Český železniční průmysl

ACRI je asociace sdružující podniky českého železničního průmyslu a je současně národním členem **UNIFE** - Evropské asociace železničního průmyslu.

ACRI reprezentuje zájmy členské základny a oborové zájmy železničního průmyslu především vůči českým institucím a prostřednictvím **UNIFE** i vůči institucím evropským.

Členy **ACRI** jsou společnosti zabývající se

- § vývojem, konstrukcí, výrobou a opravárenstvím kolejových vozidel,
- § výstavbou, modernizací a rekonstrukcí železniční infrastruktury,
- § vývojem, projektováním, výrobou, montáží, rekonstrukcí a servisem zabezpečovací, telekomunikační, informační a automatizační techniky v železniční dopravě
- § dodavatelé železničních komponentů, materiálů a služeb.

Společnosti sdružené v **ACRI** v současnosti zaměstnávají v ČR přes 17.000 pracovníků,

dosahují celkový roční obrát přes 40 miliard Kč z toho export přes 30% a nemalou měrou svou podnikatelskou činností přispívají k zaměstnanosti a k tvorbě HDP v ČR.

Aktivity **ACRI**

- Podpora železniční dopravy a železničního průmyslu v rámci ČR a prostřednictvím členství v **UNIFE** i v rámci EU, s cílem stabilizace a postupného rozvoje odvětví.
- Prosazování a podpora společných zájmů členů **ACRI** u státních orgánů.
- Dialog s českými a evropskými institucemi při projednávání strategických otázek dopravy.
- Harmonizace technických a bezpečnostních specifikací týkajících se železničního průmyslu.
- Podpora interoperability evropského železničního systému.
- Účast na rozvojových programech a souvisejícím výzkumu, vývoji a zkušebnictví.
- Podpora spolupráce průmyslu, provozovatelů drah, dopravců a orgánů státu v oblasti kolejové dopravy.
- Propagace českého železničního průmyslu.
- Organizace **ACRI** setkání, výstav a konferencí.
- Jedinečná příležitost k dialogu a k síťové spolupráci mezi členy s možností využívání synergických efektů.

2 Interoperabilita

Interoperabilita je v současné době velmi používaným pojmem. Důvod je přitom celkem zřejmý – v rámci snahy Evropské unie o odbourávání všech překážek volného pohybu zboží a osob přišla na řadu také železniční doprava. V jejím případě to znamená především „vymazání“ hraničních procedur při přejíždění ze sítě jednoho správce infrastruktury do sítě správce druhého. Jednodušeji vyjádřeno – jestliže prakticky zmizely hranice uvnitř EU a například na silnici téměř nelze zaregistrovat přejezd státní hranice, správy železnic, které dosud kopírují státní hranice, ve valné většině případů vyžadují respektování „národních specifik“. A tak se Evropská komise snaží u železnice dosáhnout obdobného stavu, jaký je v případě silniční dopravy – zajistit interoperabilní infrastrukturu, po které se může „libovolně“ pohybovat interoperabilní vlak. Pro názornost – infrastruktura může být vlastněna státem, ale pronajmout si ji a provozovat na ní dopravu může kterýkoliv subjekt, který bude splňovat odpovídající předpoklady. A nejedná se přitom vždy o trvalejší formu pronájmu, ale může také jít o rezervaci jízdní cesty pro jeden konkrétní vlak.

Současný stav takové řešení prakticky neumožňuje. Vzájemná kompatibilita sítí správců železniční infrastruktury a provozovatelů vlakové dopravy je až na výjimky značně omezena, čehož důsledkem je obvykle výměna lokomotiv a vlakového doprovodu na státních hranicích.

Na druhou stranu je ovšem nutno konstatovat, že již od počátků rozvoje železnice existují snahy o co největší možnou míru vzájemné kompatibility. Po vzniku Mezinárodní železniční unie (UIC) se prostředkem, vyjadřujícím vůli po jednotícím pohledu staly kodexy UIC, dodnes představující nejsoubornější záruky za základní železniční interoperabilitu.

Naneštěstí samotné kodexy a jejich respektování k dosažení přijatelného stavu nestačí. Nacionalizace evropských států po první světové válce vedla k orientaci na vlastní – národní dodavatele železniční techniky a za uplynulých 80 let tak významně přispěla jak ke značné rozdílnosti filozofických a technických přístupů, tak i k závislosti železničních správ na svých „dvorních“ dodavatelích – závislosti mnohde až otrocké.

Toho všeho si byli úředníci Evropské komise velmi dobře vědomi, když iniciovali proces hlubokých změn v přístupu na železniční dopravní cestu. Nejenže tedy zákonem (Směrnici) přinutili železniční správy, aby se rozčlenily na vlastníka infrastruktury a provozovatele dopravy, tvrdě také vyžadují otevřený přístup pro dodávky technologií všem – a tedy nejen národním – výrobcům.

Prvním skutečným krokem Evropské komise směřujícím k železniční interoperabilitě – provozu bez hranic – bylo vydání Směrnice 96/48 o interoperabilitě na síti vysokorychlostních tratí (tratě s rychlostmi nad 200 km/h). Vykonavatelem této Směrnice se pak staly technické specifikace interoperability (TSI), které pro všechny obory železniční dopravy (dopravní cesta, trakce, zabezpečovací zařízení, železniční vozidla atd.) závazně určují základní parametry, které musí být dodrženy, má-li trať či vozidlo dosáhnout klasifikace „interoperabilní“ a stanovují „stavební kameny“, které interoperabilitu garantují.

V roce 2001 byla schválena Směrnice 2001/16 pro síť tratí konvenčních, na niž navázalo vypracování TSI a tyto – aby byla zajištěna interoperabilita mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi – v maximální možné míře kopírují TSI pro vysokorychlostní tratě. Nelze tedy bohužel jinak než detailně sledovat, co již nynější TSI obsahují a snažit se jejich požadavky co nejrychleji aplikovat v prostředí naší železnice.

Směrnice 2001/16

Směrnice 2001/16 stanovuje základní požadavky na budoucí interoperabilitu systému konvenčních tratích. Původní záměr zavázat do tohoto systému pouze tratě transevropských koridorů (TEN) bude rozšířen tak, že po roce 2008 se budou TSI velmi pravděpodobně vztahovat na všechny kategorie tratí.

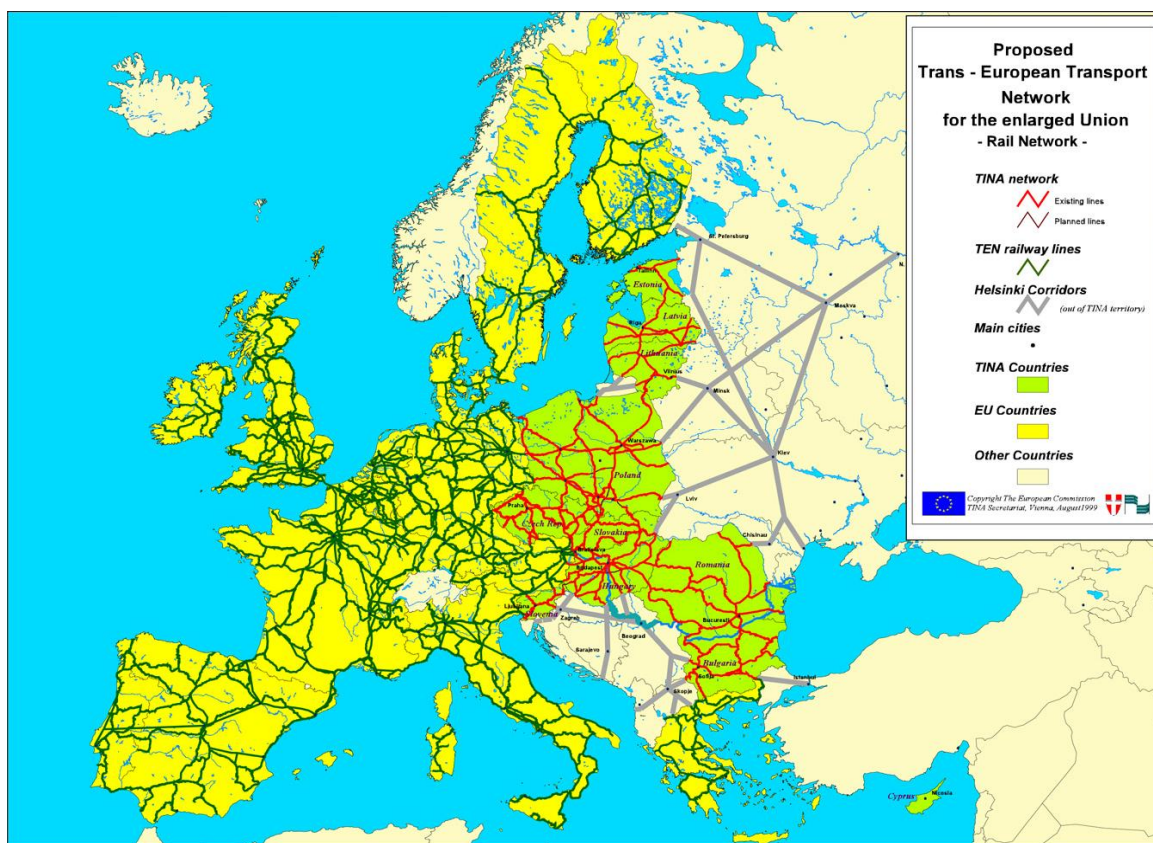
V současné podobě Směrnice zahrnuje veškeré tratě TEN, stanice i tratě spojovací, veškerá kolejová vozidla, která se budou smět na takových tratích pohybovat.

Technické specifikace pro interoperabilitu na konvenčních tratích jsou v současné době vypracovány a schváleny pro následující železniční subsystémy:

- Ø Nákladní Kolejová vozidla
- Ø Řídící a zabezpečovací systémy
- Ø Telematické aplikace v nákladní dopravě
- Ø Hluk

Šest měsíců po jejich publikaci v Official Journal se stanou uvedené TSI právně závazné ve všech zemích Evropské unie a tedy i v České republice.

Ještě v tomto roce se předpokládá vydání poněkud opožděných TSI pro provoz. Dále bude následovat zpracování řady dalších TSI v letech 2005 – 2007.



Autorizované/notifikované osoby

Má-li se vozidlo pohybovat po evropských (interoperabilních) tratích, musí být posouzena jeho shoda s ustanoveními Technických specifikací pro interoperabilitu, a to orgánem k tomu určeným – notifikovaným.

Současné znění českého Zákona o drahách uvedenou potřebu respektuje a upravuje podmínky pro schvalování drážních vozidel v § 43, § 47 a § 48b, v nichž stanovuje:

1. Zkoušku zajišťuje výrobce drážního vozidla nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení typu drážního vozidla na svůj náklad, u právnické osoby, kterou je autorizovaná osoba pověřená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví podle zvláštního právního předpisu po dohodě s Ministerstvem dopravy
2. Drážní správní úřad vydá průkaz způsobilosti určeného technického zařízení na základě technické prohlídky a zkoušky, kterou zajistí výrobce určeného

technického zařízení na svůj náklad, u právnické osoby, kterou je autorizovaná osoba pověřená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví podle zvláštního právního předpisu po dohodě s Ministerstvem dopravy

3. Ověření o shodě vydává právnická osoba, kterou je autorizovaná osoba pověřená Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví po dohodě s Ministerstvem dopravy podle zvláštního právního předpisu

Důsledkem těchto ustanovení je kromě jiného tlak na dosavadní zkušební laboratoře, aby se staly autorizovanými osobami, mají-li zájem i nadále nabízet své služby.

Akreditovaná zkušební laboratoř

Zkušební laboratoře jsou akreditovány ČIA podle ČSN EN ISO/IEC 17025. Předmětem akreditace jsou zkoušky v oblasti drážních vozidel a zařízení, jejich částí a materiálů v rozsahu uvedeném v příloze osvědčení o akreditaci.

V České republice jsou akreditovanými laboratořemi v oblasti zkoušek drážních vozidel a zařízení např. VÚKV, Výzkumný Ústav Železniční, MTH Praha.



Certifikační orgán pro výroby

Certifikační orgán je akreditován ČIA č. 3138 podle ČSN EN 45011. Předmětem akreditace je certifikace drážních vozidel, částí drážních vozidel, kolejových drah a součástí kolejových drah

V České republice je certifikačním orgánem pro výroby v oblasti drážních vozidel Výzkumný Ústav Železniční Praha.

Autorizovaná osoba

Statut Autorizovaných osob upravuje §11 zákona č. 22/1997. Nezbytným předpokladem pro výkon funkce Autorizované osoby (a i udělení tohoto statutu) je existence Nařízení vlády pro příslušnou oblast.

Vláda České republiky schválila Nařízení vlády č. 133/2005 ze dne 07.04.2005 o technických požadavcích na provozování a technickou propojenost evropského železničního systému. Tím je umožněno provádět posuzování shody ve smyslu Evropských směrnic pro interoperabilitu vysokorychlostního (96/48 EC) a konvenčního (2001/16 EC) železničního systému (v souladu s novelou obou směrnic dle 2004/50 EC). Prováděcími dokumenty uvedených směrnic jsou Technické specifikace pro interoperabilitu.

Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví posoudí kvalifikační předpoklady žadatele o statut autorizované osoby, přičemž vyžaduje, aby maximální objem činností byl vykonáván vlastní kapacitou žadatele. Vyplývá z toho, že žadatel by měl doložit, že je v daném oboru:

- Ø Akreditovanou zkušební laboratoř
- Ø Certifikačním orgánem pro výroby
- Ø Certifikačním orgánem pro systém jakosti nebo disponuje zaměstnanci majícími osobní certifikát auditora systému jakosti

Autorizovaná osoba se ohlášením na DG ENTERPRISE Evropské komise stává osobou **Notifikovanou** s možností nabízet své služby v oblasti posuzování shody interoperabilních komponentů a subsystémů v celé Evropské unii.

Autorizované osoby a Zákon o drahách

Skutečnost, že k provádění zkoušek za účelem schválení vozidla má být oprávněna pouze Autorizovaná osoba, vede k pochybnostem, zda znění zákona o drahách je v souladu s potřebami zúčastněných stran.

Autorizovaná osoba je bezpochyby určena (dle zákona č. 22/1997) k posuzování shody. K realizaci zkoušek by naproti tomu měla být dostatečnou kvalifikací akreditace, udělená příslušným akreditačním orgánem (např. ČIA – Český Institut pro Akreditaci).

Konfliktním je bezesporu i fakt, že Autorizace může být udělena jen v souladu s příslušným nařízením vlády. Jestliže dnes pro železniční dopravu existuje pouze Nařízení vlády o technických požadavcích na provozování a technickou propojenost evropského železničního systému, nelze například provádět zkoušky (a návazně schvalovat) vozidlo dráhy speciální.

ACRI proto bude podporovat novelu Zákona o drahách, upravující vztah mezi akreditovanými zkušebními laboratořemi, certifikačními orgány a autorizovanými osobami.