

Ondřej Fanta¹, Jiří Kolář²

Vzájemné uznávání při uvádění vozidel do provozu. Pozice Drážního úřadu v nové úloze ERA.

Klíčová slova: *agentura, ERA, interoperabilita, schvalování vozidel, TSI*

Úvod

Termín „vzájemné uznávání při uvádění vozidel do provozu“ není v českém legislativním prostředí zcela etablován. Co si pod tímto termínem představit a jak s ním pracovat v prostředí mezinárodním, takřka interoperabilním, částečně ozřejmuje tento článek, stejně jako co se bude dít díky nové úloze Agentury Evropské unie pro železnice, dále jen „Agentura“ (dříve Evropská železniční agentura „ERA“), jakožto One Stop Shop (dále jen „OSS“), rozumějme jednotné kontaktní místo pro dopravce, výrobce a provozovatele vozidel. Tzv. 4. železniční balíček se v nadcházejícím období výrazně promítne do našeho systému, a to jak zákonného, tak tržního a poněkud rozvíří stojaté vody zavedeného zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), jen pozvolna se přizpůsobujícího legislativě EU.

Smysl integrace ze strany Agentury je nutné chápat jako nezbytný proces směřující k plnému využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic a je na místě podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí v Evropě. Toto vyžaduje zejména odpovídající kompatibilitu vlastností infrastruktury a vozidel a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

Situace v ČR podle zákona o dráhách

Český právní systém, konkrétně zákon o dráhách, pojednává ve své části páté, hlavě první o problematice schvalování drážních vozidel a vystavení průkazu způsobilosti. Na dráhách lze tedy provozovat pouze vozidla, jejichž technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem.

V praxi tak výrobce, který chce **prvotně schválit typ vozidla**, které tvoří subsystém evropského železničního systému a musí tedy odpovídat příslušným technickým

¹ Ing. Ondřej Fanta, Ph.D., nar.: 1984, vzdělání: ČVUT v Praze - Fakulta dopravní - dopravní systémy a technika; UK v Praze - postgraduální studium - úrazová biomechanika - pasivní bezpečnost vozidel. Zaměření činnosti: interoperabilita, schvalování vozidel, pasivní bezpečnost a crash testy, pracoviště: Drážní úřad – ředitel sekce provozně-technické.

² Ing. Jiří Kolář, Ph.D., nar.: 1963, vzdělání: Vysoká škola dopravní v Žilině - provoz a ekonomika dopravy; Univerzita Pardubice - postgraduální studium. Zaměření činnosti: provoz a bezpečnost železniční dopravy, pracoviště: Drážní úřad – ředitel.

specifikacím pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) a hodlá tak učinit u Drážního úřadu, podá u něho žádost včetně náležitostí. Drážní úřad posoudí podklady, dokumentaci, protokoly, zejména certifikát o ověření subsystému tzv. Autorizovanou osobou autorizovanou Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ) a následně Notifikovanou osobou podle zákona č. 22/1997 Sb., Zákon o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „NoBo“), jež potvrzuje shodu s TSI a od výrobce ES prohlášení o ověření subsystému. Nezbytnou součástí schvalovacího procesu je i doložení kompatibility s infrastrukturou. Zkoušky ověřující shodu subsystému zajišťuje výrobce u Akreditované zkušební laboratoře, a to buď přímo, nebo prostřednictvím autorizované osoby, případně i pověřené právnické osoby. Výsledky zkoušek spadající pod proces posuzování shody s požadavky TSI vždy posuzuje autorizovaná osoba, zkoušky mimo tento proces právnická osoba pověřená k tomuto účelu Ministerstvem dopravy. Jsou-li všechny tyto podklady pohromadě, vystaví Drážní úřad rozhodnutí o schválení typu. Výrobce pak může „hrnout“ z výrobní linky jedno vozidlo za druhým (tzv. řadu, což je soubor shodných vozidel jednoho konstrukčního typu) a vystavením prohlášením o ověření se schváleným typem má splněnu jednu z podmínek pro provozování vozidla.

Další nezbytné kroky už je povinen učinit vlastník konkrétního vyrobeného vozidla, a to je uvedení vozidla do provozu (= všechny činnosti, jimiž se subsystém uvádí do běžného provozu) spočívající v registraci vozidla v národním registru vozidel a ve vydání průkazu způsobilosti vozidla. Zde v této fázi je důležité připomenout, že vydání průkazu způsobilosti vozidla je rovněž vázáno na vydání průkazů způsobilosti určených technických zařízení (UTZ). Vlastníkem nového vozidla je tedy právnická osoba mající sídlo v EU, která hodlá zaregistrovat vozidlo do registru železničních vozidel vedeného v ČR. Jen pro doplnění uvádíme, že funkce vedení registru vozidel není ve všech státech automaticky přidělena národnímu bezpečnostnímu orgánu jako je tomu v ČR, kde tuto funkci vykonává Drážní úřad, ale o registr se mohou komerčně starat i jiné subjekty. Vlastník nebo jím zplnomocněná osoba podá na Drážní úřad žádost o registraci vozidla, současně může žadatel požádat i o vystavení průkazu způsobilosti vozidla, přičemž k žádosti musí doložit Prohlášení o shodě s typem. Zatímco registrace vozidla není zpoplatněna žádným správním poplatkem, se žádostí o vystavení průkazu způsobilosti vozidla je třeba doložit ceninu o zaplacení správního poplatku. Hovoříme-li o průkazech způsobilosti vozidla, mějme na zřeteli skutečnost, že se vystavují pro všechna hnací drážní vozidla a tažená, je-li jejich maximální rychlost nad 160 km/h. Pokud bylo pro drážní vozidlo vydáno ES prohlášení o ověření subsystému, vydá Drážní úřad průkaz způsobilosti na základě ověření:

- a) technické propojení mezi subsystémy vozidla,
- b) technické propojení vozidla a dráhy,
- c) bezpečného začlenění subsystému vozidla do železničního systému a
- d) technických požadavků nezahrnutých v TSI.

Vozidla, která absolvovala prvotní schválení typu v jiném členském státě a plně odpovídají TSI a budou provozována na sítích plně odpovídajících TSI, pak dle § 43b odst. 1) zákona o dráhách lze provozovat bez průkazu způsobilosti (pro vozidla).

Pokud není splněna výše uvedená TSI podmínka pro trať i vozidlo, musí absolvovat dodatečné schválení typu v ČR podle §43b odst. 2) zákona o dráhách. Tento proces schválení je jednodušší a rychlejší, než v případě typového schválení s prvním uvedením do provozu.

Všeobecně pak platí, že pokud vlastník konkrétního vozidla (týká se jen vozidel vybavených kabinou řidiče) nebo jím zplnomocněná osoba chtějí toto vozidlo provozovat také v jiném členském státě, musí po typovém schválení vozidla a jeho registraci požádat na Drážním úřadu o potvrzení, že toto konkrétní vozidlo je registrováno v ČR. Drážní úřad vystaví dokument nazvaný „Údaje do registru vozidel vedeného jinými státy“, který se předloží příslušnému registračnímu subjektu jiného členského státu, který vede registr vozidel, s žádostí o další povolení k uvedení do provozu a o doplnění zkratky CZ do registru jiného členského státu.

Situace dle evropské legislativy

Vývoj evropských železničních balíčků lze shrnout do následující časové osy. V roce 2001 vznikl 1. železniční balíček týkající se zejména výběru poplatku za použití infrastruktury a udělování licencí železničním podnikům (konkrétně se tedy jednalo o směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES – novela směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic ES, 2001/13/ES – novela směrnice 95/18/ES o udělování licencí železničním podnikům, 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění jejího použití, bezpečnostní certifikace a 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ve Společenství). V roce 2004 byl přijat 2. železniční balíček, který obsahoval především směrnici o bezpečnosti železnic 2004/49/ES, směrnici o interoperabilitě 2004/50/ES, která podstatně změnila původní směrnici 2001/16/ES a dále byla nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 88/2004 zřízena Evropská agentura pro železnici. V roce 2007 následoval 3. železniční balíček, který řešil zejména přístupová práva pro nákladní dopravu a otevření osobního mezinárodního trhu od roku 2010 a obsahoval směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému společenství, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. O rok později byla vydána i nová přepracovaná směrnice o interoperabilitě, která vyšla v červnu 2008 pod číslem 2008/57/ES. Koncem května 2016 byl vydán technický pilíř 4. železničního balíčku obsahující revidované směrnice o interoperabilitě (EU) 2016/797 a bezpečnosti (EU) 2016/798 a především nové nařízení č. 2016/796 o Agentuře, které zrušilo původní nařízení č. 88/2004.

Současná úprava, jež je ve směrnici o interoperabilitě a byla transponována do zákona o dráhách, rozlišuje zejména **prokázání shody** „technického stavu“ s technickými požadavky interoperability (TSI) a **uvedení do provozu**. TSI stanoví veškeré podmínky, jež musí prvek interoperability splňovat a postup, který má být při

posuzování shody dodržován. Shoda prvků a subjektů s TSI je především vázána na oblast jejich použití s cílem zaručit interoperabilitu systému. Shodu posuzují NoBo. Uvedení subsystému do provozu je pak povolení pro použití vozidla na síti ze strany vnitrostátního bezpečnostního orgánu, jenž je za tuto síť odpovědný. Členské státy by neměly, resp. nesmějí požadovat při uvádění do provozu žádné dodatečné testy nebo kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu ES prohlášení o shodě.

- I. **Při prvním uvedení vozidel do provozu, které plně odpovídá TSI se posuzuje:**
 - a) technická kompatibilita mezi příslušnými subsystémy vozidla a bezpečného začlenění těchto subsystémů,
 - b) technická kompatibilita mezi vozidlem a dotčenou sítí,
 - c) vnitrostátní předpisy pro otevřené body,
 - d) vnitrostátní předpisy pro zvláštní případy.

- II. **Při dodatečném povolení uvedení vozidel do provozu** (tedy v dalších členských státech), **které plně odpovídají TSI** se nepožadují žádná další dodatečná povolení, ale pouze v případě, že budou provozovány na sítích, které rovněž plně odpovídají TSI . Pokud síť plně TSI neodpovídají, pak žadatel musí předložit vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci k vozidlu a k jeho plánovanému použití na síti. Dokumentace musí obsahovat:
 - a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě,
 - b) kopii dokumentace o ověřování subsystémů,
 - c) záznamy dosavadní údržby a technické úpravy provedené po schválení,
 - d) doklady o technických a provozních vlastnostech.

- III. **Při prvním uvedení vozidel do provozu, které neodpovídají TSI** se posuzují technické aspekty, na které nebyl použit ES postup ověřování, podle oznámených vnitrostátních předpisů.

- IV. **Při dodatečném povolení uvedení vozidel do provozu, které neodpovídají TSI**, předloží žadatel vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci k vozidlu a k jeho plánovanému použití na síti. Dokumentace musí obsahovat:
 - a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě,
 - b) technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti,
 - c) záznamy o provozu a údržbě a technických úpravách provedených po schválení,
 - d) doklady o technických a provozních vlastnostech.

Je-li členským státem povoleno vozidlo, je tím zároveň povolen i typ vozidla.

Další možnosti vzájemného uznávání - Cross acceptance

Hlavní význam „Cross acceptance“ (dále jen „CA“) je stanovení jasných, transparentních a odsouhlasených pravidel pro schvalování hnacích drážních vozidel, elektrických a motorových jednotek mezi členskými státy Unie.

Samotný proces Česká republika v zastoupení Drážním úřadem (jako národní bezpečnostní úřad – NSA – National Safety Authority) zahájila separátními jednáními s nizozemským bezpečnostním orgánem IVW již v roce 2009.

Od roku 2011 se do jednání zapojily prostřednictvím Agentury další státy, což Agenturu přimělo vytvořit z členských států pracovní skupiny rozdělené podle geografické působnosti. Česká republika byla společně s výše zmíněným Nizozemskem začleněna do skupiny C-E-N GIG (The Central-East-North Geographic Interest Group) společně s Německem (EBA), Polskem (UTK), Rakouskem (BMVIT) a Slovenskem. Bohužel se zástupce Slovenska žádného jednání neúčastnil. Základem pro posuzování jednotlivých kroků v rámci schvalovacího procesu je soulad předpisových oblastí podle přílohy VII směrnice 2008/57/ES, tzv. ukazatelů, které jsou zařazeny do tří skupin označených písmeny A, B a C. Do první skupiny „A“ patří mezinárodní normy a vnitrostátní předpisy, které se z hlediska bezpečnosti železnic považují za rovnocenné s vnitrostátními předpisy ostatních členských států. Do skupiny „B“ jsou zařazeny předpisy, které nelze zařadit ani do A, ani do C. Do skupiny „C“ patří předpisy s vazbou na technické parametry infrastruktury z hlediska bezpečného interoperabilního provozu dotyčné sítě (např. elektromagnetická kompatibilita (EMC) či průjezdný průřez).

V roce 2014 požádalo o vstup do této skupiny Maďarsko (bezpečnostní orgán NKH) a v podstatě proces projednávání byl zahájen znovu. V současné době je celý proces CA ve stadiu finálních příprav podpisu zúčastněných členských států.

Výsledný efekt pro dopravce, držitele a vlastníky drážních vozidel nastane v případě, kdy konkrétní typ hnacího vozidla není v zúčastněném členském státě schválen a bude třeba schvalovací proces realizovat., Pak by se tyto schvalovací úkony v zúčastněném státě měly soustředit pouze na ukazatele označené písmeny „B“ nebo „C“, což přinese úspory časové i finanční.

Nová úloha Agentury

Cílem Agentury je přispívat k dalšímu rozvoji a účinnému fungování jednotného evropského železničního prostoru bez hranic. Dle preambule nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 o Agentuře Evropské unie pro železnice je zásadní, aby nedošlo ke snížení úrovně bezpečnosti. Agentura tak převezme plnou odpovědnost za povolování vozidel a vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti (dopravce) a dále za schvalování projektů zařízení traťového systému v rámci evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), aby se předešlo tomu, že doplňující vnitrostátní požadavky napříč státy EU ohrozí jejich interoperabilitu. Dále bylo nutné posílit úlohu Agentury v oblasti telematických aplikací z důvodu

jednotného poskytování vhodných informací zákazníkům železniční nákladní i osobní dopravy.

Vznikne tak jednotné kontaktní místo (OSS) s jednotným informačním a komunikačním systémem, které bude spravovat: povolení typu, povolení k uvedení vozidel na trh, jednotné osvědčení o bezpečnosti, platformu pro výměnu informací mezi Agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány, systém včasného varování, který odhalí potřeby koordinace mezi rozhodnutími při „podobných“ žádostech. Toto kontaktní místo má být provozuschopné do 16. 6. 2019.

Nová směrnice o interoperabilitě

Podoba směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES vyžadovala udělení povolení k uvedení takových vozidel do provozu v každém členském státě. Aby se zjednodušili postupy, bylo rozhodnuto, že každé vozidlo obdrží pouze jedno povolení. Je-li oblast použití omezena pouze na síť v jednom členském státě, může si žadatel zvolit, zda podá žádost o povolení vozidla prostřednictvím OSS, nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

Zavádí se termín uvedení na trh, což je první dodání prvku interoperability, subsystému nebo vozidla připraveného k provozu v referenčním provozním stavu na trh Unie. Povolení uvedení na trh se týká mobilních subsystémů, tedy vozidla (včetně palubního řízení a zabezpečení). Povolení uvedení do provozu zůstává u pevných zařízení.

Žadatel může uvést vozidlo na trh teprve poté, co obdrží povolení. K žádosti o povolení přiloží soubor dokumentů týkající se vozidla včetně dokladů o:

- a) uvedení mobilních subsystémů tvořících vozidlo na trh na základě ES prohlášení o ověření,
- b) technické kompatibility subsystémů ve vozidle, stanovené na základě příslušných TSI a případných vnitrostátních předpisů,
- c) bezpečném začlenění subsystémů ve vozidle, stanovené na základě příslušných TSI, případných vnitrostátních předpisů a společných bezpečnostních metod,
- d) technické kompatibility vozidla se sítí v oblasti použití.

Pokud je oblast použití omezena na síť pouze v jednom členském státě, může vnitrostátní bezpečnostní orgán na žádost žadatele vydat povolení k uvedení vozidla na trh. Povolení je, po konzultaci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány, rovněž platné pro vozidla jedoucí do stanic sousedních členských států, jsou-li tyto stanice blízko hranic. Pokud je oblast použití požadována na síť ve více členských státech nebo žadatel nechce žádat vnitrostátní bezpečnostní orgán (při použití pouze na síti v jednom členském státě), vydává povolení Agentura. Ta posoudí část dokumentů s cílem ověřit úplnost a relevantnost ve vztahu k TSI a předá celý soubor příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům k posouzení ve vztahu k vnitrostátním předpisům.

Prováděcí pravidla upřesňující výše popsaný proces vydá Komise do 16. 6. 2018.

Vydá-li Agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán povolení k uvedení vozidla na trh, vydá současně na žádost žadatele povolení typu vozidla. Vozidlo nebo řada vozidel, které jsou ve shodě s povoleným typem, obdrží bez dalších kontrol povolení vozidla na základě prohlášení o shodě s tímto typem vozidla.

Co se týká registrace vozidla, po obdržení povolení uvedení na trh a před jeho prvním použitím se vozidlo na žádost žadatele zaregistruje v jednom z členských států, ve kterých obdrželo povolení.

Ve vztahu k §43 odst. 7) o schvalování odchylek od schváleného typu dle zákona o dráhách je ještě vhodné uvést upřesnění, jež nová směrnice o interoperabilitě přináší. Totiž, že v případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel, které již povolení uvedení na trh mají, se nové povolení požaduje v případě, že jsou změněny hodnoty parametrů stanovených v TSI nebo mohou-li zamýšlené práce nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti, nebo vyžadují-li to příslušné TSI.

Závěr

Je zřejmé, že aktuální situace v ČR má základní pilíře ve shodě se směrnicí o interoperabilitě 2008/57/ES. Ačkoliv byla ze strany ČR zcela nepochybně splněna povinnost řádné transpozice, některá specifika české legislativy systémovost v rámci jednotné EU zpřehledňují. Dokazují to i dotazy ze strany EU, např. EU PILOT Ref. No 7573/15 (EU PILOT je komunikační nástroj ke sdílení informací mezi Komisí EU a kontaktním místem v ČR pro řešení problémů dodržování předpisů, aniž by došlo k řízení o nesplnění povinnosti ze strany členského státu. V tomto 7573/15 byly dotazy na vysvětlení řádné transpozice jednotlivých ustanovení ze směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES do národní legislativy).

Při implementaci Čtvrtého železničního balíčku bude nutné jednoznačně vymezit a zásadně upravit národní legislativu, zejména co se týká postavení průkazů způsobilosti vs. povolení uvedení na trh. Jakkoliv je náš současný systém efektivní a spolehlivý z hlediska např. určených technických zařízení, po 16. 6. 2020 bude neudržitelný, pokud do té doby nebude do národní legislativy dokončena transpozice směrnice o interoperabilitě. Není možné aplikovat různé požadavky na vozidla registrovaná v ČR nebo jinde v Evropě, resp. provozovaná českým nebo zahraničním dopravcem. Nejednoznačný, částečně zachovávaný systém nastolený v roce 1994 a „napasovaný“ na současnou podobu směrnic EU by znamenal chaos. V ideálním případě doufáme v přípravu, projednání a schválení nového zákona o železnici, integrujícího interoperabilitu a použitelného na sítích evropského železničního prostoru a nový oddělený zákon o dráhách upravující zbylé oblasti drah – tramvaje, metro, trolejbusy, lanové dráhy, vodní vleky, zdvihací a dopravní zařízení, atd. Takový návrh začalo Ministerstvo dopravy připravovat již koncem roku 2011 a konzultovat v letech 2012 a 2013, ale s ohledem na další legislativu, která vznikala, ať již se jedná o technickou část 4. železničního balíčku nebo návrh zákona o Úřadu pro ochranu podnikání v dopravě, bylo jeho projednávání pozastaveno. V současné době vznikla pracovní skupina čítající zástupce Ministerstva dopravy, Drážního úřadu, Správy železniční dopravní cesty, s.o. a ACRI – Asociace podniků

českého průmyslu za účelem přípravy podkladových materiálů a věcného záměru implementace 4. železničního balíčku do národní legislativy zejména s ohledem na jednoznačné sladění s ostatními členskými státy bez národních specifik.

Pozice a funkce Drážního úřadu (dále jen „DÚ“) bude rovněž ovlivněna.

Nadále bude povolovat uvedení na trh veškerých vozidel provozovaných na české síti, výrazněji u toho ale bude muset spolupracovat a komunikovat s Agenturou. V nejbližší době se začne připravovat kooperační smlouva mezi DÚ a Agenturou, ve které bude blíže určena vzájemná spolupráce. Ačkoliv oficiální materiály zatím uvádějí, že komunikace mezi žadatelem a Agenturou a Agenturou a příslušnými NSA bude probíhat „v běžně používaných jazycích EU“ nejsme přesvědčeni o tom, že český jazyk bude do toho zařazen. I vzhledem k personálnímu obsazení DÚ jsme si použití českého jazyka stanovili jako jasnou prioritu pro vyjednávání o podobě kooperační dohody.

Další změnou jak pro dopravce, tak pro DÚ bude zpoplatnění. V současné době jsou ceny za úkony stanoveny výnosem Ministerstva financí jako správní poplatky. Nicméně 4. železniční balíček předpokládá přímé hrazení nákladů Agentuře, a to ne dle pevných tarifů, ale dle skutečně odpracovaných hodin s připočtením obvyklé reže i zisku. V kooperační dohodě pak bude upraveno, jaká poměrná částka bude Agenturou převedena na Drážní úřad za jím odvedenou práci. Vzhledem k tomu, že Drážní úřad jako organizační složka státu a správní orgán nemůže fakturovat za odvedenou práci žádným subjektům, bude muset být upraveno i toto formou kooperační dohody, případně zákonně v rámci transpozice 4. železničního balíčku do národní legislativy. Optimální by se nám jevílo stanovit toto formou náhrad (tzv. reimbursement), tedy proplacení výdajů, stejně, jako jsou propláceny náhrady za účast našich expertů na některých jednáních s Agenturou, či Komisí EU. Tyto prostředky se tak vrací zpět na účet DÚ. Vzhledem k tomu, že např. správní poplatky za schvalování vozidel činily v 1. pololetí 2016 cca. 200 000,- Kč, není tato částka zanedbatelná. Úroveň výše poplatků v rámci EU je nejednotná a nelze předpokládat, že by Agentura přistoupila na naši výši poplatků, naopak, očekáváme řádové navýšení částek pro žadatele. Také vzhledem k tomu, jak je obtížné v režimu zákona o státní službě ohodnotit experta na drážní vozidla, nyní s nezbytnou znalostí anglického jazyka a ochotného často cestovat na jednání s Agenturou a žadatelem, bude nezbytné zohlednit promítnutí náhrad do mezd klíčovými expertům. Je třeba upozornit, že Drážní úřad není v kontextu EU „obyčejným“ správním úřadem, ale nezávislým národním bezpečnostním orgánem pro železnice, mající klíčovou roli ve vlivu na proces zajištění bezpečnosti drážní dopravy.

Proces vedoucí ke schválení vozidla napříč Evropou tak může být pro uchazeče opravdu jednodušší v tom, že nebude muset komunikovat s jednotlivými národními bezpečnostními orgány, ale pouze prostřednictvím OSS. Proces schválení se ovšem pro tyto dotčené bezpečnostní orgány zkomplikuje. Dá se také předpokládat, že se rovněž prodlouží lhůty potřebné pro schválení. Dle našeho správního řádu jsou lhůty pro schválení 30 a ve složitých případech 60 dní. V případě, že DÚ v průběhu schvalovacího procesu objeví nedostatek, řízení přeruší a po doplnění žadatelem v řízení pokračuje. Po dobu přerušení neběží lhůta. „Čistý“ čas schválení je tak skutečně 30/60 dní. Lhůty prostřednictvím OSS jsou však takové, že do jednoho měsíce od odeslání žádosti bude žadatel informován o tom, že předložil veškerou potřebnou dokumentaci a poté běží maximálně čtyřměsíční schvalovací lhůta

(viz. odst. 6, čl. 21 směrnice (EU) 2016/797) a v případě, že dojde ke zjištění nedostatků v průběhu schvalování, proces je ukončen negativním výsledkem a po doplnění začíná žadatel od začátku.

Klíčové termíny přechodného období:

- 15. 6. 2018 - od tohoto data bude spuštěn tzv. stínový provoz, tedy žadatel už bude moci využít OSS a jednotné schválení prostřednictvím ERA,
- 15. 6. 2019 - od tohoto data musí žadatel využít OSS pro veškerá schválení vozidel, která budou provozována ve více členských státech,
- 15. 6. 2020 - do tohoto data mají členské státy prodlouženou lhůtu k transpozici 4. železničního balíčku, pokud jí nestihnou k 15. 6. 2019 za podmínky, že to včas oznámí Komisi EU.

Praha, říjen 2016

Lektorovali: Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
SŽDC, s. o.

Ing. Petr Kaván, Ph.D.
VUZ, a.s.