

	DRÁŽNÍ ÚŘAD Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2 - Vinohrady	MP 04
		Vydání č. 1
Vydáno dne: 11.12. 2025		Účinnost od: 1. 1. 2026
Čj.: DUCR-41175/25/Sp		Nahrazuje/Zrušuje:-

OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY (SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI)

Zpracovatel:	Ing. Hana Štoková Oddělení drážní dopravy a práv cestujících	Datum: 8.12.2025 Podpis: Hana Štoková, v.r.
Věcný gestor: Odbor drážní dopravy a licencí	Ing. Jan Lehovec Ředitel odboru drážní dopravy a licencí	Datum: 9.12.2025 Podpis: Jan Lehovec, v.r.
Schvalovatel:	doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D. Ředitel Drážního úřadu	Datum: 9.12.2025 Podpis: Jiří Kolář, v.r.

ČÁST PRVNÍ – ÚVODNÍ USTANOVENÍ	4
Čl. 1 Úvod	4
Čl. 2 Účel	4
Čl. 3 Dopady novely	4
Čl. 4 Obecné informace	5
Čl. 5 Vymezení zkratk	5
Čl. 6 Přehled předpisů a jejich zkratky	7
Čl. 7 Definice	8
ČÁST DRUHÁ – POVINNOSTI VLASTNÍKA A PROVOZOVATELE DRÁHY	8
Čl. 8 Povinnosti vlastníka	8
Čl. 9 Povinnosti provozovatele	8
ČÁST TŘETÍ – OBECNÉ INFORMACE, DRUHY ŽÁDOSTÍ A JEDNOTLIVÁ ŘÍZENÍ O VYDÁNÍ OPD	9
Hlava I Obecné informace a zásady komunikace	9
Čl. 10	9
Čl. 11 Druhy žádostí o vydání OPD	9
Hlava II Nové (obnovené) OPD	10
Čl. 12 Nové OPD	10
Čl. 13 Obnovené OPD	10
Hlava III Aktualizace OPD	10
Čl. 14	10
Čl. 15 Významná nebo podstatná změna	10
Hlava IV Obecné informace k omezení a vydání nového OPD, administrativní změna a odevzdání OPD	11
Čl. 16 Obecné informace k omezení a vydání nového OPD	11
Čl. 17 Administrativní změna a odevzdání OPD	11
Hlava V Zánik oprávnění k provozování dráhy	12
Čl. 18	12
Hlava VI Správní řízení a příprava žádosti o vydání OPD	12
Čl. 19 Obecné zásady správního řízení o žádosti OPD	12
Čl. 20 Příprava žádosti o vydání OPD	12
ČÁST ČTVRTÁ – OBSAH ŽÁDOSTI, VYDÁNÍ OPD A SPRÁVNÍ POPLATKY	12
Čl. 21 Struktura a obsah žádosti	13
Čl. 22 Požadovaná dokumentace a dokumenty žádosti	13
Čl. 23 Odpovědnost provozovatele dráhy za poskytnutí TSI OPE	14

	OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY (SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI)	MP 04
		Stránka 3/24

Čl. 24 Úloha provozovatele dráhy v železničním systému Unie při rozvoji a zvyšování bezpečnosti železnic	16
Čl. 25 Výroční zpráva o bezpečnosti	16
Čl. 26 Vydání OPD	17
Čl. 27 Správní poplatky	18
ČÁST PÁTÁ – SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI	18
Čl. 28 Požadavky bezpečnosti	18
ČÁST ŠESTÁ – POSTUPY A PROCESY	19
Čl. 29 Procesy posouzení	19
Čl. 30 Formální kontrola žádosti	20
Čl. 31 Přijetí žádosti	21
Čl. 32 Rozhodnutí o žádosti OPD a administrativa	22
Čl. 33 Aplikace postupu v procesu posouzení podle Doporučení 780	22
ČÁST SEDMÁ – KONTROLA A PŘESHYBNÍ INFRASTRUKTURA	23
Čl. 34 Kontrola	23
Čl. 35 Přeshybní infrastruktura	23
ČÁST OSMÁ – ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	24
Čl. 36 Seznámení se s předpisem	24
Čl. 37 Platnost a účinnost	24

PŘÍLOHY

Příloha č. 1	Žádost o vydání nového, obnoveného nebo aktualizovaného OPD
Příloha č. 2	Údaje o infrastruktuře
Příloha č. 3	Mapovací tabulka pro provozovatele dráhy dle nařízení 762
Příloha č. 4	Vzor OPD (schválení z hlediska bezpečnosti)
Příloha č. 5	Seznam nejdůležitějších předpisů z vnitrostátní legislativy
Příloha č. 6	Přehled evropské legislativy

**ČÁST PRVNÍ
ÚVODNÍ USTANOVENÍ****Čl. 1
Úvod**

1. K 31. říjnu 2020 došlo v České republice postupně k plné implementaci tzv. technické části 4. železničního balíčku do české legislativy. Stalo se tak prostřednictvím zákona č. 426/2021 Sb., kterým se změnil zákon o drahách (dále jen „novela“). Novela se zaměřila především na transpozici evropských směrnic:
 - a) o interoperabilitě železničního systému¹⁾
 - b) o bezpečnosti železnic²⁾

**Čl. 2
Účel**

1. Tento metodický pokyn (dále jen „MP“) se vydává s cílem usnadnit provozovatelům dráhy celostátní nebo regionální (dále i „žadatelé“) proces podání žádosti³⁾ o Osvědčení provozovatele dráhy (v evropské legislativě „schválení z hlediska bezpečnosti“) a zajistit harmonizaci procesu hodnocení.

**Čl. 3
Dopady novely**

1. Do českého zákona o drahách⁴⁾ přinesla novela několik klíčových změn
 - a) zavedení nových pojmů a definic**
 - i. technická specifikace pro interoperabilitu (TSI) – nově definována jako přímo použitelný předpis EU, který stanovuje požadavky pro dosažení technické a provozní propojenosti železnic v EU,
 - ii. prvek interoperability a subsystém – pojmy důležité pro schvalování železničních vozidel a infrastruktury,
 - b) změny v oblasti schvalování vozidel a zařízení**
 - i. zavedení jednotného postupu schvalování železničních vozidel a subsystémů v souladu s evropskými pravidly,
 - ii. způsobilost určených technických zařízení (např. elektrických, dopravních) musí být schválena drážním správním úřadem, pokud nejde o zařízení s ES prohlášením o shodě nebo ověření,
 - c) změny v oblasti bezpečnosti**
 - i. posílení role Evropské agentury pro železnice (ERA) při vydávání osvědčení a schvalování,
 - ii. úprava pravidel pro bezpečnostní certifikaci dopravců a povinnosti provozovatelů dráhy,

¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii

²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic

³⁾ § 19 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

⁴⁾ zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

d) změny v dozoru a správních poplatcích

- i. úprava kompetencí Drážního úřadu a Ministerstva dopravy,
- ii. nové správní poplatky za některé úkony spojené se schvalováním a certifikací,
- iii. tyto změny měly za cíl odstranit technické a administrativní překážky mezi členskými státy, harmonizace pravidel pak zjednodušit přeshraniční provoz a zvýšit bezpečnost a interoperabilitu železniční dopravy a tím otevřít trh železniční dopravy novým dopravcům,

e) v oblasti bezpečnosti došlo k posílení role Evropské agentury pro železnice (ERA)

- i. ERA získala pravomoc vydávat jednotná bezpečnostní osvědčení pro železniční dopravce působící ve více státech EU,
 - ii. v některých případech ERA také schvaluje vozidla a jejich uvádění na trh.
2. Změnila se pravidla pro vydávání bezpečnostních osvědčení. Dopravci musí mít jednotné osvědčení o bezpečnosti, které potvrzuje, že mají zavedený systém řízení bezpečnosti a splňují požadavky na bezpečný provoz v konkrétní síti.
 3. Certifikace je nyní harmonizována na úrovni EU, což usnadňuje přeshraniční provoz.
 4. Provozovatelé dráhy musí mít vlastní systém řízení bezpečnosti a pravidelně jej aktualizovat. Rovněž mají povinnost spolupracovat s dopravci na zajištění bezpečného provozu.

Čl. 4**Obecné informace**

1. Provozovat dráhu⁵ může právnická nebo fyzická osoba na základě úředního povolení a jedná-li se o provozování dráhy celostátní nebo regionální, i na základě osvědčení provozovatele dráhy celostátní a regionální (dále jen „osvědčení provozovatele dráhy“), je-li zapsána v obchodním rejstříku.
2. Úřední povolení a osvědčení provozovatele dráhy vydává drážní správní úřad.
3. V České republice je několik provozovatelů drah. Jejich seznam je k dispozici na webových stránkách Drážního úřadu⁶, kde je pravidelně aktualizován.
4. V souladu se zákonem o drahách hospodaří s železničními dráhami v majetku státu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“).
5. Provozovatel drážní dopravy, čili dopravce je v evropské legislativě označován též jako „železniční podnik“.

Čl. 5**Vymezení zkratk**

MP	Metodický pokyn
PD	Provozovatel dráhy (v překladech evropské legislativy někdy též „provozovatel infrastruktury“ nebo „manažer infrastruktury“), zde rovněž i žadatel
OPD	Osvědčení provozovatele dráhy, v evropské legislativě „Schválení z hlediska bezpečnosti“

⁵⁾ § 11 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

⁶⁾ du.gov.cz/informace-pro-verejnost/seznamy-a-prehledy/

SŽ	Správa železnic, státní organizace
EU	Evropská unie
ES	Evropská směrnice
DÚ	Drážní úřad
NSA	Národní bezpečnostní orgán (National safety authority)
ZOD	Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
BC	Bezpečnostní cíle
BP	Bezpečnostní politika
CSI	Společné bezpečnostní ukazatele (Common safety Indicators)
CSM	Společné bezpečnostní metody (Common safety methods)
CST	Společné bezpečnostní cíle (Common safety targets)
DI	Drážní inspekce
NIB	Národní vyšetřovací orgán (National Investigation Body)
ERADIS	Databáze interoperability a bezpečnosti Evropské železniční agentury (European railway agency database of interoperability and safety)
ERTMS	Systém řízení železniční dopravy v Evropě (European rail traffic management systém)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS European train control systém)
HOF	Lidské a organizační faktory (Human and organisational factors)
ISO	Mezinárodní organizace pro normalizaci (International organization for standardization)
KB	Kultura bezpečnosti
SZZ	Sdělovací a zabezpečovací zařízení
OZO	Odborná způsobilost osob
UTZ	Určená technická zařízení
MU	Mimořádná událost
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)
RSD	Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic (Railway Safety Directive)
SMS	Systém zajišťování bezpečnosti (Safety management systém)
SRD	Jednotná databáze pravidel (Single rules database)
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu (Technical specifications for interoperability)
TSI OPE	Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se subsystému “provoz a řízení dopravy” (Technical specifications for interoperability relating to the ‘operation and traffic management’ subsystem of the rail system in the European Union)
IC	Prvky interoperability
RINF	Registr infrastruktury (Register of Infrastructure). Tento registr poskytuje informace o charakteristikách a schopnostech provozních bodů a úseků tratí, které patří do statické železniční sítě. RINF umožňuje provádět kontrolu kompatibility trasy (Route Compatibility Check), což je proces ověřování, zda určité železniční vozidlo může cestovat mezi dvěma provozními body
VZoB	Výroční zpráva o bezpečnosti

AP	Akční plány, jsou klíčové dokumenty zaměřené na zlepšení a udržení bezpečnosti a efektivity železniční dopravy. Tyto plány obsahují konkrétní kroky a opatření, která mají být realizována v určitém časovém horizontu.
MPU	Místní pohraniční ujednání
OR	Obchodní rejstřík

Čl. 6**Přehled předpisů a jejich zkratky**

1. 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 (přepracované znění) (dále jen „Nařízení 762“).
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 (přepracované znění) (dále jen „Nařízení 761“).
3. 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 (přepracované znění) (dále jen „Nařízení 773“).
4. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepracované znění) (dále jen „RSD“).
5. Doporučení Komise (EU) 2019/780 ze dne 16. května 2019 o praktických opatřeních pro vydávání schválení z hlediska bezpečnosti provozovatelům infrastruktury (dále jen „Doporučení 780“).
6. 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 (přepracované znění) (dále jen „Nařízení 402“).
7. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění) (dále jen „Směrnice 2012/34“).
8. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOD“)
9. Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon 634“)
10. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)
11. Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění zákona č. 183/2017 Sb. (dále jen „Zákon 255“).
12. Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Vyhl. 16“).

Čl. 7**Definice**

1. Definice dráhy, stavby dráhy a stavby na dráze, obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy jsou podrobně definovány v části druhé ZOD.
2. Provozování dráhy zahrnuje řadu činností spojených se správou a údržbou železniční infrastruktury. Ta zahrnuje koleje, železniční stanice a zastávky, signalizační zařízení a další související vybavení. Hlavní aspekty provozování železniční dráhy jsou:
 - a) **údržba kolejí**, pravidelné kontroly a opravy kolejí, mostů, výhybek a dalších částí trati pro zajištění bezpečnosti,
 - b) **signalizace a zabezpečovací systémy**, instalace a údržba signalizačních a zabezpečovacích zařízení, které řídí pohyb vlaků a chrání před nehodami,
 - c) **řízení provozu**, koordinace pohybu vlaků, aby nedocházelo ke kolizím a zpožděním
 - d) **infrastruktura stanic**, správa a údržba železničních stanic a zastávek a jejich zařízení pro komfort a bezpečnost cestujících,
 - e) **ekologické a bezpečnostní normy**, dodržování předpisů týkajících se ochrany životního prostředí a bezpečnosti práce, tento komplexní soubor činností je zásadní pro zajištění hladkého a efektivního fungování železniční dopravy.

ČÁST DRUHÁ**POVINNOSTI VLASTNÍKA A PROVOZOVATELE DRÁHY****Čl. 8****Povinnosti vlastníka dráhy**

1. Každý vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami⁷⁾.
2. Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.
3. Povinností vlastníka dráhy je rovněž zajištění jejího provozování. Není-li vlastník dráhy celostátní nebo regionální současně jejím provozovatelem, je povinen umožnit provozování dráhy jinou oprávněnou osobou.

Čl. 9**Povinnosti provozovatele dráhy**

1. Povinností provozovatele celostátní nebo regionální dráhy je mít vydané a platné OPD, které vydává DÚ na období maximálně pěti let. Podmínky pro vydání⁸⁾ upravuje ZOD a dále Nařízení 762.
2. Prodloužení platnosti tohoto OPD po období platnosti vydaného rozhodnutí pak řeší DÚ na opětovnou žádost žadatele obnovením OPD a vydáním nového OPD.
3. OPD vydává DÚ v případě infrastruktury na území České republiky. V případě přeshraniční infrastruktury DÚ spolupracuje v řízení o vydání OPD s příslušným orgánem (NSA) dotčeného členského státu.

⁷⁾ § 20 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

⁸⁾ § 19 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

	OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY (SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI)	MP 04
		Stránka 9/24

ČÁST TŘETÍ

OBECNÉ INFORMACE, DRUHY ŽÁDOSTÍ A JEDNOTLIVÁ ŘÍZENÍ O VYDÁNÍ OPD

Hlava I

Obecné informace a zásady komunikace

Čl. 10

1. Pro možnost správy a provozování železniční infrastrukturu v členském státě, kde se tato infrastruktura nachází, musí PD získat schválení z hlediska bezpečnosti⁹⁾ od příslušného vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Takové schválení z hlediska bezpečnosti by mělo potvrzovat uznání systému zajišťování bezpečnosti PD a obsahovat postupy a ustanovení splňující požadavky nezbytné pro bezpečné projektování, údržbu a provoz železniční infrastruktury.
2. Řízení o vydání OPD v České republice probíhá v souladu se zásadami stanovenými ve správním řádě. Výměna informací mezi žadatelem a DÚ probíhá buď elektronicky, nebo prostřednictvím listinných dokumentů. Během zpracování žádostí o vydání, obnovení nebo aktualizaci OPD zasílá DÚ žadateli oznámení a výzvy ve formě elektronického nebo papírového dokumentu, v souladu s procesními pravidly vymezenými ve správním řádu.

Čl. 11

Druhy žádostí o vydání OPD

1. Žadatel (PD) žádá o:
 - a) vydání nového OPD,
 - b) vydání obnoveného OPD,
 - c) vydání aktualizovaného OPD.
2. Žádost o vydání nového, obnoveného nebo aktualizovaného OPD žadatel podává na tiskopisu „ŽÁDOST O VYDÁNÍ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI“, který je přílohou č. 1 tohoto MP. Součástí žádosti je i příloha, která je uvedena v příloze č. 2 tohoto MP, kdy tyto tiskopisy vycházejí z požadavků na obsah žádosti o schválení z hlediska bezpečnosti předpisu EU¹⁰⁾.
3. Žádost lze podat v listinné podobě, případně elektronicky prostřednictvím datové schránky.
4. Listinnou žádost lze odeslat na poštovní adresu: Drážní úřad, Bělehradská 222/128, 120 00, Praha 2, případně osobně prostřednictvím podatelny Drážního úřadu na stejné adrese. Jednotlivé dokumenty k žádosti je třeba doložit také elektronicky.
5. Pokud žadatel podá žádost pouze elektronicky datovou schránkou, je vhodné, aby tato žádost byla opatřena elektronickým podpisem oprávněné osoby v souladu s Obchodním rejstříkem.
6. Žádost se předkládá v českém jazyce¹¹⁾.

⁹⁾ Čl. 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic

¹⁰⁾ Příloha č. I Doporučení Komise (EU) 2019/780 ze dne 16. května 2019 o praktických opatřeních pro vydávání schválení z hlediska bezpečnosti provozovatelům infrastruktury

¹¹⁾ § 16 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Hlava II Nové (obnovené) OPD

Čl. 12 Nové OPD

1. O vydání nového OPD žádá zcela nový žadatel, tzn., že se jedná o nového PD celostátní nebo regionální, který pro tuto železniční infrastrukturu neměl nikdy vydané OPD a bude na předmětné infrastruktuře vykonávat správu a údržbu podle článku 8 odst. 1 a 2 tohoto MP.
2. Z důvodu časové náročnosti celého procesu posouzení se doporučuje podávat žádosti v předstihu až 6 měsíců před plánovaným zahájením činnosti provozování dráhy.

Čl. 13 Obnovené OPD

1. Pokud hodlá současný PD i nadále provozovat předmětnou železniční infrastrukturu, žádá o obnovení OPD, a to ještě před vypršením platnosti stávajícího OPD.
2. Při podávání žádosti o obnovení OPD by měl žadatel mimo informací, jež jsou obsažena ve stávajícím OPD popsat i změny v jeho systému zajišťování bezpečnosti, jež nastaly po vydání OPD do současnosti.
3. Z důvodu časové náročnosti celého procesu posouzení se doporučuje podávat žádosti v předstihu až 6 měsíců před skončením platnosti stávajícího OPD.

Hlava III Aktualizace OPD

Čl. 14

1. O aktualizaci celého, nebo části OPD žádá PD vždy, když dojde k významné změně v subsystémech infrastruktury, zabezpečení nebo energie nebo v zásadách jejich provozu a údržby. V případě vzniku takovýchto změn PD o nich neprodleně vyrozumí DÚ.
2. Podrobnosti k „významné změně“ jsou uvedeny v článku 15 tohoto MP.
3. Při podávání žádosti o aktualizaci OPD by měl žadatel mimo informací, jež jsou obsažena v OPD popsat i změny na systému zajišťování bezpečnosti provedené od data vydání současného OPD.
4. Z důvodu časové náročnosti celého procesu posouzení se doporučuje podávat žádosti v předstihu až 6 měsíců před plánovaným datem provozu na železniční infrastruktuře za jiných podmínek, než je stanovené ve stávajícím platném osvědčení (po podstatné, změně subsystémů infrastruktury, nebo změně provozu a údržby).

Čl. 15 Významná nebo podstatná změna

1. PD žádá o aktualizaci OPD vždy, když dojde k podstatné změně železniční infrastruktury (změna v signalizačních a zabezpečovacích systémech; změna procedur v provozu, změna postupů údržby infrastruktury vztahená k popisu v původně vydaném OPD)¹²⁾.

¹²⁾ Článek 12 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic
Článek 6 odst. 4 písm. e) 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

- Jestliže navrhovaná změna nemá dopad na bezpečnost – je nutné rozhodnutí řádně zdůvodnit a zdokumentovat¹³⁾.
2. Pokud navrhovaná změna má dopad na bezpečnost, tj. je to významná změna¹⁴⁾ žadatel doloží zprávu o posouzení bezpečnosti¹⁵⁾ a prohlášení navrhovatele¹⁶⁾.
 3. V případě potřeby nezávislého posouzení je Seznam uznaných nezávislých subjektů pro posuzování pro změny železničního systému dostupný na webových stránkách DÚ.

Hlava IV**Obecné informace k omezení a vydání nového OPD, administrativní změna
a odevzdání OPD****Čl. 16****Obecné informace k omezení a vydání nového OPD**

1. O omezení nebo odnětí oprávnění k provozování dráhy rozhoduje DÚ¹⁷⁾. DÚ podle povahy a rozsahu zjištěných nedostatků OPD rozhodnutím omezí nebo odejme, a to z následujících důvodů:
 - a) přestane-li být zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy dostatečný z důvodu podstatné změny právního předpisu upravujícího požadavky na bezpečné provozování dráhy, uloží drážní správní úřad PD povinnost tento systém upravit a stanoví mu k tomu přiměřenou lhůtu, neupraví-li PD ve stanovené lhůtě systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy tak, aby byl dostatečný, nebo
 - b) přestal-li PD splňovat podmínky pro vydání OPD.
2. Proti tomuto rozhodnutí se nelze odvolat a nelze jej přezkoumat v přezkumném řízení.
3. Rozhodne-li DÚ o omezení oprávnění PD provozovat dráhu, vydá nové OPD se změněným rozsahem provozované dráhy a s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního osvědčení. PD odevzdá původní OPD drážnímu správnímu úřadu do 15 dnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí¹⁸⁾.
4. DÚ informuje Evropskou agenturu pro železnice (ERA) o vydání OPD a o omezení nebo odnětí OPD provozovat dráhu bez zbytečného odkladu, nejpozději do 2 týdnů ode dne nabytí právní moci rozhodnutí¹⁹⁾.

Čl. 17**Administrativní změna a odevzdání OPD**

1. PD celostátní nebo regionální oznamuje DÚ změnu údaje obsaženého v OPD, a to ve lhůtě do 1 měsíce ode dne, kdy změna nastala. Současně předkládá doklady prokazující změny.
2. DÚ vydá nové OPD se změněnými údaji a s dobou platnosti odpovídající době platnosti původního OPD. PD odevzdá původní OPD do 15 dnů ode dne vydání nového OPD.

¹³⁾ článek 4 odst. 1 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

¹⁴⁾ článek 4 odst. 2 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

¹⁵⁾ čl. 15 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

¹⁶⁾ čl. 15 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

¹⁷⁾ § 19b odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

¹⁸⁾ § 19b odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

¹⁹⁾ § 19c zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Hlava V
Zánik oprávnění k provozování dráhy

Čl. 18

1. Oprávnění k provozování dráhy zaniká²⁰⁾:

- a) rozhodnutím DÚ o zrušení OPD, jestliže držitel OPD
 - i. přestal splňovat předpoklady a podmínky pro jeho vydání nebo
 - ii. závažně nebo hrubě porušil povinnosti stanovené ZOD nebo podmínky OPD nebo
 - iii. o to držitel požádal,
- b) uplynutím doby, na kterou bylo OPD vydáno,
- c) dnem zániku právnické osoby, která je držitelem OPD, pokud nedojde k přechodu práv,
- d) uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem OPD, pokud nedojde k přechodu práv.

Hlava VI
Správní řízení a příprava žádosti o vydání OPD

Čl. 19

Obecné zásady správního řízení o žádosti OPD

- 1. Řízení o žádosti o vydání OPD je zahájeno dnem, kdy žádost došla věcně a místně příslušnému správnímu orgánu²¹⁾. V daném případě se dnem zahájení řízení o vydání OPD rozumí den, kdy byla žádost doručena DÚ.
- 2. Pokud žádost o vydání OPD nemá předepsané náležitosti nebo obsahuje nedostatky, DÚ vyzve žadatele k doplnění nebo odstranění nedostatků²²⁾. Žadateli poskytne přiměřenou lhůtu a poučí jej o následcích neodstranění nedostatků v této lhůtě. Současně i přeruší řízení, kdy po dobu přerušení řízení lhůta pro vydání OPD neběží.

Čl. 20

Příprava žádosti o vydání OPD

- 1. Při přípravě žádosti je nezbytné, aby žadatel dodržoval obecně platnou právní úpravu, a to z hlediska jak národních předpisů, tak z hlediska zejména předpisů evropské unie.
- 2. Přehled nejdůležitějších dokumentů souvisejících s vedením řízení o vydání OPD je uveden v příloze č. 5 a 6 tohoto MP.

ČÁST ČTVRTÁ
OBSAH ŽÁDOSTI, VYDÁNÍ OPD A SPRÁVNÍ POPLATKY

²⁰⁾ § 18 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

²¹⁾ § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

²²⁾ § 45 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

	OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY (SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI)	MP 04
		Stránka 13/24

Čl. 21

Struktura a obsah žádosti

1. Žadatel o vydání OPD s infrastrukturou na území České republiky předkládá žádost na předepsaném formuláři, kdy žádost musí být řádně podepsána odpovědnou osobou (statutárním orgánem v souladu s obchodním rejstříkem).

Čl. 22

Požadovaná dokumentace a dokumenty k žádosti

Požadovanou dokumentaci zejména tvoří dokumenty uvedené v následujících odstavcích:

1. Příručka s popisem zavedeného systému bezpečnosti²³⁾, dokumentace by měla být podepsána v souladu s pravidly přijatými v systému a měla by odrážet aktuální situaci systému v době podání žádosti.
2. Důkazy o splnění podmínek příslušných vnitrostátních předpisů oznámených podle článku 8 a článku 10 odst. 3 písm. b) směrnice 798.
3. Mapovací tabulku, jejíž vzor je uveden v příloze č. 3 tohoto MP, křížové odkazy v rámci dokumentace systému zajišťování bezpečnosti s cílem určit umístění důkazu o tom, že jsou splněny příslušné požadavky CSM k SMS, platné technické specifikace pro interoperabilitu k subsystému provoz a řízení dopravy a požadavky příslušných vnitrostátních předpisů.
4. Dokumentace o TSI²⁴⁾, vnitřní předpisy PD, příp. předpisy s nimi související (směrnice, technologické postupy aj. na které se příručka bezpečnosti PD odkazuje).
5. Organizační řád a organizační schéma, ze kterých bude zřejmé vnitřní členění společnosti a pravidla organizace a řízení (tj. organizační útvary společnosti, jejich názvy a náplň činností, včetně stanovených funkcí jejich zaměstnanců, úlohou a zodpovědností. Z dokumentace musí být patrný vztah nadřízenosti a podřízenosti s důrazem na tok informací a zpětnou vazbu.
6. Vnitřní předpis
 - a) o odborné způsobilosti zaměstnanců, včetně popisu procesu školení pro jednotlivé pracovní funkce (včetně obsahové náplně školení), rovněž musí být z předpisu patrné, jaký subjekt školení zajišťuje a v případě externího zajištění školení certifikovaným subjektem i doklad o trvání smluvního vztahu,
 - b) o provozu a řízení dopravy na dané infrastruktuře, kde je zpracován popis činností zaměstnanců provozu (podrobnosti týkající se sestavy a technické kontroly vlaků před odjezdem, včetně podrobností týkající se zkoušky brzdy, obsluhy zařízení, posunu aj.),
 - c) týkající se údržby infrastruktury, včetně osoby odpovědné za evidenci a aktualizaci dokumentace,
 - d) o evidenci, hlášení a šetření MU a zjišťování jejich příčin, kdy v předpise musí být kromě stanovených postupů pro ohlašování MU i jasně stanovené funkce zaměstnanců, jež jsou za provozovatele pověřené a zodpovědné za zjišťování příčin a šetření těchto MU, včetně vymezení jejich odbornosti, dále pokud má PD tuto činnost

²³⁾ Příloha č. 2 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

²⁴⁾ TSI OPE

smluvně zajištěnou externí odborně způsobilou osobou (subjektem) i důkaz o trvání smluvního vztahu a stanovení podmínek, kdy šetření provádí externí subjekt a kdy PD.

7. Seznam zaměstnanců a jejich pracovní zařazení, u nichž je vyžadována odborná a zdravotní způsobilost, včetně důkazů (požadavky musí být vymezeny i pro zaměstnance externích subjektů – dodavatelů, jež se svou činností podílí na provozování předmětné dráhy jako např. revizní technici).
8. Dokumentace o zařazení a úloze vlastních zaměstnanců, příp. zaměstnanců dodavatele, jež svou činností ovlivňují provoz a jeho bezpečnost, včetně důkazů o tom, že splňují požadavky TSI a vnitrostátních předpisů.
9. Aktuální stav plánů nápravných opatření, k nápravě případů závažného nesouladu nebo jiných skutečností, jež byly zjištěny při dohledových činnostech, které proběhly od minulého posuzování, v případě u žádosti o obnovení či aktualizaci již vydaného OPD by toto mělo zahrnovat i případné dílčí přetrvávající nesrovnalosti dle zjištění z minulého posouzení.
10. Důkazy o zavedení systému vnitřního auditu, včetně záznamů z jejich průběhu, v případě zjištění i důkazy o přijetí a splnění opatření z nich vyplývajících, včetně předložení plánů vnitřních auditů na příslušný rok.
11. Popis a informace o infrastruktuře, seznam přejezdů a způsob jejich zabezpečení, SZZ, který odpovídá příloze č.2 tohoto MP.
12. seznam UTZ, průkazů UTZ, včetně záznamů o pravidelných revizích a prohlídkách; stanovení odpovědné osoby za evidenci dokladů k UTZ a sledování prohlídek a revizí, včetně dokladů revizních techniků jako je osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení v provozu²⁵⁾.
13. Systém SMS musí být vypracován s cílem koordinovat postupy PD v případě MU se všemi dopravci, kteří jeho dráhu využívají, dále s pohotovostními službami, aby se usnadnil rychlý zásah záchranných složek a dále se všemi ostatními subjekty, které by se mohly podílet na řešení MU.
14. PD musí k žádosti předložit seznam všech předpisů provozovatele s uvedením názvu předpisu, jeho předmětu a datem vydání. U předpisů je vhodné doplnit autora, včetně odpovědnosti za jeho aktualizaci. Ze seznamu by mělo být patrné, které z předpisů jsou závazné pro vlastní zaměstnance a které pro zaměstnance externích subjektů (dodavatelů) s uvedením, jak jsou tyto předpisy těmto subjektům zpřístupněny.
15. K problematice TSI OPE:
 - a) provozní postupy,
 - b) řízení dopravy a
 - c) dodatky týkající se provozování dráhy.

Čl. 23

Odpovědnost provozovatele dráhy za poskytnutí TSI OPE

1. PD je celkově odpovědný za poskytnutí všech příslušných požadavků, které mají splňovat vlaky, jimž je povolen provoz v jeho síti s ohledem na zeměpisné zvláštnosti jednotlivých tratí a funkční nebo technické specifikace.
2. PD musí zejména podle dodatku D1 TSI OPE prostřednictvím registru infrastruktury poskytnout informace o traťové kompatibilitě.

²⁵⁾ Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů

	OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY (SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI)	MP 04
		Stránka 15/24

3. Dokumentace PD musí obsahovat zejména:

a) pro zaměstnance, kteří povolují jízdy vlaků

- i. Veškeré informace nezbytné pro zajištění komunikace týkající se bezpečnosti mezi zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků, a doprovodem vlaku musí být stanoveny:
 - v dokumentech popisujících zásady komunikace (dodatek C TSI OPE),
 - v dokumentu s názvem Kniha formulářů.
- ii. PD musí tyto dokumenty vypracovat ve všech svých provozních jazycích.
- iii. V souladu se směrnicí 2012/34/EU je PD odpovědný za zveřejnění „provozního“ jazyka („provozních“ jazyků), který (které) používají jeho zaměstnanci v každodenním provozu.
- iv. Avšak tam, kde místní praxe vyžaduje možnost používání i druhého jazyka, musí PD určit zeměpisné hranice jeho používání.

b) PD musí určit postupy a prostředky pro:

- i. řízení jízdy vlaků v reálném čase,
- ii. provozní opatření na udržení co nejvyšší výkonnosti infrastruktury v případě zpoždění nebo mimořádných událostí, ať již skutečných nebo předpokládaných,
- iii. poskytnutí informací dopravcům v takových případech.

c) Postupy k provozu za zhoršených podmínek (nouzová opatření):

- i. PD ve spojení s dopravci musí stanovit postup, jakým se budou neprodleně vzájemně informovat o každé situaci, která narušuje bezpečnost, výkonnost a/nebo dostupnost železniční sítě nebo kolejových vozidel.
- ii. V případě provozu za zhoršených podmínek, spojeného s oblastí odpovědnosti provozovatele dráhy, musí PD poskytnout strojvedoucím formální pokyny o opatřeních, která se musí přijmout, aby byly zhoršené provozní podmínky bezpečně překonány.
- iii. PD ve spolupráci se všemi dopravci využívajícími jeho infrastrukturu, a podle potřeby i se sousedícími PD, musí stanovit, zveřejnit a zpřístupnit příslušná nouzová opatření a odpovědnosti přiřadit na základě požadavku snížit všechny negativní dopady vyplývající z provozu za zhoršených podmínek.
- iv. Požadavky plánování a reakce na takové události musí být přiměřené povaze a možné závažnosti zhoršených podmínek.
- v. Tato opatření musí minimálně zahrnovat plány na obnovení „normálního“ stavu sítě a mohou se týkat též:
 - poruch kolejových vozidel (např. poruch, které by mohly způsobit podstatné narušení provozu, postupů pro odtahování provozu neschopných vlaků),
 - poruch infrastruktury (např. přerušení dodávky elektřiny nebo podmínek, za kterých je možné odklonit vlak z předem dohodnuté tratě),
 - extrémních klimatických podmínek.

d) PD musí shromáždit a aktualizovat informace o kontaktech na své klíčové zaměstnance a zaměstnance dopravců, na které se lze obrátit v případě narušení

služby vedoucí k provozu za zhoršených podmínek. Tyto informace musí obsahovat kontaktní údaje pro pracovní i mimopracovní dobu.

- e) PD je odpovědný za sestavení vlastní Knihy pravidel v rámci svého systému řízení bezpečnosti. V knize pravidel je provozovatel povinen popsat provozní pravidla a postupy pro síť nebo její část pro okruh zaměstnanců, kteří plní úkoly ve vztahu k bezpečnosti. Provozní pravidla a postupy musí být popsány pro situace za normálního provozu, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích. Musí být konzistentní na všech tratích řízených tímto PD.
4. PD musí dopravcům poskytnout alespoň informace pro Tabulky traťových poměrů podle dodatku D2 TSI OPE; údaje jsou dostupné v registru infrastruktury (RINF). Tyto informace obsahují údaje, jež musí být vzaty v úvahu pro přizpůsobení provozu vlaků vlastnostem tratí a vlastnostem vozidel.

Čl. 24

Úloha provozovatele dráhy v železničním systému Unie při rozvoji a zvyšování bezpečnosti železnic

1. Podle RSD nesou společnou odpovědnost za bezpečné provozování železničního systému Unie a usměrňování rizik s tím spojených PD a dopravci, každý z nich za svou část systému. Z tohoto důvodu jsou povinni zavést nezbytná opatření k usměrňování rizik.
2. Každý PD, aniž je dotčena občanskoprávní odpovědnost, nese vůči uživatelům, zákazníkům, dotčeným pracovníkům a dalším subjektům (jakožto subjektům odpovědných za údržbu a subjekty mající dopad na bezpečný provoz, tj. výrobci, opravárenské podniky, dopravci, odesílatelé, příjemci a podniky zajišťující nakládku a vykládku aj.), odpovědnost za bezpečný provoz, včetně dodávek materiálu a subdodávek služeb. Z tohoto důvodu musí ve svých SMS zohledňovat i rizika spojená s činnostmi těchto subjektů a případných třetích stran.
3. Pokud je to vhodné, PD zavazuje smluvně ostatní subjekty (zmíněny v předchozím odstavci), které mohou mít vliv na bezpečný provoz dráhy, aby prováděly opatření k usměrňování rizik.
4. Pokud PD zjistí bezpečnostní riziko spojené se závadou, konstrukčními nedostatky či selháním technického vybavení:
 - a) přijme veškerá nezbytná opatření k řešení zjištěného bezpečnostního rizika;
 - b) nahlásí riziko příslušným zúčastněným stranám s cílem umožnit jim přijmout veškerá nezbytná nápravná opatření a zajistit tak nepřetržitý stav bezpečnosti.
5. PD ve smlouvě o přístupu k dopravní cestě (smlouva o provozování drážní dopravy) musí stanovit postupy a kroky, jež jsou potřebné pro spolehlivou, a především rychlou výměnu informací o činnosti zaměstnanců obou stran majících vliv na bezpečnost provozu²⁶⁾.

Čl. 25

Výroční zpráva o bezpečnosti

²⁶⁾ Regulační požadavek 4.1.1. 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

1. PD celostátní nebo regionální je povinen předložit do 31. května kalendářního roku DÚ výroční zprávu o bezpečnosti (VZoB) provozování dráhy za uplynulý kalendářní rok včetně příloh (podkladů pro EUROSTAT)²⁷⁾
2. Podrobnosti o formátu, členění a obsahu VZoB uvádí MP k vypracování výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, jehož aktuální verze je dostupná na webových stránkách DÚ.
3. VZoB je klíčový dokument, který poskytuje podrobný přehled o bezpečnostních opatřeních, incidentech a jejich řešení během uplynulého roku. Je důležitým nástrojem pro posuzování a zlepšování bezpečnosti na železnici.
4. Zpráva má obsahovat následující údaje:
 - a) informace o plnění bezpečnostních cílů, které si PD stanovil, a informace o plnění plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách;
 - b) údaje o závadách a poruchách při provozování dráhy, které mohly vést ke vzniku nehody nebo vážné nehody;
 - c) přehled bezpečnostních incidentů, tj. detailní popis všech nehod a MU, které se staly v důsledku činnosti PD během roku, včetně jejich příčin a následků;
 - d) bezpečnostní opatření, tj. informace o zavedených opatřeních a procesech, které mají za cíl zvýšit bezpečnost na železnici;
 - e) zprávu o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod pro hodnocení a posuzování rizik (CSM);
 - f) statistiky a analýzy, tj. data a analýzy týkající se bezpečnosti, jako jsou počty nehod, jejich typy a trendy;
 - g) doporučení a plány, tj. návrhy na zlepšení bezpečnosti a plány na implementaci nových opatření (AP).
5. VZoB je nejen důležitá pro PD, ale také pro DÚ, který na základě těchto zpráv může provádět kontroly a navrhnout případná zlepšení.

Čl. 26

Vydání OPD

1. DÚ rozhodne o žádosti OPD nejpozději do 4 měsíců ode dne zahájení řízení. Pokud však žádost nemá předepsané náležitosti, nebo obsahuje nedostatky, postupuje DÚ podle článku 19 odst. 2 tohoto MP.
2. DÚ vydá rozhodnutí OPD za následujících podmínek:
 - a) zavedl-li žadatel systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy podle nařízení 762, který je v souladu TSI OPE,
 - b) přijal-li žadatel opatření k dodržování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy.
3. Při rozhodování o žádosti o vydání OPD se zohlední zjištění získaná při kontrolní činnosti, provozoval-li žadatel již před podáním žádosti dráhu celostátní nebo regionální. Drážní úřad v OPD může stanovit podmínky k zajištění bezpečné výstavby, modernizace, údržby a opravy dráhy.
4. OPD je platné na dobu 5 let²⁸⁾. Vzor OPD je uveden v příloze č. 4 tohoto MP.

²⁷⁾ § 22 odst. 2 písm. j) zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

²⁸⁾ § 19 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Čl. 27**Správní poplatky za vydání OPD**

1. Za vydání OPD je PD povinen uhradit správní poplatek ve výši stanovené zvláštním právním předpisem²⁹⁾. Výše správního poplatku odpovídá druhu řízení o žádosti pro vydání OPD (nové OPD, obnovené OPD aktualizované OPD).
2. Po podání žádosti o vydání OPD je žadatel vyzván DÚ k úhradě odpovídající výše poplatku a o možnostech, jak správní poplatek uhradit.
3. Žadatel je srozuměn s tím, že pokud neuhradí správní poplatek, bude řízení žádosti o vydání OPD bez dalšího zastaveno³⁰⁾.

ČÁST PÁTÁ**SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI****Čl. 28****Požadavky bezpečnosti**

1. Všichni PD v rámci EU jsou povinni zavést vlastní systémy zajišťování bezpečnosti s cílem zajistit, aby železniční systém Unie byl schopen dosáhnout alespoň CST, že je v souladu s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI a že jsou používány odpovídající části CSM a vnitrostátní předpisy.
2. Všechny důležité části systému zajišťování bezpečnosti musí být zdokumentovány a musí být zejména popsáno rozdělení povinností v rámci organizace PD a dopravce (interface).
3. Rovněž musí být popsáno, jakým způsobem zabezpečuje vedení organizace řízení na různých úrovních, jakým způsobem je zapojení zaměstnanců a jejich zástupců na všech úrovních a jak je zajištěno soustavné zlepšování systému zajišťování bezpečnosti.
4. Obecně systém zajišťování bezpečnosti zahrnuje tyto základní prvky RSD³¹⁾ a dále požadavky zpracované v příloze II nařízení 762
 - a) bezpečnostní zásady schválené odpovědným ředitelem společnosti podle organizačního řádu organizace a sdělené všem zaměstnancům,
 - b) kvalitativní a kvantitativní cíle organizace v oblasti zachování a zvyšování bezpečnosti a plány a postupy pro dosažení cílů,
 - c) postupy zajišťující dodržování stávajících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených v TSI, oznámených vnitrostátních předpisech nebo úředních povoleních,
 - d) postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu provozu,
 - e) postupy a metody zjišťování a posuzování rizika a zavádění opatření k usměrňování rizik v případě, že změna provozních podmínek nebo zavedení nových materiálů představují nová rizika pro infrastrukturu nebo rozhraní člověk-stroj-organizace; důkazy o zapojení dalších zúčastněných stran do procesu posuzování rizik a vzájemné výměně rizik,
 - f) poskytování programů pro školení zaměstnanců a pro systémy za účelem udržení kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úrovně plnění úkolů, včetně opatření pro fyzickou a psychickou způsobilost zaměstnanců,

²⁹⁾ Pol. 58 písm. i a pol. 58 písm. j) zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

³⁰⁾ § 66 odst. 1 písm. d) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

³¹⁾ článek 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic

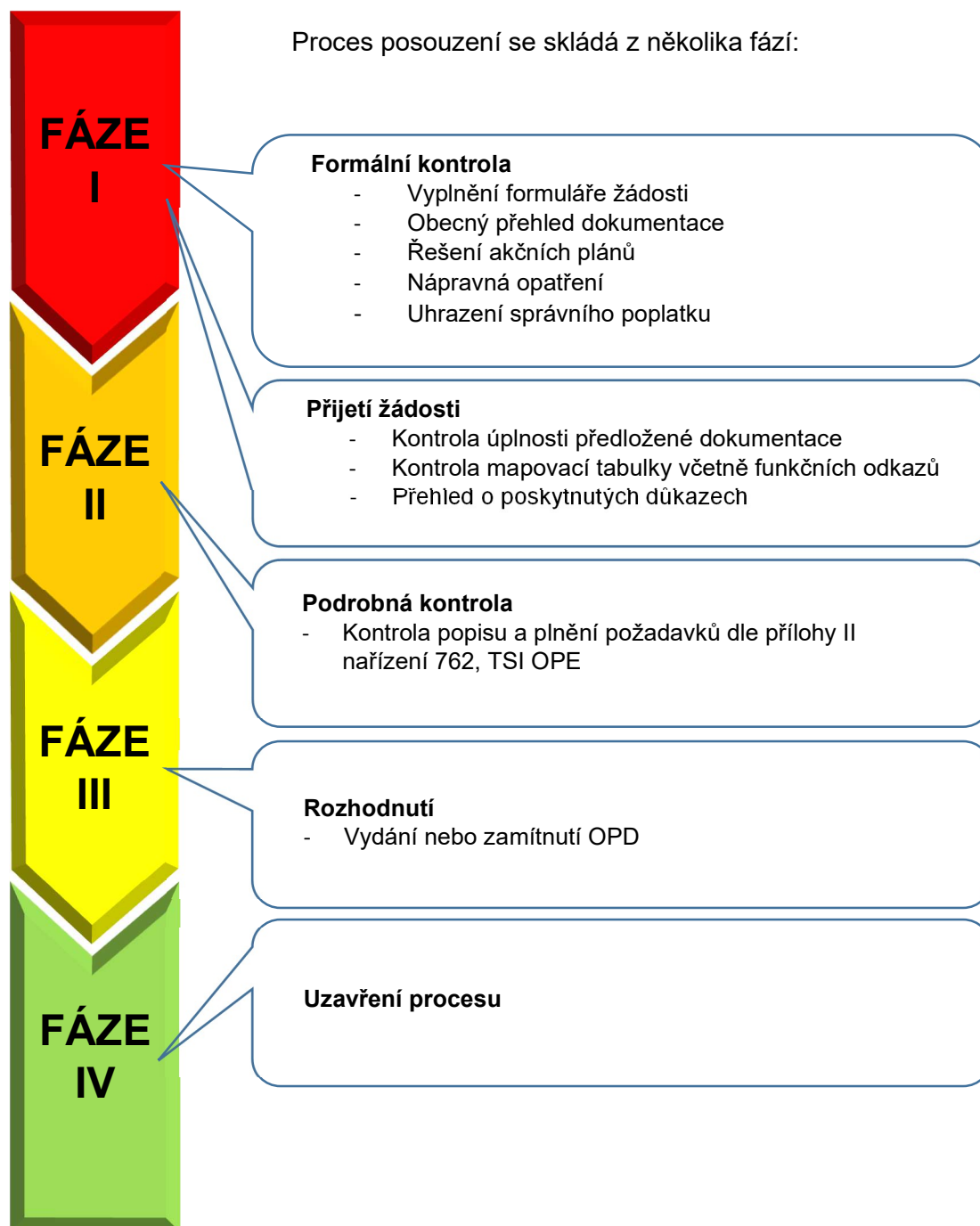
- g) opatření zajišťující poskytování dostatečných informací uvnitř organizace a podle potřeby mezi organizacemi železničního systému (např. zaústění jiných PD, dopravci, organizacemi zajišťujícími údržbu infrastruktury aj.); TSI OPE obsahuje požadavky týkající se různých dokumentů, včetně těch, které se týkají komunikace mezi zaměstnanci dopravce a PD – existuje povědomí o všech těchto dokumentech (knize tras, knize jízdních řádů, knize formulářů....) a tyto dokumenty obsahují soubor komunikačních protokolů, nebo médií pro jasnou a rychlou výměnu formalizovaných informací ovlivňujících provoz, zejména pro jízdu vlaků v režimu provozu za zhoršených podmínek,
- h) postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro řízení nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací,
- i) postupy zajišťující, aby byly mimořádné události, mimořádnosti a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány, a aby byla přijímána nezbytná preventivní opatření,
- j) zajištění zásahových plánů, varování a informací v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy,
- k) uplatňování CSM,
- l) ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti a přezkumu vedením organizace.

ČÁST ŠESTÁ

POSTUPY A PROCESY

Čl. 29

Proces posouzení

**Čl. 30****Formální kontrola žádosti**

1. V rámci I. fáze po podání žádosti probíhá formální kontrola:

- a) správnosti a úplnosti údajů ve formuláři žádosti (shoda s údaji v OR),
- b) uhrazení správního poplatku,
- c) úplnost dokumentace přiložené k žádosti (tzn., zda spis žádosti obsahuje dostatečné důkazy, je strukturován a obsahuje odkazy tak, aby mohl být řádně posouzen podle požadavků na systém zajišťování bezpečnosti a podle příslušných vnitrostátních předpisů),

- d) zda je do předložené dokumentace zahrnut současný stav plánu (nebo plánů) opatření vypracovaného (nebo vypracovaných) PD za účelem vyřešení veškerých zásadních nesplněných požadavků a dalších problematických oblastí zjištěných během činností dohledu od předchozího posouzení nebo zda je popřípadě zahrnut současný stav plánu (nebo plánů) opatření vypracovaného (nebo vypracovaných) PD za účelem vyřešení přetrvávajících problémů z předchozího posouzení.
2. Pokud jsou zjištěny nějaké nesrovnalosti, je žadatel vyzván, aby ve stanovené lhůtě nedostatek odstranil.
3. Po odstranění formálních nedostatků, nebo pokud je žádost neobsahuje, je žadateli zasláno oznámení o zahájení řízení.

Čl. 31 Přijetí žádosti

1. V rámci II. fáze již začíná podrobná kontrola dokumentace a hodnocení žádosti:
- a) jsou přezkoumávány všechny předložené dokumenty, kontroluje se jejich konzistence a správnost,
 - b) systém řízení bezpečnosti se ověřuje z hlediska souladu s požadavky přílohy II nařízení 762, dále s požadavky TSI platnými pro železniční infrastrukturu (TSI Řízení dopravy a v případě potřeby s dalšími TSI) a s vnitrostátními předpisy,
 - c) přijatá bezpečnostní opatření DU, která se týkají jejich bezpečnostních doporučení vydaných DI, a sledování stavu implementace,
 - d) zavedená bezpečnostní opatření, která se nevztahují k bezpečnostním doporučením. To znamená, přijatá bezpečnostní opatření, která nesouvisí s bezpečnostními doporučeními pro zvýšení bezpečnosti železničního systému (např. organizační, provozní opatření) a sledování jejich stavu implementace.
2. Žadatelům se doporučuje, aby si zkontrolovali dokumentaci s údaji, jež uváděli v předkládaných VZoB.
3. V případě pochybností nebo nesrovnalosti, je žadatel vyzván, aby poskytl příslušná vysvětlení a předložil další doklady. Pro odpověď na výzvu bude žadateli stanovena lhůta přizpůsobená složitosti problematiky obsažené ve výzvě. Žadatel předloží odpověď na žádost ve lhůtě v ní uvedené. Při nedodržení stanovené lhůty lze výjimečně po dohodě s posuzovatelem lhůtu prodloužit, nebo žádost po výzvě zamítnout.
4. V rámci podrobného posuzování, zejména u žádostí o prodloužení bezpečnostního oprávnění, jsou ověřovány i výsledky dozorové činnosti z posledních let. Kromě toho je žadatel během řízení rovněž informován o důkazech, jež byly ve věci shromážděny.
5. V rámci řízení k získání OPD může DÚ v dohodnutých termínech provádět státní dozory v prostorách žadatele v rozsahu nezbytném pro posouzení žádosti. Tato možnost bude zpravidla využita v případě pochybností o výsledcích předchozí dozorové činnosti.
6. Po kladném podrobném posouzení je žadateli oznámeno ukončení důkazního řízení. V případě negativního posouzení budou žadateli písemně sděleny důvody nesplnění podmínek pro vydání OPD spolu se stanovenou lhůtou pro odpověď na dopis. Pokud žadatel poskytne vysvětlení nebo dodatečné důkazy, budou posouzeny a zahrnuty do důkazů a mohou ovlivnit konečné rozhodnutí.
7. Stejně jako u posuzování systému bezpečnosti dopravců (železničních podniků) se i u posuzování PD může vyskytnout tzv. „přetrvávající problém“, to je méně závažná záležitost zjištěná při posuzování žádosti o OPD (schválení z hlediska bezpečnosti), která nebrání jeho vydání a která může být odložena z hlediska dohledu na později.

Čl. 32**Rozhodnutí o žádosti OPD a administrativa**

1. V rámci III. fáze na základě shromážděných důkazů je buď vydáno rozhodnutí o udělení nebo o zamítnutí žádosti o vydání OPD. Proti rozhodnutí o žádosti o vydání OPD se nelze odvolat a nelze je přezkoumat³²⁾. Žadatel má možnost se proti rozhodnutí odvolat u příslušného soudu v souladu s vnitrostátním právem.
2. V rámci IV. fáze se provádí administrativní úkony spojené se shromážděním a kompletace dokumentace procesu posouzení. Setřídění a archivace dokumentů, která bude využita pro dohledovou činnost a další budoucí posuzování.

Čl. 33**Aplikace postupu v procesu posouzení podle Doporučení 780**

1. Žadatel o OPD má právo využít možnosti aplikace přímého účinku Doporučení 780 u jím zvolených částí své žádosti. Ve své žádosti pak musí uvést konkrétní ustanovení předmětného Doporučení 780, u nichž bude výslovně žádat o přímý účinek.
2. Žadatel může ještě před samotným podáním žádosti o OPD požádat DÚ o procesní fázi, jež předchází předložení žádosti, tzv. „přípravnou komunikaci“. Během této přípravné komunikace si žadatel od DÚ může vyžádat další informace o následujících fázích posouzení bezpečnosti.
3. Žádá-li žadatel o přípravnou komunikaci, předloží DÚ informace obsažené v žádosti o vydání OPD podle přílohy č. 1 tohoto pokynu, a to včetně požadovaných příslušných dokumentů zde uvedených.
4. DÚ může v procesu posuzování žádosti zjištěné nedostatky rozdělit do následujících kategorií:
 - a) typ 1 – problémy, které pro pochopení žádosti vyžadují odpověď žadatele;
 - b) typ 2 – problémy, které mohou vést k doplnění žádosti nebo drobnému opatření ze strany žadatele, toto opatření je na uvážení žadatele a nebrání vydání schválení z hlediska bezpečnosti,
 - c) typ 3 – problémy, které vyžadují konkrétní opatření na straně žadatele, které lze provést až po vydání schválení z hlediska bezpečnosti; opatření k vyřešení problému navrhuje žadatel po dohodě s vnitrostátním bezpečnostním orgánem, který problém odhalil,
 - d) typ 4 – problémy, které vyžadují doplnění žádosti nebo konkrétní opatření na straně žadatele; schválení z hlediska bezpečnosti se nevydává, dokud není problém vyřešen nebo pokud ve schválení z hlediska bezpečnosti nejsou uvedena omezení či podmínky použití, které problém řeší; jakékoli opatření k vyřešení problému navrhuje žadatel po dohodě s vnitrostátním bezpečnostním orgánem, který problém odhalil.
5. Poté, co žadatel v závislosti na typu problému DÚ odpoví nebo přijme opatření, DÚ zjištěné nedostatky znovu posoudí (nyní již včetně doložených dokumentů) a případně změny jejich kategorizaci a přidělí každému z identifikovaných problémů jeden z následujících statusů:
 - a) „nedořešená záležitost“, jestliže důkazy poskytnuté žadatelem nejsou uspokojivé a jsou stále zapotřebí další informace,
 - b) „přetrvávající problém, který je předmětem dohledu“, jestliže přetrvávající problém stále existuje a zároveň jde o méně závažnou záležitost zjištěnou při posuzování žádosti OPD, která však nebrání jeho vydání,
 - c) „záležitost uzavřena“, jestliže žadatel poskytl uspokojivou odpověď a nezůstaly žádné přetrvávající problémy.

³²⁾ § 19 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

6. V případě nevydání OPD, nebo stanovení jiných omezení, či podmínek použití, než jaké byly požadovány v žádosti, může žadatel v přiměřeném časovém rámci požádat o přezkum rozhodnutí.
7. Přezkum se zaměřuje na otázky, které byly důvodem, proč se rozhodnutí DÚ odchýlilo od požadavků žadatele.
8. Pokud je rozhodnutí o nevydání schválení z hlediska bezpečnosti nebo o stanovení jiných omezení nebo podmínek použití, než jaké byly požadovány v žádosti, potvrzeno, může se proti němu žadatel odvolat u příslušného soudu v souladu s vnitrostátním právem.

ČÁST SEDMÁ

KONTROLA A PŘESHraniČNÍ INFRASTRUKTURA

Čl. 34

Kontrola

1. Po vydání OPD může mimo jiné DÚ v souladu s Nařízením 761 vykonávat činnosti dohledu, aby ověřil, zda jsou opatření systému zajišťování bezpečnosti během provozu účinně využívána a zda jsou veškeré požadavky průběžně plněny. Postup pro dohled je stanoven v příloze I Nařízení 761.
2. Pro dohled DÚ uplatňuje zásady stanovené v příslušné CSM pro dohled uvedené v čl. 6 odst. 1 písm. c) RSD, s cílem zajistit, aby činnosti dohledu zahrnovaly zejména kontrolu toho, zda provozovatelé dráhy uplatňují:
 - a) systémy zajišťování bezpečnosti, ke sledování jejich účinnosti;
 - b) jednotlivé nebo částečné prvky systému zajišťování bezpečnosti včetně provozních činností, zajišťování údržby a materiálu a využívání subdodavatelů, ke sledování jejich účinnosti;
 - c) příslušné CSM.
3. S odkazem na čl. 31 odst. 5. tohoto MP může DÚ v rámci řízení k získání OPD v dohodnutých termínech provádět kontroly nebo státní dozory v prostorách žadatele v rozsahu nezbytném pro posouzení žádosti. Tato možnost bude zpravidla využita v případě pochybností o výsledcích předchozí dozorové činnosti.
4. DÚ je oprávněn vykonávat státní dozor nad dodržováním povinností stanovených ZOD nebo jinými právními předpisy a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, v oblasti drah³³⁾. Postup se pak řídí Zákonem 255.
5. Přesahuje-li dráha státní hranici České republiky, DÚ v souvislosti s výkonem státního dozoru v oblasti bezpečnosti, spolupracuje s příslušným orgánem jiného členského státu.

Čl. 35

PřeshraniČNÍ infrastruktura

1. V případě přeshraniční infrastruktury jsou v současné situaci závazná místní pohraniční ujednání (MPU) o spolupráci provozovatelů drah vždy pro konkrétní úsek přeshraničního provozu. Traťový úsek je definován jako úsek mezi stanicemi styku, přičemž stanice styku je místo, kde končí a začíná odpovědnost za provozování dráhy, kontrolu, opravy a údržbu jednotlivých částí provozované infrastruktury příslušné smluvní strany (např. koleje, trakční vedení, telekomunikační zařízení, zabezpečovací zařízení). Předmětné místo je pak stanovené kilometrickou polohou v příslušných MPU.

³³⁾ § 58 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

2. MPU jsou specifické dohody mezi železničními správami sousedních států, které upravují podmínky pro provozování železniční dopravy přes státní hranice. Tyto ujednání zahrnují popis infrastruktury včetně schémat a údajů o případných místních zvláštnostech, pravidla pro posun, řízení provozu a organizování drážní dopravy, provozní jazyk. Dále ustanovení týkající se bezpečnostních opatření, MU a přeprav mimořádných zásilek a nebezpečného zboží.

ČÁST OSMÁ
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Čl. 36
Seznámení se s předpisem

Představení s tímto MP prokazatelně seznámí všechny podřízené zaměstnance.

Čl. 37
Platnost a účinnost

Tento MP nabývá platnosti vyhlášením a účinnosti dnem 1. 1. 2026.