



Seminář Drážního úřadu 4.11.2020

# Otázky a odpovědi



Drážní úřad

## Otázka:

V § 43 odst. (3) zákona 266/1994 Sb., o dráhách se uvádí, že držitel drážního vozidla oznámí drážnímu správnímu úřadu zničení drážního vozidla do 15 dní ode dne, kdy tato skutečnost nastala. Co se myslí tím dnem zničení drážního vozidla? Je to den vzniku mimořádné události (MU) nebo den sešrotování? Myslím si, že nelze říci do 15 dní, že drážní vozidlo je neopravitelné a je na sešrotování. Šetření MU také nebude vyřešeno do 15 dnů...

## Odpověď:

*Pod pojmem zničení rozumíme fyzickou likvidaci vozidla (tedy rozložení nebo šrotaci).*

## Otázka:

V § 47 odst. (3) zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách týkající se UTZ se vložil text, kdy odstavec neplatí:

„to neplatí, jde-li o zařízení, které je prvkem interoperability, k němuž bylo vydáno ES prohlášení o shodě nebo...“

Pokud tomu rozumím, tak až dnem účinnosti této novely zákona (během roku 2021) bude toto platit. Ale Směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES je platná již od 19.července 2008, čímž ES prohlášení o shodě i prvky interoperability se v železničním průmyslu vydávají již 12 let. Proč se toto nevztahuje na výrobky vyrobené před účinností této novely? Zkráceně řečeno, kdo již má ES prohlášení o shodě nebo je prvkem interoperability atd., toho by se odstavec netýkal?

## Odpověď:

*Na UTZ se dosud vydávají průkazy způsobilosti, jimiž se schvaluje technická způsobilost zařízení dle stávajícího znění zákona. Zbavení povinnosti vydat PZ na zařízení dle navrhovaného znění však nevyjímá tato zařízení z UTZ a nadále podléhají doзору podle národních předpisů.*

## Otázka:

Technické kontroly drážních vozidel – lhůty jsou dané vyhláškou č. 173/1995 Sb. Uvažuje se s prodloužením lhůt pro případ, že nebude možné technickou kontrolu z personálních důvodů (onemocnění, karanténa) provést?

## Odpověď:

*Prodloužení lhůt není v pravomoci DÚ. Z důvodu zajištění bezpečnosti nepovažujeme za vhodné lhůty prodlužovat.*

## Otázka:

V ČR mají být veškeré žádosti o schválení typu, uvedená na trh, nové povolení apod. podávány přes jednotné komunikační místo OSS. Znamená to, že při provedení již schválené změny na konkrétním vozidle je nutné požádat o povolení ve shodě s typem: povolení k uvedení vozidla na trh u vozidla či řady vozidel, které jsou ve shodě s již povoleným a platným typem vozidla na základě prohlášení o shodě s daným typem ve smyslu čl. 14 odst. 1 písm. e) Prováděcího nařízení. V příslušných případech se jasně určí verze nebo varianta typu vozidla, s níž je vozidlo či řada vozidel ve shodě. Nebo bude nadále možné zasílat na DÚČR žádost o zapsání změny do průkazu způsobilosti poštou či přes podatelnu DÚČR – mimo OSS?

## Odpověď:

*Povolení vydaná před 30. 10. 2020 zůstávají platná za podmínek, za kterých byla vydaná. Průkazy způsobilosti zůstávají těmto vozidlům i nadále, a proto se změny do nich budou dále zapisovat, aby v nich byl dokumentován aktuální stav vozidla.*

## Otázka:

Prováděcí nařízení komise (EU) 2018/545 definuje ve článku 15 změny již povolených vozidel. – změna „a“ až „d“.

Změna d vyžaduje nové povolení, jde o schválení nového typu se žádostí prostřednictvím OSS nebo varianty typu?.

Chápu to správně, že změnou „a“ vznikne verze vozidla nevyžadující povolení (musí se někde nahlásit?)

Změnami „b“ a „c“ vzniknou nové varianty typu vozidla a i když nevyžadují nové povolení musí se „nahlásit“ či schválit prostřednictvím OSS? Rovněž jako varianta?

Popis jednotlivých změn je jasný, nicméně mi není jasné nebo jsem někde přehlédl, co má být u jednotlivých rozsahů změn ve vztahu ke schvalování učiněno.

## Odpověď:

*Všechny změny se musí oznámit a musí se aktualizovat technická dokumentace, neboť platí povinnost udržovat dokumentaci k vozidlu resp. typu.*

## Otázka:

Zkoušky odborné způsobilosti strojvedoucích ZOZ-04 – lhůty pravidelného přezkoušení nesmí překročit 3 roky (zákon 266/1994 Sb. o dráhách, §46k). Uvažuje se s prodloužením lhůty z obdobných důvodů (onemocnění zkoušejících, karanténa)? Protože jsou lhůty dané vyhláškou a zákonem, nemůžeme na úrovni dopravce rozhodnout o jejich prodloužení.

## Odpověď:

*Drážní úřad nemá kompetenci rozhodnout o prodloužení platnosti dokladů odborných způsobilostí. Plně chápeme, že v dnešní době je problém provádět různá školení, ale dopravci a ostatní subjekty mají možnost školení provádět dálkovým způsobem přes počítač a různé aplikace. Drážní úřad se bude snažit postupovat citlivě v této oblasti kontroly.*

## Otázka:

Registr osvědčení strojvedoucích

Vzhledem k tomu, že současný registr osvědčení strojvedoucích, který dopravci zpřístupnili DÚ není dostačující, potřebovali bychom zveřejnit představu o vzoru, rozsahu a formátu (pdf., xml,...), v jakém má být zpřístupněn.

## Odpověď:

*Drážní úřad v průběhu minulých týdnů provedl kontrolu přístupu do rejstříku doplňkových osvědčení a v případech, kdy shledal nedostatky, dopravce vyzval, aby rejstříky uvedli do 31.12.2020 do souladu s legislativou. Jak má vypadat rejstřík osvědčení strojvedoucích je řešeno v Rozhodnutí Komise ze dne 29. října 2009 o přijetí základních parametrů pro rejstříky licencí strojvedoucích a doplňkových osvědčení podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES (2010/17/ES). Drážní úřad v nejbližších dnech na svých internetových stránkách zveřejní informace o vedení rejstříku strojvedoucích, včetně jeho vzoru.*



## Otázka:

Kdo bude v budoucnu moci provádět technické kontroly drážních vozidel? Bude muset být certifikován dle ECM?

Citace z prezentace září 2019 – seminář SPV

MÝTUS: „Technické kontroly dle §64 a 65 vyhlášky 173/1995? Na ty stačí mít certifikát FÚ na 2. úroveň.“

FAKT: Na samotný akt Technické kontroly dle §64 a 65 vyhlášky 173/1995 Sb, přílohy 6 (dále jen „TK“)

obecně 2. úroveň stačí. Ale v případě nákladních vozů, u kterých se TK spojuje s dílenskou opravou

a prohlídkou (postaru „revize“), je nutné vlastnit také osvědčení od garanta předpisu pro údržbu

(v případě KVs5-B-2010 společnosti ČD Cargo, případně VPI, atd.). Garant předpisu pak opravně

přidělí značku (zkratku), pod kterou se tato zapisuje do rastru na vozidle k údajům o vykonané TK.

S ohledem na rozsah činností prováděných při „revizi“ je pro takovou opravu z pohledu ECM

požadována minimálně úroveň č. 4 dle ECM certification application guide.

Tímto by mělo být zaručeno, že subjekt provádějící „revizi“, která je zakončena vydáním prohlášení

o shodě se schváleným typem a právě TK (včetně jejího zápisu na vůz), má pro tento účel zaveden

požadovaný systém pro údržbu, má k dispozici potřebné strojní a technické vybavení dílny,

technologické postupy oprav, dostatečně odborně i zdravotně způsobilý personál, atd.

V zákoně 266 není výše uvedené takto stanoveno. Zákon kvalifikaci osob provádějících technické kontroly detailně nespécifikuje.

V současné praxi provádějí TK i fyzické osoby. V důsledku by to znamenalo, že i fyzické osoby provádějící TK by musely být certifikovány na 2. úroveň.

## Odpověď:

*Citovaná prezentace ze Semináře Sdružení držitelů a provozovatelů železničních vozů se vztahuje pouze na nákladní vozy, kde je praxí jisté specifikum (oproti jiným druhům drážních vozidel), že se data TK do rastru na vozech zapisují v rámci dílenské opravy vozů a zapisuje je dílna. Všechny dílny už dnes jsou na údržbu nákladních vozů certifikovány na funkci „d“ (provádění údržby) systému údržby v souladu s Nařízením Komise (EU) č. 445/2011, proto uvedená prezentace řešila už jen úroveň uvedené dílny...*

*Protože ale samotná TK je specialitou ČR a SR a evropské předpisy ji v této podobě neznají, neexistuje ani přímý požadavek na to, aby byly fyzické osoby provádějící TK držiteli certifikátu pro ECM resp. nějakou konkrétní funkci údržby.*

*Obecně ale pro všechna vozidla platí ustanovení §64 a 65 vyhlášky 173/1995 Sb., včetně Příloh č. 5 a č. 6. Tedy např., že odborně způsobilé osoby provádějící TK si určuje dopravce, že tato osoba odborně způsobilá musí mít k dispozici platnou dokumentaci k danému typu drážního vozidla včetně všech změn a používat technické vybavení a potřebná měřidla pro ověření hodnot technických stavů vozidla.*

*A protože prakticky všichni dopravci budou postupně na ECM certifikováni, bude z tohoto titulu i nad vlastním prováděním TK dohled v rámci systému údržby tak, jak je to už nyní u nákladních vozů – tzn. v rámci certifikace i pravidelných kontrol bude prověřována jak odborná a zdravotní způsobilost osob provádějících TK, tak i dostupnost a aktuálnost dokumentace k vozidlům, stav a kalibrační lhůty měřícího vybavení pro TK atd.*

## Otázka:

ECM – provádění údržby, bude při certifikaci rozděleno dle dokumentu ERA-GUI-09-2011-SAF ECM certification guide, ECM certif. scheme v1.0.?

(tzn. 1 až 5 úroveň)

## Odpověď:

*Na uvedené jsme se ERA v posledním roce již několikrát ptali a odpověď byla, že by to mělo zůstat stejné. Nicméně Certification guide pro prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ERA doposud nevydala (údajně je v přípravě), stejně jako hlavní soubor pravidel k certifikaci, tzv. Certification scheme. Momentálně se tedy certifikuje se dle „provizorních“ pravidel shrnutých v Clarification Note ERA 1172/001 V.2.0. Očekáváme, že až bude k dispozici plnohodnotné Certification scheme, bude ze strany DÚ ještě nutné aktualizovat metodický pokyn k ECM – ale snad ne nějak zásadně.*

## Otázka:

Jaké konstrukční celky drážních vozidel budou muset být opravovány pouze v certifikovaných opravárnách?

U speciálních hnacích vozidle lze rozdělit drážní vozidla na následující konstrukční celky:

Konstrukční celky spadající do pracovní části strojů

- např.: podbíjecí agregáty, hydraulické ruky, výsuvné plošiny apod.

Konstrukční celky ostatní nemající vliv na bezpečnost provozu

- např.:

naftové topení,

oprava spalovacího motoru

jednoduché opravy, které lze provést bez nutnosti odstavení stroje v opravně a nemající vliv na bezpečnost provozu

Konstrukční celky souvisejících s jízdou a mající vliv na bezpečnost provozu

Oprava dvojkolí

Teoreticky sem spadají i opravy radiostanic a vlakového zabezpečovače.

Mimo výše uvedené jde dvoucestná vozidla rozdělit ještě na „silniční“ a „železniční“ část.

## Odpověď:

*Už z podstaty systému údržby, kdy „Subjekt odpovědný za údržbu zůstává odpovědným za výsledek činností údržby zadaných vnějšímu subjektu a musí zřídit systém sledování jejich provádění.“ (viz Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 9, odst. 3), je nesmyslné trvat na tom, aby naprosto všechny komponenty byly opravovány v certifikovaných opravnách. Obzvláště u speciálních vozidel, složených z atypických komponent, by toto ani nebylo v praxi možné dodržet. Zde předpokládáme, že budeme trvat na tom, aby byly v certifikovaných dílnách po 16.6.2022 udržovány standardní a bezpečnostně významné celky jako je pojezd (dvojkolí i celé podvozky), narážecí ústrojí, příp. další. U zbývajících (atypických) prvků bude na ECM, jakou opravnu si zvolí, ale obecně by měl prokazatelně učinit maximum pro to, aby i u těchto opravovaných komponent byla zaručena kvalita provedených prací, za kterou bude ve výsledku právě ECM odpovědný (tj. podrobné a dokumentací podložené zadání, dohled nad kvalitou a úplností provedených prací, evidence a zpětná dohledatelnost použitých náhradních dílů, výstupní kontrola a přejímka, atd.).*

## Otázka:

Bude muset 2019/779 v rozsahu – provádění údržby splňovat i dopravce, který provádí opravy externě v certifikovaných opravnách ECM, když se těchto na těchto opravách podílejí osádky strojů dopravce, které ale vlastní práce provádějí dle pokynů a pod vedením zaměstnanců těchto certifikovaných opraven ECM?

## Odpověď:

*Každý subjekt odpovědný za údržbu (ECM) musí mít v rámci svého systému údržby zajištěny všechny funkce údržby, ať už vlastními silami nebo dodavatelsky za využití externích organizací, které jsou pro dané funkce systému údržby certifikovány (tzn. jsou držiteli certifikátu FÚ pro tyto funkce). Subjekt odpovědný za údržbu je ale vrcholově odpovědný za funkčnost celého systému údržby, tedy i za výsledek činností údržby zadaných vnějším subjektu a musí mít zaveden systém sledování jejího provádění (včetně např. výstupní kontroly provedených prací a předání) – viz metodický pokyn DÚ k ECM, kapitola VIII, odst. 2.*

*Drobnou (provozní) údržbu mohou samozřejmě provádět osádky strojů dopravce - jde o první stupeň údržby, který se z hlediska certifikace nebere v úvahu (viz ERA-GUI-09-2011-SAF ECM certification guide, ECM certif. scheme v1.0.). V případě větších oprav vlastním personálem ECM pod vedením zaměstnanců certifikovaných opraven (funkce údržby „d“) je na rozhodnutí ECM, zda se sám certifikuje i na funkci údržby „d“ (provádění údržby) – třeba alespoň pro lehčí údržbu např. mobilní dílnou (stupeň údržby 2) a ostatní stupně nechá na externí dílně, nebo si celou funkci údržby „d“ nechá zajišťovat externě s tím, že případné poskytnutí vlastních zaměstnanců už je jen na dohodě mezi těmito dvěma stranami.*



Děkujeme za pozornost