

## ZÁKON O DRAHÁCH

# Nová úprava schvalování a údržby drážních vozidel

Senát schválil 27. října komplexní novelu zákona o dráhách, která (byť s ročním zpožděním) transponuje evropské směrnice o interoperabilitě a o bezpečnosti do českého právního řádu. Jde o důležitý krok při implementaci tzv. „čtvrtého železničního balíčku“.



Mgr. Jiří Pour

Tento balíček je souborem předpisů, přijatých na evropské úrovni již v roce 2016, jehož cílem je vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Jde o postupnou, ale zásadní změnu zažitých pravidel na železnici.

Čtvrtý železniční balíček stojí na dvou pilířích – tržním a technickém. Aktuálně schválená novela se týká pilíře technického. V rámci něj pak jsou velmi důležité zejména dvě oblasti – homologace vozidel a údržba vozidel. Tedy témata, která bezprostředně dopadají v podstatě na všechny klíčové subjekty na železnici – od výrobců a opravců vozidel přes dopravce až po Drážní úřad.

## Homologace vozidel

Jaký bude mít novela zákona o dráhách vliv na pravidla schvalování vozidel? Především konečně skončí legislativní marasmus, kdy byl zákon o dráhách v rozporu s přímo účinnými evropskými předpisy a kdy sám Drážní úřad neměl jistotu, jak postupovat. Schvalování vozidel tak bude mít konečně jednoznačná pravidla. Zásadní role při schvalování vozidel připadá Agentuře Evropské unie pro železnice (ERA). Ta vydává jednotné povolení k uvedení drážního vozidla na trh, které nahrazuje dřívější schválení pracně získávaná jednotlivě v každém státě, kde má být vozidlo provozováno. Smyslem tohoto

postupu je ušetřit žadatelům (tj. primárně výrobcům vozidel) administrativní i finanční náklady.

To však neznamená, že by povolení od ERA automaticky umožňovalo provozování vozidla kdekoliv v EU. Žadatel v žádosti vždy vymezí zamýšlenou oblast použití (například Česká republika, Slovensko a Rakousko).

V případě, že chce žadatel homologovat vozidlo pouze v jednom členském státě, může se obrátit jak na ERA, tak na příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán. Do této volby vstupují především ekonomická kritéria. Žádost se vždy podává prostřednictvím jednotného kontaktního místa, poplatek za podání žádosti je od 23. 11. 2021 400 EUR. ERA si pak za samotné zpracování žádosti účtuje hodinovou sazbou dle skutečně stráveného času. Tato sazba je navíc od 23. 11. 2021 významně navýšena na 239 EUR/hod. Naopak v případě Drážního úřadu dosahují poplatky za nejdražší položky, například povolení k uvedení drážního vozidla na trh, maximálně 30 000 Kč.

Pokud chce žadatel homologovat vozidlo zároveň pro více států EU nebo počítá s rozšířením oblasti použití do budoucna, musí se obrátit na ERA. Samotné rozšíření oblasti použití na další stát či státy je pak už výrazně jednodušším procesem než vydání prvotního povolení.

Co se týče samotného povolovacího procesu, klíčovým je posouzení shody povolovaného vozidla s příslušnými technickými předpisy. ERA posuzuje splnění předpisů na evropské úrovni – tedy zejména shodu s příslušnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu (zkráceně TSI). Zároveň ERA osloví dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány (v ČR Drážní úřad), které samy posoudí splnění specifických vnitrostátních předpisů.

Z pohledu vnitrostátních předpisů je důležitá změna zákona o dráhách, kdy byl do jeho § 55 zákona byl doplněn odst. 6, který ukládá Drážnímu

úřadu oznamovat ERA a Evropské komisi vnitrostátní právní předpisy stanovující technické požadavky nebo požadavky na bezpečnost, týkající se (mimo jiné) drážní dopravy. Konečně by tak měl být na jednom místě (v databázi SRD vedené ERA) přehled veškerých relevantních českých předpisů (ty jsou označovány jako NNTR – Notified National Technical Rules).

Role ERA a vnitrostátních úřadů samozřejmě nespočívá v tom, že by samy vozidla jakkoliv testovaly. Shodu s příslušnými technickými předpisy posuzují na úrovni TSI tzv. označené subjekty (zkráceně „NoBo“) a na vnitrostátní úrovni určené subjekty (zkráceně „DeBo“). V České republice jde například o Výzkumný ústav železniční. Ty v případě úspěš-



Foto: VUŽ

ného posouzení vydávají tzv. ES certifikáty o ověření, kterými potvrzují shodu s TSI, respektive NNTR.

## Údržba vozidel

Novelizovaný zákon o dráhách přináší i zvláštní a velmi důležitou úpravu postupu při údržbě železničních vozidel provozovaných na dráze celostátní nebo regionální. I zde jde sice jen o reakci na platnou evropskou úpravu, konečně se však promítne i přímo do zákona o dráhách.

Každé vozidlo provozované na síti musí mít do budoucna přidělený subjekt odpovědný za údržbu (zkráceně „ECM“ – Entity in Charge of Maintenance). Tento subjekt zavede pro vozidla systém údržby a je odpovědný za jeho dodržování. ECM může být vždy jenom jeden. To však neznamená, že by celou údržbu musel fakticky zajišťovat sám. Systém údržby se skládá ze čtyř funkcí. První, druhá a třetí funkce řeší koordinaci údržby, správu dokumentace o údržbě a řízení vyjímání vozidel z provozu a jejich následné vracení zpět po provedení údržby. Teprve čtvrtá funkce se týká samotného provádění údržby. ECM musí vždy zajišťovat pouze první funkci, ostatní funkce již může outsourcovat na jiné subjekty.

V praxi tak budou (nebo již mají) postavení ECM často samotní dopravci, část údržby (zejména její samotné provedení jako jsou perio-

Každý subjekt, který chce jako ECM vystupovat, musí být certifikován. O certifikaci mohou požádat také subjekty, které externě zajišťují část systému údržby – těm je pak vydáváno tzv. osvědčení pro funkce údržby. V ČR tato osvědčení vydává Drážní úřad. Výhodou je, že vydané osvědčení následně platí v celé EU. Jakmile se na údržbě vozidel podílí více subjektů (a to bývá ve většině případů), je velmi důležité myslet na jednoznačné smluvní vymezení jednotlivých povinností a odpovědnosti, a to včetně oblastí jako sdílení informací nebo nastavení odpovídajících sankcí. Jednoduše proto, aby jedna ruka vždy věděla, co dělá (nebo má dělat a nedělá) druhá, a nedocházelo například k problémům při přebírání vozů k údržbě a jejich nasazování zpět do provozu. A to nejméně zásadnější na závěr – všechny subjekty odpovědné za údržbu musí získat osvědčení nejpozději do 16. června 2022. Podmínkou provozu železničních vozidel na síti je zároveň jejich zápis v registru vozidel, včetně uvedení příslušného ECM. Dopravce, který problematiku ECM včas nevyřeší, tak riskuje, že vozidlo nebude moci provozovat.

## Závěr

Novela zákona o dráhách je především připomínkou zásadních změn, které v železniční legislativě proběhly na evropské úrovni. Jde o změny, které všichni podnikatelé i státní orgány na železnici musí důkladně sledovat a brát v potaz.

Proces homologace vozidel na evropské úrovni se na první pohled může zdát velmi složitý. S odpovídající odbornou pomocí by ale do budoucna měl schvalování vozidel naopak zjednodušit.

Problematika ECM teď nad dopravci visí jako pomyslný Damoklův meč, neboť ji nelze ignorovat a čas na řešení se rychle zkracuje. Vedle samotné certifikace subjektu odpovědného za údržbu je pak třeba vždy myslet na propracované smluvní vyjasnění vztahů a odpovědnosti mezi všemi subjekty, které se na údržbě podílejí.

Mgr. Jiří Pour,  
partner a advokát coLEGAL, s. r. o.,  
advokátní kancelář

dické opravy) jim ale bude zajišťovat jiný subjekt, například výrobce vozidla. Možnou variantou pro dopravce je i kompletní outsourcing činnosti ECM na třetí osobu. V každém případě je nutné zdůraznit, že odpovědnost za údržbu vždy nakonec nese ECM. V případě mimořádné události způsobené špatnou údržbou tak půjdou následky právě za ním, i když by příčina pocházela například ve vadě komponentu instalovaného při vyvazovací opravě třetí stranou.