



Seminář Drážního úřadu 7. a 8. 9. 2021

# Otázky a odpovědi



Dopravce ČD Cargo bude žádat o jednotné osvědčení dopravce. Vzhledem k tomu, že je držitelem osvědčení nejen v ČR, ale i v AT a DE bude nutno předložit žádost na Agenturu Evropské unie pro železnice (OSS). Prováděcí nařízení Komise EU 2018/763 Příloha 1 a Metodický pokyn č.1./2020 Jednotné osvědčení o bezpečnosti č.j. DUCR-4854/20/TU ze dne 31.10.2020 stanovuje strukturu a obsah dokumentů, které žadatel musí předkládat. Pro ČDC to znamená současné vnitřní předpisy v některých případech sloučit a vypracovat nové podle požadované problematiky řešení dle obsahu Metodického pokynu č.1./2020. Nebude se jednat v zásadě o změny postupů v železničním systému, ale o sloučení různých ustanovení vnitřních předpisů převážně převedením ustanovení formou administrativních změn.

*DÚ: V případě, že bude dopravce ČD Cargo, a.s. žádat o rozšíření platnosti osvědčení o další státy, je třeba požádat přes OSS. Osvědčení dopravce vydaná před 30.10.2020 jsou platná max. 5 let do data uvedeného na konkrétním osvědčení. Žadatel může požádat o vydání nového osvědčení pro další stát nebo o posouzení všech států, kde má doposud osvědčení platné již podle podmínek 4. železničního balíčku. V případě první možnosti bude třeba požádat rozšíření platnosti jednotného osvědčení (vydaného pod 31.10.2020) pro stávající státy před koncem platnosti nynějšího osvědčení vydaného do 30.10.2020. Jednotné osvědčení vydává v obou postupech ERA ve spolupráci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány. Vnitřní předpisy a systém dopravce musí splňovat legislativní podmínky podle 4. železničního balíčku pro státy v rozsahu podané žádosti dle OSS.*

Vzhledem k tomu, že žadateli bylo doporučeno podat žádost v dostatečném časovém předstihu a v předložených dokumentech má dokládat stav firmy v době podání žádosti je naším dotazem následující. Všechny předkládané vnitřní předpisy k datu předložení žádosti musí být platné i účinné? Znamená to prakticky to, že pokud žadatel předloží žádost na ERA(OSS) dnem 1.10.2022 přičemž osvědčení dopravce je platné do 12.9.2023, musí být všechny předkládané IN již proškoleny a zaměstnanci dopravce podle nich musí provádět činnosti?

*DÚ: Nová legislativa přímo nestanovuje, že v době posuzování žádosti již musí být vnitřní předpisy účinné, předpokládá se, že jejich účinnost bude nejpozději k datu platnosti nového osvědčení. K datu účinnosti musí být provozní (zúčastnění) zaměstnanci řádně proškoleni z těchto předpisů.*

## Odpověď ERA:

*ERA (CZ): Při podání žádosti musí žadatel prokázat, jak dopravce splňuje požadavky v okamžiku podání (jelikož žadatel není novou společností vstupující na trh) a jak zaručí, že bude nadále plnit požadavky během procesu posuzování a po vydání osvědčení. Úplného souladu s novým právním rámcem musí být dosaženo zejména před datem vydání. Záleží na žadateli, jak přechod zvládne, na základě vlastní správy dokumentů a řízení kompetencí. Očekává se, že všechny změněné postupy a předpisy budou provedeny před datem vydání. To by bylo předmětem posouzení ze strany týmu provádějícího posuzování, neboť se jedná o součást systému řízení bezpečnosti společnosti. V závislosti na výsledku posouzení - a míře provedení změn - může být osvědčení vydáno bez jakýchkoli omezení, s určitými omezeními (např. dobou platnosti) nebo se přetrvávajícími problémy, které by byly odloženy na dohled (dozor) vykonávaný vnitrostátním bezpečnostním orgánem.*

*Zde je třeba poznamenat, že následující právní ustanovení, proces hodnocení trvá 5 měsíců (1 měsíc pro kontrolu úplnosti a 4 měsíce pro posouzení). Za normálních okolností by bylo jednotné osvědčení o bezpečnosti vydáno po tomto datu. Je-li žádost podána dne 1.10.2022, osvědčení by bylo vydáno na začátku března a toto datum bude použito jako odkaz pro hodnotitele. V tomto konkrétním případě, pokud je osvědčení platné do září 2023, bych navrhl kontaktovat Agenturu počátkem roku 2023 o schůzku (může být on-line) s cílem zahájit první diskusi o SMS a požadavcích procesu s cílem zjistit, zda žadatel může podat žádost začátkem dubna nebo zda je zapotřebí přípravného procesu, který by započal v období od ledna do února.*

Máme osvědčení o bezpečnosti vydané na konci roku 2019 Drážním úřadem. Chtěli bychom upravit (aktualizovat) některé oblasti tohoto osvědčení, případně přidat další zemi působení (Slovensko). Jak postupovat při žádosti? Budeme do OSS nahrávat původní schválenou dokumentaci nebo musíme připravit dokumentaci úplně novou?

*DU: Z dotazu neplyne, o jaké aktualizace nebo úpravy systému bezpečnosti se jedná. Při podávání žádosti o aktualizaci nebo obnovení jednotného osvědčení o bezpečnosti poskytne žadatel informace uvedené v příloze I nařízení 2018/763 a popíše změny provedené od vydání současného osvědčení a to v případě, že se jedná se o změny druhu nebo rozsahu činnosti dopravce. Změna druhu nebo rozsahu činnosti tedy znamená podat novou žádost o vydání jednotného osvědčení podle legislativních podmínek 4. železničního balíčku přes OSS. V ostatních případech lze změny předpisů oznámit pouze na Drážní úřad s popisem změn a jejich vyznačením v příslušných předpisech. Je třeba ještě upozornit, že v případě aktualizace/změny osvědčení je třeba provést analýzu rizik podle evropského nařízení 402/2013.*

*Pokud se jedná o rozšíření platnosti osvědčení o další členský stát, postupuje se obdobně. Je třeba podat žádost o vydání jednotného osvědčení dopravce (např. o Slovensko) podle podmínek 4. železničního balíčku. Do OSS je třeba nahrát veškeré předepsané předpisy, dokumenty, podklady a důkazy, aby bylo možné žádost řádně posoudit.*

Je vhodné spojit aktualizaci osvědčení s rozšířením oblasti použití? Bude možné použít původní dokumentaci?

*DU: Dopravce má možnost uvážit, zda požádá o vydání jednotného osvědčení dopravce pouze pro další stát prostřednictvím OSS při splnění podmínek 4. železničního balíčku a později požádá o rozšíření tohoto jednotného osvědčení o Českou republiku nebo rovnou požádá o vydání jednotného osvědčení pro všechny stávající státy a nové státy. Tyto žádosti vždy posuzuje ERA. Záleží tedy na rozhodnutí dopravce, která možnost je pro něj výhodnější. Dokumentaci k systému bezpečnosti a žádosti o jednotné osvědčení lze použít za předpokladu, že splňují kritéria podle platné legislativy 4. železničního balíčku.*

Jak je nahlíženo v otázce zavádění ETCS na speciální hnací drážní vozidla, konkrétně dvoucestná vozidla (bagry, automobily), využívaná při provádění stavebních prací na železniční dopravní cestě, kdy tato vozidla realizují svůj pohyb po dopravní cestě jako posun, jízdu na vyloučenou a z vyloučené koleje, příp. jako PMD?

*DÚ: Toto je otázka postupů a předpisů provozovatele dráhy.*

*ERA (CZ): V pracovním režimu (při provádění stavebních prací nebo údržby) nemusí mít traťové stroje nainstalován systém ETCS. Pokud jde o druh dopravy (který je provozován vlastními koly), závisí na situaci. Mají-li samohybný pohon (např. jezdí jako lokomotiva), měly by být vybaveny systémem ETCS, pokud jiná provozní/technická řešení nemají stejný účinek (např. zařazená do vlaku, jako kdyby byla tažena, zablokovala kolej atd.).*

***Další informace lze nalézt v následujících oddílech nařízení (EU) 2016/919 (CCS TSI):***

- 1.2 Technický rozsah
- 7.4.2 Palubní zařízení
- 7.4.2.1. Nová vozidla
- 7.4.2.2 Modernizace nebo obnova stávajících vozidel

## Dotazy k aktuálním procesním tématům

1. Český Národní referenční dokument. Kdy plánuje DÚ vydat aktuální verzi, která bude obsahovat skutečně jen národní požadavky České republiky tak, jak to dnes má například Slovensko, nebo Polsko? Poslední platná verze je 3.0 z roku 2014, která nereflektuje ani TSI, ani 4.ŽB, a je tak obtížné podle ní zohlednit aktuální národní požadavky na vozidla jak při konstrukci, tak při posuzování shody vozidel.

*DÚ: V dubnu 2019 proběhla s ERA poslední revize národních předpisů s tím, že poslední otevřené body ERA posoudí a vydá závěrečné stanovisko. Přes urgencye k tomu dosud nedošlo. DÚ proto pracuje s touto verzí.*

## Dotazy k aktuálním procesním tématům

2. Plánuje DÚ v ČR harmonizaci procesu povolování vozidel do provozu v souladu se směrnicemi 2016/797 a 2018/545 tak, jak to učinily sousední země? Zatím to bohužel vypadá tak, že od listopadu 2020 se sice provádí procesy 4.železničního balíčku, kromě nich je ale dál paralelně prováděn náročný český proces v dosavadním rozsahu. To je v rozporu se smyslem 4.železničního balíčku, který má za cíl zjednodušení, zkrácení a zlevnění procesu, jak je uvedeno v článku 1 směrnice 2018/545.

*DÚ: Drážní úřad může postupovat pouze ve shodě s legislativou. 4. ŽB se navíc vztahuje pouze na trati EŽS (dráhy celostátní a regionální).*

## Dotazy k aktuálním procesním tématům

3. Plánuje DÚ odstranění dosavadní diskriminace domácích dopravců, kteří registrují své hnací vozidlo v ČR? Identické hnací vozidlo, registrované v jiné zemi, musí dosud v ČR absolvovat pouze proces UTZ-LS, zatímco vozidlo registrované v ČR ještě navíc UTZ-E, UTZ-T, TBZ a PZ, což proces dále prodlužuje a zvyšuje náklady v řádu statisíců korun. Přitom se jedná o dublování procesů, které evropský certifikovaný výrobce stejně musí provádět. Jiné země akceptují potvrzení shody výrobcem. Odstranění těchto národních požadavků v ČR aplikací 4.ŽB by prospělo efektivitě a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Viz otázka č.2.

*DÚ: Problematika UTZ není řešena na úrovni EU, je ponechána na jednotlivých členských zemích. Drážní úřad nevyžaduje opakování činností, pokud byly provedeny ve shodě s národními předpisy (rozsah, oprávnění).*



**V současnosti v ČR platí tzv. 4. balíček a současně „stará“ legislativa bez zapracování směrnic EU.**

Jakým způsobem bude aplikována vyhláška 173/1995 Sb. §62 (Podmínky pro schvalování změny na drážním vozidle, jejíž podstatou je zásah do konstrukce vozidla, znamenající odchylku od schváleného typu) při platnosti 2018/545 (Článek 15 Změny již povoleného typu vozidla a článek 16 Změny již povoleného vozidla)?

Jedná se jak se bude postupovat u vozidel schválených jak před 4. balíčkem (schválená národní legislativou), tak vozidla schválená již přes OSS.

*DÚ: Klasifikace změn pro dráhy celostátní a regionální se provádí dle prováděcího nařízení 2018/545, pro vlečky a místní dráhy dle vyhl. 173/1995 Sb.*

## Podotázka k tématu pro ERA:

Bude zpracován konkrétní seznam změn, které budou považovány vždy za změnu od již povoleného typu vozidla a seznam změn, které budou vždy vyžadovat vytvoření varianty vozidla?

(např. určení drážního vozidla, změna druhu a typu hnacího motoru nebo přenosu výkonu, změna převodu na nápravy, zvýšení výkonu hnacího motoru o více než 15 %, změna normalizovaného obrysu, změna brzdového zařízení)

*ERA (CZ): Za klasifikaci změny nese plnou odpovědnost subjekt řídící změnu. TSI stanoví kritéria pro:*

- Které změny vyžadují nové povolení podle čl. 15 odst. 1 písm. d) nařízení (EU) 2018/545*
- Které změny vyžadují zveřejnění verze v ERATV podle čl. 15 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/554*

*Konkrétněji:*

- Nařízení (EU) 2014/1302 (LOC&PAS TSI): Oddíl 7.1.2, tabulky 17a aamp; 17b*
- Nařízení (EU) 2013/321 (TSI WAG): Oddíl 7.2.2, tabulka 11a*
- Nařízení (EU) 2016/919 (CCS TSI): Oddíl 7.2.1a & tabulka 7.1*

*Rozhodnutí o tom, zda vytvořit variantu nebo nový typ, přísluší subjektu řídícímu změnu, je-li zároveň držitelem povolení typu vozidla. Není-li držitelem, může vytvořit pouze nový typ. Viz pokyny VA (ERA-PRG-005/02-361 V1.0), dostupné na internetových stránkách agentury ERA, zejména oddíly 3.2.3.3 & 3.3.2.2*

## Dotaz DÚ a ERA:

Dopravce si pořídí drážní vozidlo od výrobce, který má vozidlo schválené v 10 zemích EU. Dopravce provozuje vozidlo pouze ve dvou státech EU. Po několika letech se dopravce rozhodne provést na vozidle změnu (např. změnu typu motoru nebo např. změnu brzdového zařízení).

1. Aby bylo zachováno schválení ve všech státech bude se vždy každá změna posuzovat ve všech 10 státech + ERA?

*ERA (CZ): Pokud změna vede k použití čl. 21 odst. 12 směrnice (EU) 2016/797, vyžaduje se nové schválení. V zájmu zachování oblasti použití musí aplikace prostřednictvím jednoho správního místa zahrnovat všechny členské státy v oblasti použití.*

*Neznamená to, že každý členský stát a agentura ERA budou změny posuzovat nezávisle. Jistě bude existovat koordinace, aby se zabránilo zdvojení práce. Rozsah posouzení agenturou ERA a vnitrostátními bezpečnostními orgány jednotlivých členských států omezený na změny a na pravidla platná pro změny a rozhraní s nezměněnými částmi: TSI ERA, vnitrostátní předpisy vnitrostátních bezpečnostních orgánů.*

**Dotaz DÚ a ERA:**

2. Je v plánu legislativně zajistit akceptaci změn způsobem, že by stačilo určité změny (např. změna typu motoru) schválit pouze u jednoho NSA a ostatní by tuto změnu automaticky akceptovali? (Jedná se o to, že v rámci dlouhé životnosti drážních vozidel je nutné měnit určité komponenty protože určitý typ se už nevyrábí nebo už ani neexistuje výrobce). Jedná se především o následující komponenty: spalovací motor, rychloměry, radiostanice, u speciálních strojů – hydraulická ruka (zde se posuzuje při změně HY ruky stabilita, případně se doschvalují k ruce nástavby jako je kosící zařízení), dosazení klimatizace.

*ERA (CZ): Neplánuje se mít seznam konkrétních změn, které vyžadují (nebo nevyžadují) nové schválení, ani zavést vzájemné uznávání hodnocení mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány (kromě těch, které vyplývají z dohodnuté klasifikace pravidel).*

*Změny je třeba případ od případu odsouhlasit podle čl. 21 odst. 12 směrnice (EU) 2016/797 a článku 15 nařízení (EU) 2018/545, které rovněž vycházejí ze základních konstrukčních vlastností a prahových hodnot definovaných v TSI.*

**Dotaz DÚ a ERA:**

3. Budou ve všech státech požadováno vypracovat doklady konkrétně: DeBo posouzení – Stanovisko právnické osoby, AsBo – posouzení bezpečnosti – CSM (Zpráva o posouzení bezpečnosti pro konkrétní stát nebo uvedeného dokladu budou moci být společné?

*ERA (CZ): Dokumenty, které mají vypracovat různé subjekty posuzování shody (NoBo, DeBo a AsBo), by měly pokrývat nezbytný rozsah: TSI (včetně zvláštních případů) a vnitrostátní předpisy (pro zvláštní případy, otevřené body, ale také vnitrostátní předpisy nad rámec TSI) platné v členských státech oblasti použití s ohledem na změny provedené u typu vozidla.*

*1 oznámený subjekt může pokrývat několik členských států. 1 AsBo může zahrnovat i několik členských států (zejména pokud jde o zachycení požadavků). Pokud jde o subjekt DeBo, i když je možné, že se vztahuje na vnitrostátní předpisy v několika členských státech, musí to spadat do oblasti působnosti jeho akreditace a uznávání.*

## Dotaz DÚ a ERA:

Celý dotaz směřuje k tomu, že tyto doklady, který musí vypracovat DeBo nebo AsBo jsou dosti nákladné a v takovémto případě je zachování schválení ve všech státech nereálné. Už třeba z také důvodu, že některý NSA také může stanovit zkušební provoz. V neposlední řadě je zde také časová náročnost. Takže v podstatě mnohdy ve skutečnosti nepřilíš zásadní změna může způsobit, že se vozidlo stane neinteroperabilním.

*ERA (CZ): Řízení schválení s oblastí použití, která pokrývá několik členských států, je skutečně složité, zejména z důvodu odlišných vnitrostátních pravidel platných v každém členském státě. Většina nákladů a složitosti pochází z provádění testů a posouzení, které vnitrostátní pravidla vyžadují. Ačkoli proces sanace (snižování) vnitrostátních předpisů výrazně snížil počet takových pravidel, prozatím není možné je všechny odstranit.*

*DÚ: DeBo posuzuje shodu s národními předpisy. Zpráva AsBo je akceptována, není-li prokázána existence významného bezpečnostního rizika v druhém členském státě.*

## Seznam NNTR

Kde, jako výrobce, můžu dohledat kompletní seznam NNTR pro ČR, aktuálně platných k 8.9.2021? A.) RDD databanka? B.) Webová stránka DÚ-ČR? C.) Webová stránka DeBo-ČR zkušebního ústavu?

*DÚ: RDD databanka*

Jakým způsobem lze provozovat speciální drážní vozidlo (SV) (podbíječka, dvoucestný bagr apod.). schválené v jiné členské zemi EU a zde registrované, ale neschválené v dané zemi kde je záměr ho provozovat?

Samozřejmě je zde možnost schválení přes OSS (rozšířená oblast použití).

V ČR je stále v platnosti §59, odst. 2. Bude toto ustanovení nadále nějakým způsobem aplikováno?

(2) Drážní vozidla zahraničních železničních správ provozovaná na dráze celostátní, dráze regionální a na vlečce se považují za vozidla technicky způsobilá, jsou-li provozována podle podmínek smluvního ujednání dopravce se zahraniční železniční správou a odpovídají-li požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob a přepravovaných osob a věcí. Pro tato drážní vozidla se prokázání shody se schváleným typem nevyžaduje a průkaz způsobilosti se nevydává.

Dle metodiky Č.j. : DUCR-4432/19 (Metodický pokyn pro provozování vozidel na železniční síti v ČR) v tomto případě bylo vyžadováno pouze:

i) zkrácený formulář do registru

j) průkaz UTZ VZ pokud má vozidlo mobilní část

k) průkaz způsobilosti vozidla se nevydává°

l) TBZ se nevykonává°

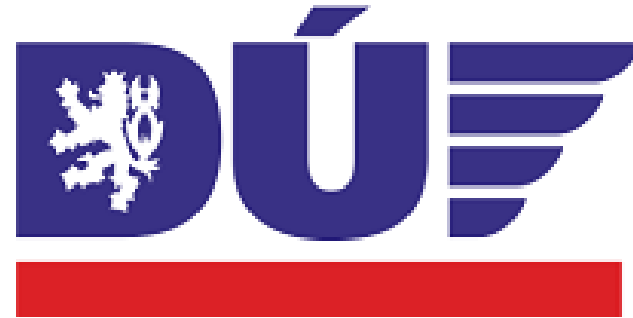
m) zapsání CZ do dodatkové tabulky

*DÚ: Drážní úřad je názoru, že lze akceptovat v případě, kdy nejde o provozování vozidla na dráze.*

Otázka směřuje ke konkrétní situaci. Např. speciální vozidlo je schváleno registrováno a provozováno v Německu, německým dopravcem. Bude požadavek nasadit tento stroj v ČR (nebo SR), kde by byl provozován pouze na vyloučené koleji za účelem pracovního výkonu. Případné přepravy stroje by byly organizovány jako mimořádná zásilka.

Jedná se o to zda i v tomto případě je nutné zajistit schválení (rozšířená oblast použití) nebo je možné tímto způsobem provozovat stroj v jiném režimu. Např v ČR budou vydány pouze průkazy UTZ?





Děkujeme za pozornost