



Biuletyn Federacji Drogowej Unii Europejskiej ERF

**Usprawnienie funkcjonowania systemu
Jednostek Notyfikowanych dla
Systemów Powstrzymywania Pojazdów
Vehicle Restraint Systems (VRS)**

O autorach



Założona w 2000 roku, Federacja Drogowa Unii Europejskiej (ERF) jest organizacją non-profit, która występuje w obronie znaczenia dróg, będących niezbędnym elementem gospodarki i społeczeństwa europejskiego. Poprzez swoje działania w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarządzania aktywami, trwałości i inteligentnych systemów transportu, ERF działa jako platforma dla dialogu na temat badań dotyczących w szczególności kwestii związanych z mobilnością i drogami.

Obecne stanowisko zostało opracowane przez Grupę Roboczą ERF pracującą nad Systemami Powstrzymywania Pojazdów (zwanymi dalej VRS).

Spis treści



1. Streszczenie.....	4
2. Rola jednostek notyfikowanych i oznakowani CE.....	5
3. Stanowisko ERF wobec aktualnej sytuacji jednostek notyfikowanych.....	6
4. Propozycje dotyczące poprawy funkcjonowania systemu jednostek notyfikowanych.	9
5. Uwagi końcowe.....	12



1. Streszczenie



Pomimo postępów osiągniętych w ostatnim dziesięcioleciu, codziennie na drogach Europy ginie 70 osób, a ponad 650 jest poważnie rannych. Jako jedno z najbardziej opłacalnych rozwiązań infrastruktury bezpieczeństwa dostępne dla decydentów, systemy powstrzymywania pojazdów mogą znacznie przyczynić się do złagodzenia skutków wypadków drogowych i podwyższyć poziom bezpieczeństwa na europejskich drogach.

Od 1 lipca 2013 r. wszystkie systemy powstrzymywania pojazdów, przeznaczone do stałego użytku, sprzedawane na terenie Unii Europejskiej i podlegające przepisom Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych (CPR), muszą posiadać oznaczenie "CE", czyli dowód, że są one zgodne z wymogami załącznika ZA do Normy Europejskiej hEN 1317-5.

Jako organizacje odpowiedzialne za wydawanie Certyfikatu stałości właściwości użytkowych CE (dalej zwanego Certyfikatem CE), Jednostki Notyfikowane zasadniczo działają jako posiadacze paszportów dla rynku wewnętrznego i jako gwarant jakości dla Unii Europejskiej, gdzie zastosowanie mają odpowiednie europejskie przepisy obowiązującego Rozporządzenia. W takim przypadku, konieczne jest, aby każda powołana lub akredytowana jednostka notyfikowana posiadała wystarczającą wiedzę, która jest aktualizowana w regularnych odstępach czasu, gdy ma do czynienia z certyfikowaniem systemów powstrzymywania pojazdów.

Celem niniejszego Biuletynu ERF jest zwiększenie świadomości wśród właściwych organów (Komisja Europejska, organy Państw Członkowskich, Jednostki Notyfikowane) na temat bieżącego funkcjonowania systemu jednostek notyfikowanych w Europie, w odniesieniu do certyfikacji Systemów Powstrzymywania Pojazdów. Od 2011 roku, ERF posiada wiedzę o konkretnych praktykach wśród niektórych jednostek notyfikowanych, które są niezgodne z przepisami CPR i które po pierwsze osłabiają spójność rynku wewnętrznego dla systemów powstrzymywania pojazdów, a po drugie, mogą skutkować wykorzystywaniem niebezpiecznych lub nieodpowiednich systemów w UE i krajach spoza UE, które mogą stosować normę hEN 1317-5.

Co więcej, dokument proponuje szereg zaleceń, które, jeśli zostaną zastosowane, w opinii ERF, mogą znacznie ulepszyć funkcjonowanie systemu jednostek notyfikowanych dla systemów powstrzymywania pojazdów.

2. Rola Jednostek Notyfikowanych i oznakowanie CE



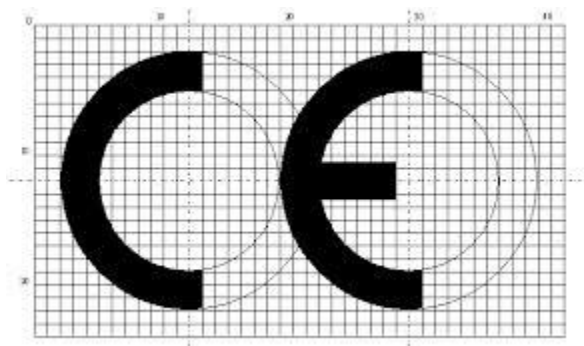
Od 1 lipca 2013 roku wszystkie systemy barier drogowych objętych normą zharmonizowaną hEN 1317- 5 muszą posiadać oznakowanie CE. Oznakowanie CE na systemie barier drogowych stanowi oświadczenie producenta, że właściwości użytkowe zostały uzyskane przy użyciu procedur wskazanych w normie hEN 1317-5. Stanowi ono informację dla odpowiednich organów, że produkt może być legalnie oferowany do sprzedaży w kraju i zapewnia producentowi łatwiejszy dostęp na rynek europejski, by mógł sprzedawać swoje produkty bez dodatkowego przystosowania lub powtórnej kontroli.

W celu uzyskania oznakowania CE dla produktów bezpieczeństwa ruchu drogowego, firma musi skorzystać z usług Notyfikowanej Jednostki Certyfikującej, która jest odpowiedzialna za decyzję, czy dany produkt spełnia niezbędne kryteria. Notyfikowana jednostka certyfikująca jest organizacją, która została zgłoszona do Komisji Europejskiej przez dane Państwo Członkowskie.

Ponieważ organizacje te są ostatecznie odpowiedzialne za ocenę zgodności systemu barier drogowych w oparciu o normę hEN 1317-5 i dostarczenie producentom Certyfikatu stałości właściwości użytkowych, jednostki notyfikowane mogą w istocie być opisane jako "emitenci paszportu" dla wewnętrznego rynku UE, który jest uznawany za największy rynek na świecie.

Biorąc pod uwagę ten znaczący obowiązek, istotne jest, by Jednostki Notyfikowane dla systemów powstrzymywania pojazdów miały wystarczające doświadczenie dla certyfikowania systemów barier drogowych. Będzie to gwarancją, że:

- systemy barier drogowych sprzedawane w UE będą rzeczywiście odporne na zderzenia i spełniać będą surowe wymagania Europejskiej Normy hEN 1317-5 w celu zagwarantowania ich właściwości na europejskich drogach
- gwarantowane będą równe warunki konkurencji dla wszystkich podmiotów prawnych na rynku wewnętrznym dla systemów barier drogowych



3. Stanowisko ERF dotyczące aktualnej sytuacji jednostek notyfikowanych



Jako stowarzyszenie, które reprezentuje znaczną liczbę europejskich producentów, stowarzyszeń i jednostek notyfikowanych, a które jest aktywne w zakresie Systemów Barrier Drogowych RRS i bezpieczeństwa ruchu drogowego przez okres dłuższy niż 10 lat, pragnie wyrazić zaniepokojenie obecnym funkcjonowaniem systemu jednostek notyfikowanych, jeśli chodzi o proces certyfikacji systemów barier drogowych.

Dokładniej, ERF posiada wiedzę odnośnie praktyk jednostek notyfikowanych, które są niezgodne z prawem i które w wyniku tego, tworzą sytuację nieuczciwej konkurencji w ramach rynku wewnętrznego dla systemów barier drogowych, a także mogą prowadzić do stosowania systemów barier nieodpornych na zderzenia na terenie Unii Europejskiej i innych krajów posługujących się standardami Unii Europejskiej. Poniższa tabela zawiera listę praktyk, które ERF napotkał jako stowarzyszenie:

Przypadek nr 1: Wydawanie Certyfikatów CE bez zgody właściciela wyników testów zderzeniowych.

Niewłaściwe praktyki: Właściciel wyników badania może wybrać udostępnienie wyników badań stronie trzeciej, pod warunkiem że podpisana jest umowa między właścicielem wyników a stroną trzecią. W przypadku braku jakiegokolwiek umowy, wszelkie certyfikaty CE wydane bez zgody właściciela jest nielegalne.

Rozwiązanie: Certyfikaty CE muszą być wycofane przez właściwą jednostkę notyfikowaną lub właściciel wyników testów musi wydać zgodę na udostępnienie wyników jednostce notyfikowanej, której to dotyczy.

Przypadek nr 2: Wydawanie certyfikatów CE dla niezharmonizowanych części standardu.

Niewłaściwe praktyki: Certyfikat CE może być wydawany tylko w przypadku, gdy norma produktu, którego dotyczy jest zharmonizowana zgodnie z hEN 1317-5. W przypadku braku zharmonizowania norm, możliwe jest jednak by jednostka notyfikowana dokonała oceny właściwości konkretnego produktu (np. przejeść lub systemów ochrony motocykla), jednak wydanie certyfikatu CE nie jest możliwe.

Rozwiązanie: Certyfikaty CE muszą być wycofane przez jednostkę notyfikowaną, której to dotyczy i zastąpione certyfikatem stwierdzającym zgodność z konkretną Specyfikacją Techniczną lub z daną Normą Doświadczalną, której to dotyczy.

Przypadek nr 3: Wydanie certyfikatu CE dla różnych systemów (nie należących do tej samej rodziny barier, jak opisano w normie), stosując ten sam raport testowy

Niewłaściwe praktyki: Raport z badań może być ważny dla jednego, konkretnego projektu produktu, dla którego został przeprowadzony test. Jako taki, nie jest technicznie lub prawnie możliwe, aby wykorzystać ten sam raport zderzeniowy dla nie identycznych produktów.

Rozwiązanie: Certyfikaty CE muszą być wycofane przez jednostkę notyfikowaną, której to dotyczy, a produkt powinien być ponownie przetestowany.

Przypadek nr 4: Wydanie certyfikatu CE zawierającego nieprawidłowe informacje

Niewłaściwe praktyki: Jednostki notyfikowane muszą zapewnić, aby informacje zawarte w certyfikacie odpowiadały stosownej wersji standardu. Na przykład, wydając zaświadczenia zgodne z najnowszą wersją hEN 1317-5 (opublikowaną w 2012r.) jednostka notyfikowana musi odnieść się do znormalizowanych wskaźników odkształceń i wskazać je prawidłowo, zgodnie z załącznikiem ZA danej normy.

Rozwiązanie: Certyfikaty CE muszą być wycofane przez jednostkę notyfikowaną, której to dotyczy, oraz ponownie wydany z poprawną informacją.

Przypadek nr 5: Niespójne podejście w odniesieniu do Oznakowania CE dla barier betonowych wylewanych na mokro (in-situ)

Niewłaściwe praktyki: W ramach jednego rynku, te same zasady powinny mieć zastosowanie do wszystkich produktów. Jednakże, w przypadku barier betonowych wylewanych na mokro (in-situ), ze względu na brak przejrzystości ich statusu prawnego występuje sprzeczność między jednostkami notyfikowanymi względem tego, czy bariery betonowe wylewane na mokro (in-situ) są produktami (i tym samym podlegają oznakowaniu CE) czy pracami (i tym samym nie kwalifikują się do oznakowania CE). Prowadzi to do sytuacji, w których oznakowanie CE jest używane do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej, powodując zamieszanie na rynku.

Rozwiązanie: Należy przestrzegać jednolitego podejścia stosowanego przez wszystkie jednostki notyfikowane w zakresie certyfikacji barier wylewanych na mokro (in-situ), w momencie, gdy ich status prawny zostanie wyjaśniony.

Przypadek nr 6: Obliczanie dynamicznych parametrów barier (Poziom Intensywność Zderzenia ASI, Szerokość Pracująca i Odkształcenie Dynamiczne), za pomocą metod statycznych i wydanie certyfikatu

Niewłaściwe praktyki: Nie jest możliwe dokładne obliczenie parametrów dynamicznych barier, takich jak Poziom Intensywność Zderzenia ASI, szerokość pracująca i odkształcenie dynamiczne, za pomocą obliczeń statycznych. Wszelkie takie obliczenia mogą być obarczone błędem, generując wyniki wątpliwe z inżynierskiego punktu widzenia.

Rozwiązanie: Parametry powstrzymywania dla danego produktu muszą być ponownie ocenione przy wykorzystaniu dynamicznych zamiast statycznych obliczeń. Jeśli produkt po ponownej ocenie ma inne parametry, Certyfikaty CE muszą być wycofane przez jednostkę notyfikowaną.

Przypadek nr 7: Wydanie Certyfikatu przez jednostkę notyfikowaną, która nie jest notyfikowana na normę hEN1317-5

Niewłaściwe praktyki: Nie jest możliwym dla jednostki notyfikowanej, która nie jest notyfikowana zgodnie z hEN 1317-5, dostarczenie certyfikatu CE dla systemu powstrzymującego pojazd. Jedynie notyfikowane jednostki, kompetentne w tej materii i jako takie, zgłoszone do Komisji Europejskiej, mogą dostarczyć odpowiedni certyfikat.

Rozwiązanie: Certyfikat wydany przez jednostkę bez odpowiedniej notyfikacji musi być wycofany.

4. Propozycje wzmocnienia systemu jednostek notyfikowanych dla VRS w UE



Ponad trzy lata minęły od wprowadzenia obowiązkowego oznakowania CE dla systemów powstrzymywania pojazdów. Dotychczasowe doświadczenia pokazały, że system jednostek notyfikowanych dla systemów powstrzymywania pojazdów należy poprawić w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa wszystkich systemów powstrzymywania pojazdów sprzedawanych na terenie UE oraz zagwarantowania równych warunków dla wszystkich producentów na rynku wewnętrznym.

W związku z tym, ERF oraz, w szczególności, jego grupa robocza do spraw systemów barier drogowych chciałoby zaproponować odpowiednim organom (Komisji Europejskiej, organom Państw Członkowskich, Jednostkom Notyfikowanym) następujący zestaw zaleceń i działań:

Zalecenie A: Poszerzanie wiedzy jednostek notyfikowanych

Dotychczasowe doświadczenia pokazały, że jakość jednostek notyfikowanych w krajach Unii Europejskiej znacznie się różni. W ramach rynku wewnętrznego, niezbędne jest, aby wszystkie jednostki notyfikowane działające dla systemów barier ochronnych mogły spełniać swoje obowiązki i działać w sposób, który nie podważa konkurencji. Następujące działania mogą przyczynić się do polepszenia wydajności jednostek notyfikowanych :

➤ **DZIAŁANIE 1: Zorganizowanie ogólnoeuropejskiego szkolenia dla jednostek notyfikowanych**

Jednostki notyfikowane mogą bardzo skorzystać z przeprowadzonego powszechnie akceptowanego programu szkoleniowego, który będzie dostępny dla wszystkich podmiotów w całej Unii Europejskiej. Takie szkolenia mogą być organizowane pod patronatem odpowiedniej grupy ekspertów ze znajomością hEN 1317-5, pochodzących z różnych wyspecjalizowanych jednostek, np. członkowie SG 04 Grupy Jednostek Notyfikowanych czy członkowie CEN TC 226 / WG 1. Uczestnicy szkolenia powinni otrzymać certyfikat.

➤ **DZIAŁANIE 2: Wprowadzenie wymogów dotyczących obowiązkowego udziału jednostek notyfikowanych w odpowiednich komisjach krajowych i europejskich**

Udział w odpowiednich komisjach to prosty i skuteczny sposób na bycie na bieżąco z postępem technicznym w każdej dziedzinie. W przypadku systemów barier drogowych, głównym komitetem na szczeblu europejskim jest CEN TC226 / WG1 i związane z nim Grupy Zadaniowe i grupa SG04 jednostek notyfikowanych. Ponadto, każde państwo członkowskie ma takie same grupy, które na poziomie krajowym gromadzą uczestników, wyspecjalizowanych w zakresie rozwoju i certyfikacji systemów barier drogowych.

ERF będzie wspierać wprowadzanie obowiązkowych wymogów uczestnictwa jednostek notyfikowanych w tych komitetach. Dokładniej, jednostki notyfikowane, które pragną utrzymać swoje notyfikacje, powinny uczestniczyć we właściwych komitetach ekspertów, co najmniej raz w roku. Ponadto, udział w SG04 powinien być obowiązkowy (obecnie jest opcjonalny).

Zalecenie B: Wzmocnienie nadzoru rynku dla hEN 1317-5

Nadzór rynku jest podstawowym elementem rynku wewnętrznego. Jest to wspólna odpowiedzialność Komisji Europejskiej i Państw Członkowskich. W odniesieniu do tych ostatnich, odpowiedzialność jest dzielona między krajowymi organami nadzoru rynku i ich ADCO, czyli mechanizmów współpracy administracyjnej wśród państw członkowskich.

➤ DZIAŁANIE 1: Zapewnienie skuteczniejszego rozpatrywania skarg przez służby Komisji Europejskiej ,dotyczących wszelkich naruszeń.

Jako strażnik prawa Unii Europejskiej, Komisja Europejska ma obowiązek zapewnić, aby Państwo Członkowskie nie stawiało przeszkód w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów i usług. Dotyczy to również dziedziny Wyrobów Budowlanych objętych Rozporządzeniem dot. Towarów Budowlanych, i jako takich - Systemów Bariery Drogowej.

Dotychczasowe doświadczenia pokazały, że procedura postępowania w zakresie naruszenia przepisów dot. wyrobów budowlanych na poziomie Unii Europejskiej jest niepotrzebnie długa. W przypadku ERF, ponad dwa lata były potrzebne, aby otrzymać wstępną odpowiedź na złożoną skargę. Prowadzi to do długotrwałych zakłóceń na rynku wewnętrznym, które mogą powodować niekiedy znaczne szkody dla podmiotów gospodarczych działających na wspólnym rynku. Jako takie, ważne jest, aby działania Komisji Europejskiej obejmujące rozpatrywanie skarg w sprawie naruszeń, przebiegały bez zbędnej zwłoki tj. w szybszy sposób i z poświęceniem wystarczającej uwagi na problemy powstające na rynku. Pierwsze odpowiedzi na skargi powinny być przekazywane w ciągu 6 miesięcy od otrzymania danej skargi.

➤ DZIAŁANIE 2: Zapewnienie bardziej aktywnej roli krajowych organów nadzoru rynku

Jako współodpowiedzialne za sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, krajowe organy nadzoru grają kluczową rolę w wykorzenieniu nieprawidłowych praktyk, gdy takie pojawią się na rynku wewnętrznym. Dotychczasowe doświadczenia wykazały jednak, że krajowe organy nadzoru nie spełniają swoich zobowiązań w odniesieniu do nadzoru rynku w zakresie rozporządzenia CPR. Prowadzi to do utraty wiarygodności rynku wewnętrznego dla wyrobów budowlanych i systemów barier drogowych. Jako takie, konieczne jest, aby organy nadzoru krajowego zobowiązały się do sprawiedliwego podziału odpowiedzialności w zakresie nadzoru rynku i ścisłej współpracy z władzami transportu drogowego w tym zakresie.

➤ **DZIAŁANIE 3: Ustanowienie zharmonizowanej metody powiadamiania jednostek notyfikowanych i weryfikacji ich licencji**

Obecnie brak jest zharmonizowanych kryteriów w Europie dotyczących powiadamiania jednostek notyfikowanych i weryfikacji ich licencji. Różne kraje stosują różne kryteria i istnieją ogromne rozbieżności w odniesieniu do kryteriów formalnych, jakie różne jednostki notyfikowane muszą spełnić w celu utrzymania statusu danej jednostki. Na przykład w Wielkiej Brytanii, jednostki notyfikowane podlegają corocznej kontroli przez krajowe służby akredytacyjne, które sprawdzają m.in. udział jednostki notyfikowanej we właściwych komisjach, kompetencje personelu przeprowadzającego certyfikację, wcześniejsze złożenie Budowlanej Dokumentacji Technicznej (TCF) oraz przeprowadzanie oceny i złożenie raportów z przeprowadzonych audytów zakładowej kontroli produkcji.

Te duże rozbieżności powodują zachwianie równowagi najpierw w odniesieniu do obciążeń administracyjnych nałożonych na jednostki notyfikowane działające w UE, a przede wszystkim prowadzą do istotnych odchyłeń w zakresie wiedzy eksperckiej posiadanej przez jednostki notyfikowane. Jako takie, konieczne jest ustanowienie wspólnych kryteriów oceny warunków akredytacji jednostek notyfikowanych i przeglądu ich licencji.

➤ **DZIAŁANIE 4: Utworzenie wykazu certyfikatów CE wydanych i wycofanych z rynku, który byłby ogólnie dostępny władzom drogowym**

W zakresie nadzoru rynku, ważne jest, aby zarządy drogowe mogły mieć prosty i łatwy dostęp do centralnej (krajowej lub europejskiej) bazy danych, która mogłaby dostarczyć informacji, czy przedstawiony im certyfikat CE jest ważny, czy nie. W przeciwnym razie, praktycznie niemożliwe jest aby zarząd dróg mógł wiedzieć, czy przedstawiony im certyfikat CE zachowuje ważność lub czy został wycofany. W tym kontekście ważne jest, aby stworzyć taki wykaz na poziomie krajowym lub europejskim, gdzie stosowne władze mogą mieć dostęp do aktualnych informacji o ważności certyfikatów CE.

5. Uwagi końcowe



Oczywiste jest, że obecny system zarządzania dla jednostek notyfikowanych jest niewystarczający do zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego w dziedzinie systemów barier drogowych. Znaczne różnice w zakresie wiedzy wśród jednostek notyfikowanych Unii Europejskiej powodują poważne zakłócenia na rynku wewnętrznym oraz tworzą znaczne problemy dla niektórych podmiotów gospodarczych, działających w tej ważnej dziedzinie.

Pod warunkiem, że istnieje niezbędna zgodna opinia na poziomie UE, ERF ostatecznie sprzyjać będzie utworzeniu scentralizowanego organu na szczeblu europejskim, który byłby uprawniony do nadzorowania jednostek notyfikowanych działających w ramach Unii Europejskiej. To stanowiłoby rozwiązanie wielu problemów w zakresie zarządzania, napotykanym obecnie w ramach rynku wewnętrznego i stworzyłoby podstawy dla istnienia bardziej spójnego systemu, jeśli chodzi o certyfikację systemów barier drogowych na terenie Unii Europejskiej.

Uznając istnienie instytucjonalnych przeszkód takiego podejścia, ERF na wstępie próbuje niniejszym stanowiskiem podnieść poziom świadomości na temat niektórych zaistniałych problemów, jak również, wykazuje starania do utworzenia listy prostych zaleceń, które w naszym przekonaniu mogą poprawić integralność Oznakowania CE na terenie Europy i które będą zgodne z zasadą pomocniczości na szczeblu UE.

Jako następny krok, EFR oczekuje nawiązania konstruktywnego dialogu z zainteresowanymi stronami w celu zbadania, jak wszyscy możemy wspólnie pracować, aby stworzyć lepszy system zarządzania, który zapewni praworządność i zapobiegnie obecności potencjalnie niebezpiecznych produktów na rynku.



Place Stephanie, 6/B
B-1050 Bruksela
(Belgia)

+32-2-6445877
Faks: (+32) 2 647 5 34

info@erf.be