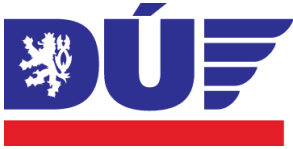


CRDUX00M0EM5

CRDUX00M0EM5

Č. j.: DUCR-12231-2/24/Kj



**DRÁŽNÍ ÚŘAD, WILSONOVA 300/8, 121 06 PRAHA 2
VINOHRADY**

V Praze dne 24. dubna 2024

Strategie dohledu

Obsah:

Část I	Úvodní ustanovení	3
Čl. 1	Účel směrnice	3
Čl. 2	Související předpisy	3
Čl. 3	Základní informace	4
Čl. 4	Strategie dohledu	4
Část II	Zásady dohledu	5
Čl. 5	Zásada proporcionality	5
Čl. 6	Zásada materiální pravdy	5
Čl. 7	Zásada transparentnosti	5
Čl. 8	Zásada odpovědnosti	5
Čl. 9	Zásada spolupráce	7
Část III	Úrovně rizika	7
Čl. 10	Základní ustanovení	7
Čl. 11	Nejčastější rizika	9
Část IV	Strategické priority dohledu	10
Čl. 12	Systémy řízení bezpečnosti	10
Čl. 13	Spolupráce s jinými bezpečnostními orgány	10
Čl. 14	Riziko vyšší úrovně	10
Čl. 15	Riziko nižší úrovně	11
Část V	Techniky dohledu	11
Čl. 16	Shromažďování podkladů	11
Čl. 17	Kontrola (výkon dozoru)	12
Čl. 18	Způsob vypracování plánu dohledu	12
Část VI	Opatření na prosazování práva	13
Čl. 19	Právní nástroje v dohledové oblasti drážních vozidel	13
Čl. 20	Právní nástroje v dohledové oblasti způsobilosti pro řízení vozidla	13
Čl. 21	Právní nástroje v dohledové oblasti provozování dráhy	13
Čl. 22	Právní nástroje v dohledové oblasti uvádění komponentů na trh	14
Čl. 23	Právní nástroje v dohledové oblasti provozovatelů drážní dopravy	14
Čl. 24	Právní nástroje v dohledové oblasti UTZ	15
Část VII	Postup DÚ v oblastech nesouladu zjištěných při kontrole subjektů	15
Čl. 25	Postup DÚ v hlavních oblastech nesouladu	15
Čl. 26	Postup DÚ při rizikových nedostatcích zjištěných při kontrole subjektů, kterým bylo vydáno jednotné osvědčení o bezpečnosti	16
Čl. 27	Postup DÚ při rizikových nedostatcích zjištěných při kontrole subjektů, kterým bylo uděleno uvedení vozidla určeného k provozování na dráze celostátní nebo regionální na trh	16
Čl. 28	Postup DÚ při rizikových nedostatcích zjištěných při nedodržení prvků interoperability nebo subsystému	16

ČÁST I ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Čl. 1 Účel směrnice

1. Jednou z hlavních oblastí činností Drážního úřadu (dále je „DÚ“) je dozor, resp. dohled nad subjekty, jejichž činnost mají vliv na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. DÚ s cílem zajištění transparentnosti a důvěry ve své postupy tedy vydává tuto strategii dohledu.
2. Podle prováděcího nařízení EU č. 2018/761 kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012 (dále jen „nařízení 2018/761“) by dozor/dohled měl být zaměřen na ty činnosti, které podle zkušeností DÚ představují nejzávažnější rizika nebo při nichž jsou tato rizika nejhůře kontrolována.
3. Za tímto účelem DÚ:
 - a) shromažďuje a analyzuje údaje/informace z různých zdrojů s cílem stanovit strategii a plán nebo plány dohledu. Zdroji mohou být informace shromážděné v průběhu posuzování systémů zajišťování bezpečnosti, výsledky z předchozích činností dohledu, informace pocházející ze schvalování subsystémů nebo vozidel, zprávy/doporučení vnitrostátních vyšetřovacích orgánů týkající se nehod, jiné zprávy nebo údaje o nehodách/mimořádných událostech, výroční zprávy o bezpečnosti železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury předkládané vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, výroční zprávy o údržbě subjektů odpovědných za údržbu, stížnosti veřejnosti a další relevantní zdroje;
 - b) určuje ve strategii dohledu rizikové oblasti pro cílené činnosti dohledu, včetně těch, které vyplývají z případného zapojení a řízení lidských a organizačních faktorů;
 - c) vypracovává plán nebo plány dohledu, v nichž se uvádí, jak bude realizovat strategii dohledu během životního cyklu platných jednotných osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti;
 - d) na základě určených cílových oblastí vypracuje počáteční odhad zdrojů potřebných na realizaci plánu nebo plánů;
 - e) přiděluje zdroje na realizaci plánu nebo plánů;
 - f) ve strategii a plánu (plánech) dohledu se zabývá veškerými záležitostmi, které se týkají přeshraničního provozu nebo infrastruktur, prostřednictvím jejich koordinace s dalším vnitrostátním bezpečnostním orgánem (nebo orgány).

Čl. 2 Související předpisy

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/796 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004.
2. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012, v platném znění.
3. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010, v platném znění.

4. Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009, v platném znění.
5. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/763, ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007.
6. Nařízení Komise č. 1158/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic, v platném znění
7. Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu, v platném znění.
8. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, v platném znění.
9. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, v platném znění.
10. Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii, v platném znění.
11. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, v platném znění.
12. Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
13. Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o kontrole“).
14. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)
15. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o přestupcích“).

Čl. 3

Základní informace

1. **Seznam dopravců**
DÚ zveřejňuje a aktualizuje seznam dopravců na dráhách celostátních a regionálních (<https://ducr.cz/informace-pro-verejnost/seznamy-a-prehledy/>).
2. **Seznam provozovatelů drah**
DÚ zveřejňuje a aktualizuje seznam provozovatelů drah celostátních a regionálních (<https://ducr.cz/informace-pro-verejnost/seznamy-a-prehledy/>).
3. **Doba platnosti strategie dohledu**
Tato strategie se vydává na dobu 5 let od její účinnosti.
4. **Průběžné vyhodnocování strategie dohledu**
Tato strategie bude pravidelně vyhodnocována, a to vždy do 30. dubna následujícího roku za rok uplynulý, na základě plánu výkonů státního dozoru, jeho vyhodnocování a vyhodnocování splnění a účinností přijatých nápravných opatření.

Čl. 4

Cíl strategie dohledu

1. Cílem této směrnice je stanovení účinných opatření pro dohled nad efektivitou systému řízení bezpečnosti, a to do doby nejméně po vydání příslušného rozhodnutí opravňujícího danou

osobu vykonávat činnost provozování dráhy, resp. drážní dopravy a prosazovat tak zachování nejvyšší míry bezpečnosti v dozorované oblasti.

2. Cílem této směrnice je dohled nad tím, aby provozovatelé dráhy a drážní dopravy:
 - a) účinně uplatňovali systém řízení bezpečnosti částečně nebo jako celek železničního systému,
 - b) správně uplatňovali příslušné CSM prostřednictvím systému řízení bezpečnosti, včetně situací, kdy provozovatel dráhy a drážní dopravy je současně subjektem odpovědným za údržbu (ECM) vlastních vozidel.
3. Cílem dohledu je zaměření, aby subjekty zodpovědné za riziko dokázaly toto riziko přiměřeným způsobem řídit a usměrňovat.
4. Strategie dohledu má dvě základní funkce:
 - a) preventivní – spočívá v eliminaci možných bezpečnostních rizik, vyžadování od kontrolovaných subjektů odstraňování zjištěných nedostatků,
 - b) represivní - spočívá v přiměřeném zásahu dle charakteru a závažnosti zjištěných skutečností a dosažení maximální možné úrovně bezpečnosti v dozorované oblasti.

ČÁST II. ZÁSADY DOHLEDU

Čl. 5

Zásada proporcionality

1. DÚ při výkonu dohledu uplatňuje zásadu proporcionality mezi prosazováním a riziky.
2. DÚ aplikuje zákonná opatření upravená v zákoně o drahách s cílem přiměřeně provozovatele dráhy a drážní dopravy a subjekty odpovědné za údržbu vozidel, aby nesli zodpovědnost za nedodržování zákonem uložených povinností.
3. Při ukládání zákonných opatření DÚ zohledňuje skutečnost, že opatření musí být přiměřená bezpečnostním rizikům nebo závažnosti porušení právních předpisů včetně všech skutečných či možných škod.

Čl. 6

Zásada materiální pravdy

1. DÚ uplatňuje při výkonu dozoru zásadu materiální pravdy, spočívající v uplatňování rovného přístupu, tedy, aby ve skutkově podobných případech bylo rozhodováno stejně.

Čl. 7

Zásady transparentnosti

1. Zaměstnanci DÚ při výkonu státního dozoru kontrolují skutkový stav ve vztahu ke stavu vyžadovanému právními předpisy a na základě výsledků dozoru vyvozují příslušná opatření.
2. V rámci této zásady jsou však povinni zaměstnanci kontrolovanému subjektu vysvětlit stav požadovaný právními předpisy, tedy co se od kontrolovaného subjektu očekává.

Článek 8

Zásada odpovědnosti

1. DÚ rozhoduje jako prvostupňový orgán, není-li právními předpisy stanoveno jinak.
2. Proti kontrolnímu protokolu může kontrolovaný subjekt podle § 13 odst. 1 zákona o kontrole vznést ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení protokolu námitky, není-li stanovena v protokolu o kontrole lhůta delší.
3. Proti rozhodnutím Drážního úřadu může účastník podat odvolání, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí.

4. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání osvědčení provozovatele dráhy se nelze podle § 19 odst. 4 zákona o dráhách odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
5. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání osvědčení dopravce lze podle § 31a odst. 6 zákona o dráhách podat odvolání. Odvolací lhůta činí 1 měsíc. Drážní správní úřad, který napadené rozhodnutí vydal, je na základě podaného odvolání do 2 měsíců ode dne jeho doručení přezkoumá, a jsou-li pro to důvody, napadené rozhodnutí zruší a osvědčení dopravce vydá. Proti tomuto rozhodnutí se nelze odvolat. Neshledá-li DÚ důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, v téže lhůtě předá spis spolu se svým stanoviskem odvolacímu správnímu orgánu.
6. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání osvědčení osoby zabezpečující údržbu¹ se nelze podle § 43b odst. 4 zákona o dráhách odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
7. Proti rozhodnutí o zákazu uvedení prvku interoperability na trh nebo o uložení ochranného opatření se nelze podle § 49c odst. 3 zákona o dráhách odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
8. Proti rozhodnutí o zamítnutí žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy je možné podle § 49d odst. 4 zákona o dráhách podat námítky.
9. Podle § 49g odst. 1 zákona o dráhách se proti rozhodnutí o žádosti o vydání průkazu způsobilosti dráhy podle § 49d nebo § 49f odst. 4 nelze odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení. Žadatel může proti rozhodnutí o zamítnutí této žádosti podat námítky k DÚ. Proti rozhodnutí o námítkách se nelze odvolat ani podat námítky a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
10. Proti rozhodnutí, jímž bylo uloženo provedení změny systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy z důvodu, že subsystém infrastruktura, subsystém energie nebo subsystém traťové řízení a zabezpečení nově uváděnému do provozu nebo ve vztahu k jeho obnově či modernizaci nezajišťuje bezpečné provozování dráhy celostátní nebo regionální, se podle § 49h odst. 4 zákona o dráhách nelze odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
11. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo o vydání povolení typu vozidla lze podle § 49j odst. 7 zákona o dráhách podat odvolání. Odvolací lhůta činí 1 měsíc. DÚ napadené rozhodnutí na základě podaného odvolání do 2 měsíců ode dne jeho doručení přezkoumá, a jsou-li pro to důvody, napadené rozhodnutí zruší a vydá povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo povolení typu vozidla. Proti tomuto rozhodnutí se nelze odvolat. Neshledá-li důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, v téže lhůtě předá spis spolu se svým stanoviskem odvolacímu správnímu orgánu.
12. Proti rozhodnutí o žádosti o povolení zkušebního provozu na dráze celostátní nebo regionální se podle § 49k odst. 3 zákona o dráhách nelze odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
13. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání nového povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo o vydání nového povolení typu vozidla lze podle § 49l odst. 6 zákona o dráhách podat odvolání. Odvolací lhůta činí 1 měsíc. DÚ odvolání do 2 měsíců ode dne jeho doručení přezkoumá, a jsou-li pro to důvody, napadené rozhodnutí zruší a vydá nové povolení k uvedení drážního vozidla nebo řady vozidel na trh nebo nové povolení typu vozidla. Proti tomuto rozhodnutí se nelze odvolat. Neshledá-li DÚ důvody pro zrušení napadeného rozhodnutí, v téže lhůtě předá spis spolu se svým stanoviskem odvolacímu správnímu orgánu.
14. Proti rozhodnutí, jímž se ukládá povinnost přijmout nezbytná opatření k uvedení drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní nebo regionální do souladu se základními požadavky, jímž se stanoví podmínky zajišťující bezpečné provozování drážního vozidla nebo

¹ Osoba zabezpečující údržbu = osoba:

- a) která splňuje podmínky podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího systém udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel,
- b) již bylo vydáno osvědčení podle odstavce 2 nebo 3 dokládající splnění podmínek uvedených v písmenu a) a
- c) která je zapsána v evropském registru vozidel

se jeho provoz zakazuje anebo jímž se zakazuje uvádění drážních vozidel daného typu na trh, se podle § 49m odst. 5 zákona o dráhách nelze odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.

15. Proti rozhodnutí, kterým bylo povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla změněno nebo zrušeno, se podle § 49n odst. 1 zákona o dráhách nelze odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení. Držitel povolení k uvedení drážního vozidla na trh nebo povolení typu vozidla může proti tomuto rozhodnutí podat námitky k DÚ. Proti rozhodnutí o námitkách se nelze odvolat ani podat námitky a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
16. Proti rozhodnutí o uložení povinnosti provést dodatečné posouzení subsystému nebo uložení ochranného opatření se podle § 49q odst. 3 zákona o dráhách nelze odvolat a nelze je přezkoumat v přezkumném řízení.
17. Pokud se osoba domáhá svých práv nebo práv chráněných zájmů, může rovněž využít institutu podání stížnosti dle § 175 správního řádu.

Článek 9

Zásada spolupráce

1. Jednotlivé organizační útvary DÚ jsou povinné v zájmu výměny informací a rozvoje jednotných přístupů k otázkám zasahujícím do bezpečnosti si vyměňovat informace důležité pro svoji činnost.
2. Podrobnosti komunikace v mezi útvary DÚ řeší podrobněji jednotlivé vnitřní předpisy DÚ.

ČÁST III. ÚROVNĚ RIZIKA

Čl. 10

Základní ustanovení

1. Při tvorbě této strategie vycházel DÚ z následujících podkladů, které má k dispozici v na svých jednotlivých odborných útvarech:
 - a) Odbor drážní dopravy a licencí:
 - Poznatky z posuzování žádostí o vydání osvědčení dopravce nebo provozovatele dráhy;
 - Podněty a stížnosti ze strany třetích stran, informace z monitoringu tisku;
 - Podněty ze šetření mimořádných událostí provozovatele dráhy nebo dopravce za posledních 5 let;
 - Závěrečné zprávy ze šetření mimořádných událostí Drážní inspekci za posledních 5 let;
 - Výroční zprávy o bezpečnosti provozovatele dráhy nebo dopravce za posledních 5 let;
 - Statistické údaje provozovatelů drah, Drážní inspekce, Ministerstva dopravy;
 - Monitoring licencí strojvedoucího;
 - Protokoly z vykonaných státní dozorů za posledních 5 let;
 - Údaje z rejstříku strojvedoucích;
 - Údaje z rejstříků osvědčení strojvedoucích;
 - Údaje ze spolupráce se sousedními národními bezpečnostními úřady;
 - Informace ze společných jednání národních bezpečnostních úřadů s ERA.
 - b) Odbor drážních vozidel a ECM:
 - Protokoly z vykonaných kontrol a certifikací systémů údržby (ECM) za posledních 5 let;
 - Dodržení stanovené roční lhůty kontrol každého z Drážním úřadem certifikovaných subjektů odpovědných za údržbu (ECM);
 - Protokoly z vykonaných státních dozorů za posledních 5 let;
 - Vydaná povolení k uvedení vozidla na trh,

- Vydaná povolení ke zkušebnímu provozu na dráze celostátní a regionální,
- Oznámení o provedení změny, která nemá vliv na základní konstrukční vlastnosti a nevyžaduje nové povolení podle kritérií stanovených ve Směrnici (EU) 2016/797
- Údaje z EVR a seznamů PZ;
- Podněty a stížnosti, informace z monitoringu tisku
- Bezpečnostní doporučení či jiné podněty Drážní inspekce;
- Soubory technické dokumentace NoBo, DeBo;
- Zprávy hodnocení bezpečnosti.

c) Odbor UTZ:

- Databáze určených technických zařízení tlakových;
- Databáze určených technických zařízení plynových;
- Databáze určených technických zařízení zdvihacích;
- Databáze určených technických zařízení dopravních;
- Databáze určených technických zařízení elektrických;
- Podklady z prověřování právnických osob k provádění technických prohlídek a zkoušek pro MD ČR;
- Seznam osob odborně způsobilých k provádění revizí, prohlídek a zkoušek UTZ;
- Protokoly z vykonaných státních dozorů za posledních 5 let;

d) Oddělení interoperability a pevných subsystémů:

- Protokoly z vykonaných státních dozorů za posledních 5 let (protokoly vlastní i protokoly převzaté v rámci změny působnosti sekce);
- Výroční zprávy o bezpečnosti provozovatele dráhy za posledních 5 let;
- Závěrečné zprávy ze šetření mimořádných událostí Drážní inspekcí za posledních 5 let;
- Z registru infrastruktury;
- Z vlastních zjištění při plnění výkonu veřejné správy;
- Z podnětů a stížností třetích stran.

e) Oddělení bezpečnosti provozu:

- Protokoly z vykonaných státních dozorů za posledních 5 let (protokoly vlastní i protokoly převzaté v rámci změny působnosti sekce);
- Výroční zprávy o bezpečnosti provozovatele dráhy za posledních 5 let;
- Závěrečné zprávy ze šetření mimořádných událostí Drážní inspekcí za posledních 5 let;
- Z registru infrastruktury
- Z vlastních zjištění při plnění výkonu veřejné správy;
- Z podnětů a stížností třetích stran.

2. Odborné útvary DÚ, které provádějí schvalovací činnosti a zároveň provádí nad schvalovací činností dozor, tedy na základě tohoto úzkého provázání dvou kompetencí odboru, disponují nejlepší znalostí o výkonu schválené činnosti v reálném provozu a častěji se vyskytujícími rizicích.
3. Analýzou výše uvedených podkladů v návaznosti na evidenci ze schvalovací činnosti, identifikoval DÚ jednoznačný cíl – určit, kde se v železničním systému České republiky nacházejí hlavní oblasti rizik, resp. ve kterých oblastech nejsou bezpečnostní rizika správně a kvalitně usměrňována.
4. Na základě posouzení a analýzy těchto podkladů přijal DÚ podrobné závěry o rizikových stavech, které se vyskytují v železničním systému České republiky, což je klíčovým prvkem ke zpracování této strategie dohledu.
5. Bez jasného pochopení souvisejících rizik není možné v této strategii přijmout cílené a přiměřené rozhodnutí o předmětu a nejlepším způsobu dohledu.

6. Na základě uvedeného DÚ určil v této strategii nejdůležitější problémy, na které je ve zvoleném časovém období potřebné zacílit dohled, a od které se budou ve stanoveném časovém období odvíjet roční plány dohledu.
7. Přijaté analytické a plánovací metody byly zaměřeny především na cíle identifikovaných kontrolních činností, přičemž zdůrazňují problematické činnosti z hlediska bezpečnosti železniční dopravy a stanovují vhodné metody dohledu, které jsou optimální pro minimalizaci a řízení rizik.

Čl. 11 **Nejčastější rizika**

1. Odbor drážní dopravy a licencí:
 - Špatná komunikace mezi vedením společnosti a provozními zaměstnanci;
 - Nedostatečná kontrola dodavatelů;
 - Zápůjčka provozních zaměstnanců, zejména strojvedoucích mezi dopravci;
 - Nedostatečná odborná způsobilost provozních zaměstnanců, např. chybějící školení;
 - Nedodržování vlastních vnitřních předpisů nebo jejich obcházení;
 - Neznalost vlastního systému bezpečnosti;
 - Nedostatečná práce s riziky z provozování drážní dopravy nebo dráhy;
 - Chybějící nebo nedostatečná spolupráce mezi dopravcem a provozovatelem dráhy;
 - Nedostatečná vnitřní kontrola a neprovádění interních auditů zaměřených na bezpečnost;
 - Nepřijetí opatření po vzniku mimořádné události;
 - Nedostatečné sledování legislativních změn a následně pozdní aktualizace vnitřních předpisů;
 - Systém bezpečnosti v praxi vykazuje aplikační nedostatky;
 - Neoznamování změn Drážnímu úřadu;
 - Neprovádění kontrol před použitím vozidel.
2. Odbor drážních vozidel:
 - Provozování vozidla bez povolení k jeho uvedení na trh;
 - Vozidlo nemá platný zápis v evropském registru vozidel;
 - Vozidlo není řádně označeno přiděleným EVN, VKM a oblastí použití;
 - Vozidlo nesplňuje požadavek na zajištění údržby osobou, které bylo vydáno osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu vozidel, nebo tato osoba není zapsána v evropském registru vozidel;
 - Osoba zabezpečující údržbu drážního vozidla nezajistí řádné dodržování systému údržby;
 - Nejsou dodrženy základní požadavky u prvků interoperability;
 - Drážní vozidlo nesplňuje základní požadavky;
 - Nejsou dodrženy podmínky zkušebního provozu vozidla, které byly stanoveny příslušným rozhodnutím Drážního úřadu;
 - Neuposouzení a neoznámení změn Drážnímu úřadu.
3. Odbor UTZ:
 - Personální a organizační změny u provozovatelů dráhy a drážní dopravy;
 - Nedodržování intervalů revizí určených technických zařízení;
 - Nedodržování intervalů prohlídek a zkoušek určených technických zařízení;
 - Nedostatky v činnosti osoby provádějící revize, prohlídky a zkoušky určeného technického zařízení.
4. Regionální odbory Praha, Olomouc a samostatné oddělení Plzeň:
 - Porušení zákazu uvedení prvku interoperability na trh;
 - Nedodržení ochranného opatření;
 - Uvedení subsystému infrastruktura nebo systém řízení a zabezpečení do provozu bez

- průkazu způsobilosti dráhy;
- Nezapsání údajů týkající se provozovatele dráhy do registru infrastruktury;
- Neohlášení mimořádné události vyšetřovacímu orgánu;
- Rozhledové poměry na železničních přejezdech;
- Neoznačení stanice/zastávky.

ČÁST IV. STRATEGICKÉ PRIORITY DOHLEDU

Čl. 12

Systémy řízení bezpečnosti

1. Před samotným výkonem dohledu pověřený si zaměstnanec DÚ důkladně nastuduje spisový materiál k vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo bezpečnostního schválení a zaměří se na rizika, která byla před vydáním příslušného dokladu kontrolovanému subjektu identifikována jako nejzávažnější.

Čl. 13

Spolupráce s jinými bezpečnostními orgány

1. DÚ jako vnitrostátní bezpečnostní orgán provádějící dohled používá a poskytuje jiným vnitrostátním bezpečnostním orgánům v rámci vzájemné spolupráce informace o funkčnosti systému řízení bezpečnosti, které získá z průběhu svých činností dohledu pro účely obnovení nebo aktualizace jednotných bezpečnostních osvědčení nebo schválení.
2. V případech, kdy DÚ není vydávajícím orgánem osvědčení o bezpečnosti, bezodkladně² po obdržení žádosti o obnovu nebo aktualizaci jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení koordinuje s ERA, v případě přeshraniční infrastruktury s příslušným bezpečnostním orgánem jiného členského státu.
3. Pro účely posuzovací činnosti, účely výkonu dohledu a spolupráce určí odbor drážní dopravy a licencí, a následně zjišťuje v souladu s čl. 5 ods. 2 nařízení č. 2018/761 informace o provozovatelích dráhy a drážní dopravy, které jsou relevantní na posouzení účinné funkce systému řízení bezpečnosti, a vede evidenci, která zahrnuje nejméně tyto informace:
 - výčet závažných případů nedodržování předpisů, které by mohly ovlivnit funkčnost v oblasti bezpečnosti nebo způsobit vážná bezpečnostní rizika, a všech dalších problémů zjištěných v době konání dohledu od předcházejícího posouzení;
 - stav akčního plánu (nebo plánů) zavedeného železničním podnikem nebo manažerem infrastruktury na řešení závažných případů nedodržování předpisů a jakýchkoliv dalších problémů uvedených pod písmenem a) a příslušných opatření, která byla přijata DÚ, sekci technickou s cílem dohlížet na řešení těchto otázek;
 - přehled o výkonnosti železničního podniku nebo manažera infrastruktury, který působí na území České republiky, v oblasti bezpečnosti;
 - stav akčního plánu (nebo plánů) zavedeného železničním podnikem nebo manažerem infrastruktury na řešení ostatních otázek z předcházejícího posouzení.

Čl. 14

Rizika vyšší úrovně

Vysoké riziko vyplývá zejména:

² Z judikatury vyplývá, že z časového určení „bez zbytečného odkladu“ je třeba dovodit, že jde o velmi krátkou lhůtu, jíž je míněno bezodkladné, neprodlené, bezprostřední či okamžité jednání směřující ke splnění povinnosti či k učinění právního úkonu či jiného projevu vůle, přičemž doba trvání lhůty bude záviset na okolnostech konkrétního případu. Jde o lhůtu v řádu dnů.

- z jakéhokoliv bezpečnostního rizika, ze kterého může vyplynout přímé ohrožení bezpečnosti železničního systému, o kterém má DÚ informaci z dostupných informačních zdrojů uvedených výše,
- z nepříznivých statistik vážných nehod, nehod a incidentů u konkrétního subjektu,
- z významného porušování právních předpisů na úseku drah a dopravy na drahách,
- z předchozích zjištění dohledu u konkrétního subjektu, při kterých bylo zjištěno ohrožení bezpečnosti železničního systému nebo byly zjištěny tak závažné nedostatky, které by mohly iniciovat ohrožení bezpečnosti železničního systému,
- z nepřijetí nápravných opatření z předcházejících zjištění dohledu, při kterých byla zjištěna opakovaná porušení u stejného subjektu dohledu, resp. z nepřijetí uložených nápravných opatření,
- z neprovádění kontroly plnění přijatých nápravných opatření,
- z priority stanovení vyššího dohledu při tzv. nových subjektech, kterým bylo vydáno osvědčení, schválení, licence apod.,
- z neindikace potřeby vykonání dohledu u konkrétního subjektu na základě nepříznivého hodnocení od bezpečnostního orgánu jiného členského státu nebo z bezpečnostního informačního systému ERA.

Čl. 15

Rizika nižší úrovně

Nízké riziko vyplývá zejména:

- z předcházejících zjištění dohledu, při kterých byly zjištěny nedostatky, které neměly za následek ohrožení bezpečnosti, nebo které byly méně závažného charakteru a nevedly by k přímému ohrožení bezpečnosti,
- porušování právních předpisů méně závažného charakteru, které nemá za následek přímé ohrožení bezpečnosti,
- z ověření plnění podmínek, za kterých bylo subjektu vydáno osvědčení, schválení, licence apod.,
- z indikace potřeby vykonání dohledu u konkrétního subjektu na základě hodnocení méně závažného charakteru od bezpečnostního orgánu jiného členského státu nebo z bezpečnostního informačního systému ERA,
- z politických požadavků,
- ze společenských zájmů.

ČÁST IV.

TECHNIKY DOHLEDU

Čl. 16

Shromažďování podkladů

1. Zaměstnanci jsou před vykonáním státního dozoru povinni zajistit všechny dostupné podklady o kontrolovaném subjektu.
2. Zaměstnanec si prověří podklady o kontrolovaném subjektu v interních evidencích a v informačním systému veřejné správy, ke kterému má povolen přístup.
3. V případě, že zaměstnanec nemá přístup k příslušné interní evidenci nebo informačnímu systému veřejné správy, ke kterému má přístup zaměstnanec jiného organizačního útvaru, požádá formou odůvodněné žádosti, prostřednictvím svých nadřízených zaměstnanců, v rámci součinnosti organizačních útvarů, o poskytnutí příslušných údajů z evidence.

4. V případě, že zaměstnanec úřadu má před výkonem dohledu z úřední činnosti povědomí, že ke kontrolovatelnému subjektu může mít jiný organizační útvar DÚ k dispozici podklady nevyhnutelné pro kontrolu subjektu, požádá formou odůvodněné žádosti, prostřednictvím svých nadřízených zaměstnanců, v rámci součinnosti organizačních útvarů, o poskytnutí příslušných údajů dotčený organizační útvar.
5. Zaměstnanec získané údaje posoudí s příslušnými požadavky v rámci kontrolované oblasti.

Článek 17

Kontrola (výkon dozoru)

1. Podrobnosti výkonu dozoru (kontroly) a postupy oprávněných úředních osob jsou řešeny samostatným vnitřním předpisem DÚ.
2. Zaměstnanec DÚ je oprávněn požadovat od kontrolované osoby předložení dokumentace, dokladů, evidence, odborných posudků a jiných listin potřebných na prokázání a posouzení technické bezpečnosti a způsobilosti určených technických zařízení, drážních vozidel, bezpečnosti provozu dráhy a drážní dopravy nebo funkčnosti systému údržby.
3. Zaměstnanec je oprávněn nahlížet do dokumentace, dokladů a evidence a ostatních písemností a dělat si z nich výpisy a požadovat vyhotovení příslušných kopií.
4. Zaměstnanec kontroluje také interní předpisy kontrolovaného subjektu v případě kontroly zaměřené na kontrolovanou oblast.
5. Zaměstnanec DÚ aplikuje Model zralosti procesu řízení (Příručka ERA), využívá zejména s cílem přezkoumání účinnosti systému řízení bezpečnosti dopravců a provozovatelů drah při řízení bezpečnosti, a to za účelem poskytnutí obrazu o výkonnosti konkrétního systému řízení bezpečnosti.

Čl. 18

Způsob vypracování plánu dohledu

1. Odbor drážních vozidel a ECM
 - Plán je sestavován na základě termínu poslední vykonané kontroly nebo certifikace daného subjektu s ohledem na dodržení roční lhůty pro následnou kontrolu – viz požadavek článku 8 odst. 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011.
 - Plán je sestavován na základě vydaných povolení zkušebního provozu, identifikovaných rizik, výsledků státních dozorů za předchozí období a na základě přijatých vnějších podnětů.
2. Odbor UTZ
 - aktivní na základě stanovených plánů SD na první a druhé pololetí příslušného roku
 - reaktivní na základě oznámení, mimořádné události
3. Odbor ODDaL
 - Plán vychází z identifikovaných rizik a z preventivní dozorové činnosti na základě vlastní úřední činnosti sekce;
 - Plán rovněž vychází z analýz a vyhodnocování výkonů státních dozorů za uplynulých 5 let a poznatků z výkonů auditů v průběhu platnosti osvědčení o bezpečnosti.
4. Sekce provozní:
 - Plán vychází z identifikovaných rizik a z preventivní dozorové činnosti na základě vlastní úřední činnosti sekce (bezpečnostní doporučení apod.);
 - Plán rovněž vychází z analýz a vyhodnocování výkonů státních dozorů za uplynulých 5 let.

ČÁST V. OPATŘENÍ NA PROSAZOVÁNÍ PRÁVA

Čl. 19

Právní nástroje v dohledové oblasti drážních vozidel

1. Zákon o dráhách v oblasti drážních vozidel stanovuje podmínky provozování vozidel na dráze celostátní nebo regionální, podmínky pro provoz a údržbu historických vozidel, podmínky povolení zkušebního provozu, podmínky pro obnovu a modernizaci drážního vozidla.
2. Platí § 43b Zákona o dráhách, který je transpozicí základních požadavků článku 14 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic a obecně Provděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011, jehož článek 8 odst. 1 stanovuje Drážnímu úřadu (jakožto pověřenému certifikačnímu orgánu pro ECM) povinnost nejméně každých 12 měsíců provést kontrolu certifikovaného subjektu na místě.
3. Vlastní kontrola pak probíhá plně v souladu s ustanovením zákona č. 255/2012 Sb. o kontrole (kontrolní řád).
4. Při závažných zjištěních týkajících se systému údržby může Drážní úřad (jakožto pověřený certifikační orgán pro ECM) až pozastavit či odebrat kontrolovanému subjektu udělená osvědčení v souladu s článkem 8 odst. 1 Provděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011.
5. Jinou možností je udělení pokuty při zjištění přestupku dle § 51 odst. 1 písm. 1 a 2.

Čl. 20

Právní nástroje v dohledové oblasti způsobilosti pro řízení vozidla

1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
2. Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
3. Provděcí nařízení Komise č. (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, v platném znění
4. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010, v platném znění
5. Nařízení Komise (EU) č. 36/2010 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.

Čl. 21

Právní nástroje v dohledové oblasti provozování dráhy

1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,

2. Prováděcí nařízení Komise č. (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, v platném znění.
3. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010, v platném znění.
4. Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu, v platném znění.
5. Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.
6. Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.
7. Vyhláška č. 376/2006 Sb. o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
8. Vyhláška č. 260/2023 Sb. o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy.
9. Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.

Čl. 22

Právní nástroje v dohledové oblasti uvádění komponentů na trh

1. Zákon 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
2. Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).
3. Zákon 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů.
4. Zákon 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh.
5. Zákon 87/2023 Sb., o dozoru nad trhem s výrobky a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o dozoru nad trhem s výrobky).
6. Směrnice a nařízení se základními požadavky na výrobky.

Čl. 23

Právní nástroje v dohledové oblasti provozovatelů drážní dopravy

1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
2. Prováděcí nařízení Komise č. (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, v platném znění
3. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010, v platném znění.
4. Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu, v platném znění.

5. Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
6. Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
7. Vyhláška č. 376/2006 Sb. o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů
8. Vyhláška č. 260/2023 Sb. o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy
9. Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
10. Nařízení Komise (EU) č. 36/2010 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.
11. Nařízení Komise č. 1158/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic, v platném znění
12. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, v platném znění v případě veřejné přepravy osob.

Čl. 24

Právní nástroje v dohledové oblasti UTZ

1. Zákon 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
2. Vyhláška 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů.
3. Vyhláška 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.
4. Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

ČÁST VI.

POSTUP DŮ PŘI OBLASTECH NESOULADU ZJIŠTĚNÝCH PŘI KONTROLE SUBJEKTŮ

Čl. 25

Postup DŮ v hlavních oblastech nesouladu

1. Při zjištění nedostatků postupuje oprávněná úřední osoba v souladu s ustanovením § 58 odst. 4 zákona o dráhách.³
2. Oprávněná úřední osoba rovněž vyhodnotí, zda zjištěné jednání kontrolovaného subjektu:
 - vykazuje podezření z naplnění skutkové podstaty přestupku na úseku drah, nebo
 - vykazuje podezření z naplnění skutkové podstaty přestupku na jiném úseku chráněného veřejného zájmu, na projednání kterého je příslušný jiný správní orgán, nebo
 - vykazuje podezření z naplnění skutkové podstaty trestného činu,

³ Na postupy dle § 58 odst. 4 zákona o dráhách se použijí příslušná ustanovení správního řádu přiměřeně v souladu se zákonem o dráhách.

3. Když jednání vykazuje podezření z naplnění skutkové podstaty přestupku na úseku drah, podnikne oprávněná úřední osoba kroky k vyřešení tohoto protiprávního stavu (zahájení řízení, uložení pokuty formou příkazu, je-li možné, apod.)
4. Když jednání vykazuje podezření skutkové podstaty přestupku na jiném úseku chráněného veřejného zájmu, na projednání kterého je příslušný jiný správní orgán, podnikne oprávněná úřední osoba bezodkladně kroky k postoupení příslušnému správnímu orgánu.
5. Když jednání vykazuje podezření z naplnění skutkové podstaty trestného činu, předá oprávněná úřední osoba prostřednictvím svých nadřízených potřebné dokumenty řediteli sekci k dalšímu řešení.

Čl. 26

Postup DÚ při rizikových nedostatcích zjištěných při kontrole subjektů, kterým bylo vydáno jednotné osvědčení o bezpečnosti nebo bezpečnostní schválení

1. V případech, kdy jsou zjištěna rizika nebo nedostatky v systému bezpečnosti, dostane kontrolovaný subjekt přiměřenou lhůtu na odstranění. V případech, kdy není nedostatek odstraněn, může Drážní úřad podle jejich závažnosti nebo rozsahu rozhodnout o omezení nebo odejmutí osvědčení v případě, kdy je vydávajícím orgánem.
2. V případech, kdy kontrole na místě, nebude moci se prokázat osoba řídící drážní vozidlo platnou licenci strojvedoucího, zaměstnanec Drážního úřadu prověří, že tato osoba je držitelem platné licence. Totéž platí i v případech, kdy osoba nesplňuje podmínky odborné způsobilosti.

Čl. 27

Postup DÚ při rizikových nedostatcích zjištěných při kontrole subjektů, kterým bylo uděleno uvedení vozidla určeného k provozování na dráze celostátní nebo regionální na trh

1. Při zjištění nedostatků postupuje oprávněná úřední osoba v souladu s ustanovením § 49m odst. 2 zákona o dráhách.⁴

Čl. 28

Postup DÚ při rizikových nedostatcích zjištěných při nedodržení prvků interoperability nebo subsystému

1. V případě, kdy jsou zjištěny nedostatky vedoucí k důvodnému podezření, že prvek interoperability (v rozsahu sekce provozní) nesplňuje základní požadavky, rozhodne Drážní úřad o:
 - uložení ochranného opatření spočívajícího v zákazu dodání prvku interoperability na trh, nebo
 - omezení oblasti jeho používání, nebo
 - stažení z trhu nebo oběhu.
2. V případě, v rámci řízení o vydání průkazu způsobilosti dráhy je zjištěno riziko spočívající v tom, že nový subsystém infrastruktura, energie nebo systém traťového řízení a zabezpečení uváděný do provozu může mít dopad do bezpečného provozování dráhy celostátní nebo regionální, informuje ředitel sekce provozní ředitele sekce technické a účelem provedení nápravy u daného subjektu. Nápravou je uložení povinnosti provozovateli dráhy celostátní nebo regionální změnit systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy v přiměřené lhůtě.

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
ředitel Drážního úřadu

⁴ Na postupy dle § 58 odst. 3 zákona o dráhách se použijí příslušná ustanovení správního řádu přiměřeně v souladu se zákonem o dráhách.