

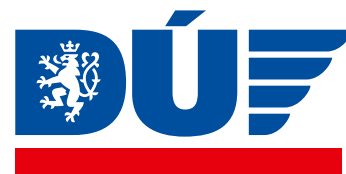


METODICKÝ POKYN

pro získání, změnu, nebo obnovení Osvědčení
pro subjekty odpovědné za údržbu železničních
vozidel a Osvědčení pro funkce
údržby (osvědčení SOÚ a FÚ)

MP 05

Platnost od: 20. 3. 2025



OBSAH

Čl. 1: Úvodní ustanovení	1
Čl. 2: Definice pojmů použitých v tomto metodickém pokynu	2
Čl. 3: Systém údržby a jeho základní principy	3
Čl. 4: Systém udělování osvědčení a platnost osvědčení	4
Čl. 5: Rámcový popis procesu udělení nebo obnovení osvědčení a činnosti dohledu	5
Čl. 6: Podávání žádostí o udělení, obnovení nebo změnu osvědčení	5
Čl. 7: Proces udílení osvědčení SOÚ a FÚ podrobně	7
Čl. 8: Změna a obnovení osvědčení	9
Čl. 9: Odebrání osvědčení	9
Čl. 10: Praktické informace	10
Čl. 11: Další informace.	13
Čl. 12: Závěrečná ustanovení	13

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Formulář žádosti o osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu

Příloha č. 2 – Formulář žádosti o osvědčení pro funkce údržby

Příloha č. 3 – Formulář plnění požadavků přílohy II Prováděcího nařízení 2019/779

Čl. 1: Úvodní ustanovení

1. Dne 31. května 2011 vstoupilo v platnost Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ze dne 10. května 2011 o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007, kterým byl zaveden systém udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu a funkce údržby nákladních vozů, jak je uvedeno v článku 14 odstavce 1, Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice 2016/798“), v platném znění.
2. Dne 5. června 2019 vstoupilo v platnost Prováděcí 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 (dále jen „prováděcí nařízení 2019/779“), které povinnost certifikace subjektů odpovědných za údržbu a funkce údržby dále rozšiřuje na všechna železniční kolejová vozidla v souladu se záměrem popsáním v článku (34) Směrnice 2016/798. Počátek aplikace byl stanoven na 16. červen 2020¹.
3. Účelem systému udělování osvědčení je prokázat, že subjekt odpovědný za údržbu v rámci své činnosti zavedl systém údržby² železničních kolejových vozidel a je schopen plnit požadavky stanovené v Prováděcím nařízení 2019/779. Tímto by mělo být zaručeno, že všechna železniční kolejová vozidla, za jejichž údržbu je daný subjekt odpovědný za údržbu odpovědný, jsou v bezpečném provozuschopném stavu.
4. Každému vozidlu musí být před jeho použitím na síti přidělen subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt musí být zapsán v registru vozidel v souladu s článkem 47 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii³.
5. Subjektem odpovědným za údržbu může být železniční podnik, výrobce, opravárenský podnik, provozovatel infrastruktury, držitel vozidla nebo výjimečně i jiný subjekt⁴.
6. Subjekty odpovědné za údržbu všech druhů železničních kolejových vozidel registrovaných ve vnitrostátním a/nebo evropském registru vozidel, jež mají být používány na železniční síti v rámci Společenství (mimo stanovených výjimek⁵), musí být držiteli platného osvědčení⁶. Subjekty odpovědné za údržbu jiných železničních kolejových vozidel než nákladních vozů musely získat osvědčení nejpozději do 16. června 2022⁷.
7. Tento metodický pokyn je určen pro žadatele se sídlem v České republice, kteří žádají o Osvědčení o shodě subjektu odpovědného za údržbu (SOÚ) a Osvědčení o shodě pro funkce údržby (FÚ) u Drážního úřadu (dále jen “DÚ”) jakožto Ministerstvem dopravy pověřeného certifikačního orgánu pro ECM v České republice.

1 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 17

2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 2

3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 1

4 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, příloha III (formuláře žádosti)

5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 15 a Zákon 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění

6 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 4

7 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 15, odst. 5

Čl. 2: Definice pojmů použitých v tomto metodickém pokynu

8. **Certifikační komise** – osoba nebo skupina osob pověřená certifikačním orgánem, aby vydala rozhodnutí o certifikaci (případně jejím přerušení či odebrání) na základě všech informací souvisejících s posuzováním, jeho přezkoumáním a jakýchkoli dalších relevantních informací. Certifikační komise nesmí být vystavena žádnému obchodnímu, finančnímu a jinému tlaku, který by mohl ovlivnit rozhodnutí. V podmínkách Drážního úřadu je certifikační komise dvoučlenná a sestává výhradně z osob, které nebyly zapojeny do procesu posuzování žadatele o osvědčení.
9. **Certifikační orgán** – v podmínkách České republiky se jedná o národní bezpečnostní úřad (Drážní úřad) jednající jako certifikační orgán pro ECM na základě pověření Ministerstva dopravy České republiky.
10. **Držitel (vozidla)** – fyzická nebo právnická osoba, jež vozidlo vlastní nebo má právo je užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsána jako vlastník vozidla nebo jako osoba oprávněná je užívat v registru vozidel uvedeném v článku 47 směrnice (EU) 2016/797. V některých předpisech se vlivem rozdílného překladu používá pro držitele vozidla pojem „provozovatel vozidla“. Držiteli vozidla Drážní úřad ve spolupráci s Evropskou železniční agenturou přiděluje VKM kód za podmínek podle dodatku Pa TSI OPE od 1. 1. 2014.
11. **Hodnotitelský tým** – skupina osob, která prostřednictvím certifikačního auditu (ústního jednání) realizuje posouzení shody zavedeného systému údržby žadatele s požadavky přílohy II Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.
12. **Kategorie vozidel** – v souladu s žádostmi předepsanými přílohou III Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 se pro účel certifikace systému údržby člení železniční vozidla do kategorií: lokomotivy, nákladní vozy, osobní vozy, ucelené jednotky (včetně motorových vozů), vysokorychlostní vozidla, speciální vozidla a traťové stroje (používána též zkratka OTM's).
13. **Oprávérenský podnik** je poskytovatelem funkce F4 – provádění údržby v rámci systému údržby definovaného v článku 14, odst. 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798. Významově se kryje s pojmem „údržbářská dílna“ – viz níže.
14. **Provozovatel infrastruktury** je provozovatel infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.
15. **Subjekt odpovědným za údržbu** (entity in charge of maintenance – ECM) je subjekt zapsaný jako ECM v registru vozidel uvedeném v článku 47 směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.
16. **Typ drážního vozidla** – skupina drážních vozidel se shodnými technickými a konstrukčními vlastnostmi, které jsou jako typ schváleny pro provoz na dráze. Typy vozidel, které byly schváleny po roce 2012, jsou evidovány v Evropském registru schválených typů (ERATV).
17. **Údržbářskou dílnou** (údržbářským centrem) se rozumí mobilní nebo stálý subjekt sestávající ze zaměstnanců, včetně zaměstnanců s odpovědností za řízení, z nástrojů a zařízení uspořádaných za účelem provádění údržby vozidel a jejich částí, konstrukčních součástí a podsestav.

18. **Vlastník** (vozidla) je subjekt, který má k vozidlu vlastnická práva.
19. **Vozidlo** je podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic železniční vozidlo, které je vhodné k provozování po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní; vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů.
20. **Výrobce vozidla** je výrobce ve smyslu čl. 2 bodu 36 směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.
21. **Železničním podnikem** (dopravcem) je železniční podnik ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které poskytují pouze trakci. V podmínkách České republiky se železničním podnikem rozumí provozovatel drážní dopravy neboli dopravce – viz § 2, odst. (4) Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

Čl. 3: Systém údržby a jeho základní principy

22. **Systém údržby** tak, jak je definován ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článku 14, a dále podrobně popsán v příloze II Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779, sestává ze čtyř funkcí, které lze značit písmeny „a“ až „d“ nebo „F1“ až „F4“:
- a) **funkce řízení** (dále jen „F1“), jejímž účelem je dohlížet na funkce údržby uvedené v písmenech b), c) a d) a tyto funkce koordinovat a zajistit bezpečný stav vozidla v železničním systému;
 - b) **funkce rozvoje údržby** (dále jen „F2“), jež spočívá v odpovědnosti za správu dokumentace o údržbě, včetně jejího uspořádání, na základě údajů o konstrukci a provozu a rovněž na základě výkonnosti a využívání zkušeností;
 - c) **funkce řízení údržby vozidlového parku** (dále jen „F3“), jejímž účelem je řídit vyjímání vozidel z provozu za účelem provedení údržby a jejich navrácení do provozu po provedení údržby;
 - d) **funkce provádění údržby** (dále jen „F4“), jejímž účelem je provádět požadovanou technickou údržbu vozidla nebo jeho částí, včetně dokumentace o uvolnění do provozu.
23. Každý subjekt odpovědný za údržbu (ECM) musí mít v rámci svého systému údržby pro každé jednotlivé vozidlo zajištěny vždy všechny uvedené funkce, přičemž funkci F1, která se osvědčuje osvědčením SOÚ, provádí vždy tento subjekt sám. Zajištění ostatních funkcí F2, F3 a F4 se osvědčuje osvědčením FÚ a subjekt si je zajišťuje buď sám, nebo dodavatelsky za využití externích organizací, které jsou pro dané funkce systému údržby certifikovány (jsou držiteli certifikátu FÚ pro tyto funkce)⁸. Subjekt odpovědný za údržbu je ale vrcholově odpovědný za funkčnost celého systému údržby, tedy i za výsledek činností údržby zadaných vnějšímu subjektu a musí mít zaveden systém sledování jejího provádění (včetně výstupní kontroly provedených prací a předání)⁹. V případě např. mimořádné události, která nastane při provozu drážního vozidla s prokázaným vlivem špatné nebo nedostatečné údržby, nese odpovědnost právě subjekt vedený v registru drážních vozidel (EVR) jako ECM daného vozidla.

⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, články 9 a 10

⁹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 9, odst. 3

24. Platný smluvní vztah v případě externího zajišťování funkcí údržby je předmětem kontroly při prvotní certifikaci, recertifikaci i pravidelných dohledech u subjektu odpovědného za údržbu. Rovněž veškeré změny v zajišťování jednotlivých funkcí systému údržby je subjekt odpovědný za údržbu (ECM) povinen neprodleně hlásit svému certifikačnímu orgánu (v ČR obvykle DÚ).
25. **Úrovně provádění údržby:** Pro funkci provádění údržby (F4) ctí DÚ ze strany ERA¹⁰ doporučené členění údržby do pěti úrovní, které se uvádí i do certifikátu pro FÚ:
- **První úroveň** – zahrnuje kontrolní činnosti a zkoušky, které jsou prováděny obvykle provozním personálem dopravce před odjezdem nebo během jízdy vlaku. Z hlediska certifikace ECM se nebere v úvahu.
 - **Druhá úroveň** – zahrnuje prohlídky, kontroly, zkoušky, rychlé výměny vyměnitelných dílů (např. brzdových zdrží) a preventivní či nápravná opatření krátkodobého trvání mezi dvěma plánovanými jízdami – tzn. bez omezení plánovaného provozního využití vozidla.
 - **Třetí úroveň** – odpovídá činnostem, které se provádějí převážně v dílnách údržbářského centra nebo za využití mobilní dílny. Zahrnuje provádění preventivní a nápravné údržby a plánované výměny dílů. Pro tuto úroveň údržby už je obvykle nutné vozidlo odstavit z provozu.
 - **Čtvrtá úroveň** – zahrnuje hlavní údržbářské činnosti, všeobecně nazývané jako vyvazovací opravy (modulárních subsystémů nebo kompletního vozidla). Provádí se v dílnách údržbářského centra nebo u výrobce a vyžaduje vybavení dílny těžkou mechanizací (zvedáky, jeřáb, ...).
 - **Pátá úroveň** – zahrnuje opravy nejvyšších stupňů, opravy vozidel po násilném poškození, celkové rekonstrukce, úpravy a modernizace s výjimkou případů, kdy se provádí nové schvalování podle Směrnic interoperability.

Čl. 4: Systém udělování osvědčení a platnost osvědčení

26. Udělování osvědčení je založeno na posouzení schopnosti subjektu odpovědného za údržbu a subjektu provádějícího funkce údržby splnit požadavky stanovené v příloze II Prováděcího nařízení 2019/779 a soustavně je uplatňovat¹¹.
27. Osvědčení SOÚ a FÚ jsou platná ve všech členských státech Unie¹². Přehled všech vydaných osvědčení ve všech členských státech je dostupný na webu ERADIS: <https://eradis.era.europa.eu>.
28. DÚ jako orgán udělující osvědčení použije při posuzování žádostí požadavky a hodnotící kritéria stanovené v přílohách I a II Prováděcího nařízení 2019/779.
29. DÚ jako orgán udělující osvědčení přijme rozhodnutí o vydání osvědčení nejpozději do čtyř měsíců poté, co mu žadatel předloží veškeré potřebné doklady a vyžádané doplňující informace¹³.

10 Dokument Guide for the application of Article 14 of Directive (EU) 2016/798 and Commission Implementing Regulation (EU) No 2019/779 on a system of certification of entities in charge of maintenance for vehicles

11 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 4 c)

12 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 5

13 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 7, odst. 5

30. DÚ vydá namísto písemného vyhotovení rozhodnutí osvědčení SOÚ a FÚ¹⁴ (v digitální podobě s elektronickým podpisem) s vyznačenou dobou platnosti, která činí nejvýše 5 let od vydání¹⁵.

Čl. 5: Rámcový popis procesu udělení nebo obnovení osvědčení a činnosti dohledu

31. Proces udělení nebo obnovení osvědčení má následující strukturu:
- a) podání žádosti orgánu udělujícímu osvědčení (DÚ);
 - b) přezkoumání žádosti ze strany DÚ (možnost dodatečného vyžádání podkladů od žadatele);
 - c) v případě kompletní žádosti zahájení správního řízení k procesu udělení osvědčení;
 - d) posuzování (ústní jednání) v sídle a na dílenských pracovištích žadatele;
 - e) výzva a uhrazení správního poplatku dle zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích;
 - f) v případě zjištění nedostatků s delší dobou řešení či neuhrazení správního poplatku přerušení správního řízení na dobu do odstranění nedostatků nebo uhrazení správního poplatku;
 - g) vydání Zprávy s doporučením hodnotitelského týmu vydání osvědčení certifikační komisi;
 - h) rozhodnutí certifikační komise o udělení osvědčení;
 - i) vydání osvědčení (v digitální podobě) a jejich odeslání žadateli datovou schránkou.
32. Na dokončený proces udělení nebo obnovení osvědčení navazuje:
- a) činnost dohledu v průběhu doby platnosti osvědčení¹⁶, v rámci kterého je výběrem vhodných kontrolních témat prověřováno soustavné plnění požadavků přílohy II Prováděcího nařízení 2019/779 a řádné provádění předepsané údržby vozidel daného subjektu (přehled stavu proběhů všech vozidel daného ECM do předepsané údržby, a to až do nejvyšších stupňů údržby, tj. periodických obnov, si DÚ vyžádá v oznámení o vykonání kontroly);
 - b) proces recertifikace (obnovení platnosti osvědčení po vypršení lhůty platnosti původního osvědčení).

Čl. 6: Podávání žádostí o udělení, obnovení nebo změnu osvědčení

33. Každý žadatel podává DÚ svou žádost (žádosti) o udělení, obnovení nebo změnu osvědčení a odpovídá za správnost a úplnost v ní uvedených údajů.
34. Žádost o osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu a žádost o osvědčení pro funkce údržby se podává na čitelně vyplněném úředním tiskopise. Tiskopisy jsou definovány v Prováděcím nařízení 2019/779, příloze III. Jestliže žadatel o osvědčení žádá o funkci řízení, vyplňuje vždy Žádost o osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu (tiskopis v příloze č. 1 tohoto metodického pokynu); pokud žadatel o osvědčení žádá o funkci rozvoje údržby, funkci řízení údržby vozidlového parku či funkci provádění údržby, vyplňuje Žádost o osvědčení pro funkce údržby (tiskopis v příloze č. 2 tohoto metodického pokynu).
35. Do obou žádostí musí žadatel v bodech 5.2 uvést, pro jaké kategorie vozidel požaduje svůj systém údržby certifikovat (nákladní vozy, osobní vozy, lokomotivy, ucelené jednotky, vysokorychlostní vozidla, speciální vozidla, případně jiná vozidla – nutno specifikovat).

14 Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 43b, odst. 4

15 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 7, odst. 8

16 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 8, odst. 1

36. Přílohou k žádosti dle přílohy III Prováděcího nařízení 2019/779 musí být:

- a) doklad, že žadatel o osvědčení má platný a aktualizovaný předpis pro údržbu vozidlových řad, za které bude bezprostředně po dokončení procesu certifikace jako ECM odpovědný, resp. (v případě recertifikace) za které již odpovědný je, tj. které již má zahrnuty do systému údržby. Možné je také přiložit přímo předpis;
- b) u vozidel schvalovaných v souladu s TSI plní úlohu předpisu pro údržbu kniha údržby (tj. soubor dokumentace údržby tak, jak je popsán v TSI) každého konkrétního vozidla;
- c) kopie z pohledu systému řízení a systému údržby relevantních certifikátů, jež žadatel o osvědčení vlastní;
- d) přehled plnění požadavků přílohy II Prováděcího nařízení 2019/779 – žadatel o osvědčení se musí vyjádřit ke každému bodu této přílohy v rozsahu podané žádosti. Pro sestavení přehledu je možné využít tabulku v příloze č. 3 tohoto metodického pokynu. Přehled musí mít v záhlaví vyplněn název společnosti a v zápatí datum vydání a stránkování). K žádosti je nezbytné přiložit (ideálně v elektronické formě, např. na flashdisku nebo CD) veškerou interní dokumentaci, na kterou je v přehledu plnění požadavků dle přílohy II odkazováno;
- e) soupis (v MS Word či PDF) k žádosti přiložené interní dokumentace žadatele s uvedením verze a počátku platnosti každého z dokumentů;
- f) Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti v souladu s Prováděcím nařízením 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 ve znění nařízení Komise (EU) 2015/1136 ze dne 13. července 2015 (dále jen „nařízení 402/2013“) v případech:
 - i. jedná-li se o první certifikaci, tedy vydání nového (nových) osvědčení, není třeba Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti předkládat (zavedení systému procesu řízení rizik CSM bude prokázáno v rámci schvalovacího procesu, o který žadatel žádá);
 - ii. jedná-li se o obnovení osvědčení (tj. recertifikaci) jsou vyžadována Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti (viz Metodický pokyn pro uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009, zveřejněný na webových stránkách DÚ) na všechny změny v systému údržby železničních kolejových vozidel, které jsou příčinou rozdílů mezi původně zavedeným a nově certifikovaným systémem údržby;
 - iii. jedná-li se o změnu osvědčení, jsou vyžadována všechna Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti se vztahem k systému údržby železničních kolejových vozidel za celou dosavadní dobu platnosti měněného osvědčení;
- g) v případě, že žadatel o osvědčení provádí vlastními zaměstnanci a prostředky jen některé úrovně údržby vozidel (viz definice v kap 2.2 písm. p) dokumentu ERA 1172/003 Certification scheme for ECM and outsourced maintenance functions under Regulation (EU) 2019/779), žádá o osvědčení pro funkce údržby i s uvedením požadované úrovně. Při prověřování žadatele v jeho sídle (dílňě) pak bude prověřeno plnění požadavků a požadováno doložení technologických postupů oprav či obdobné opravárenské dokumentace jen v takovém rozsahu, v jakém bude žadatel údržbu provádět;
- h) doklad (např. rámcová smlouva) o tom, že činnosti, které neprovádí žadatel o osvědčení vlastními zaměstnanci, jsou smluvně delegovány na jiný subjekt;

- i) žádá-li žadatel o obnovení osvědčení SOÚ v rozsahu funkce řízení (funkce F1 – viz výše), musí předložit kompletní seznam železničních vozidel, pro která je v evropském registru vozidel (EVR) uveden jako subjekt odpovědný za údržbu (ECM). Pro každé vozidlo je nutné vždy uvést celé 12 místné číselné značení (EVN) a dále v případě tažených a speciálních vozidel také písmenné označení;
- j) seznam osob, které jsou za společnost žadatele pověřeny či oprávněny provádět technické kontroly (TK) drážních vozidel dle § 64 a § 65 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah (neplatí v případech, kdy je TK provedena v rámci údržby zadané certifikované opravně).

37. Žádosti o udělení osvědčení lze DÚ zasílat datovou schránkou (identifikátor **5mjaatd**) nebo prostřednictvím poštovních či kurýrních služeb, případně předat osobně v podatelně DÚ na adrese:

Drážní úřad

Bělehradská 222/128

120 00 Praha 2 – Vinohrady.

38. Žadatel podáním žádosti souhlasí se zveřejněním základních údajů ve veřejně přístupném seznamu na webových stránkách ERA: <https://eradis.era.europa.eu>.

39. Po předložení úplné žádosti, včetně všech potřebných příloh, a prvotním posouzení ze strany DÚ je nařízeno ústní jednání. V rámci ústního jednání by měl žadatel o osvědčení prokázat funkčnost systému údržby pro všechny činnosti, pro které žádá o certifikaci.

40. V případě, kdy je žadatelem o osvědčení FÚ dílenské pracoviště (opravárenský podnik) bez vazby na konkrétní subjekt odpovědný za údržbu, tedy takové, které subjektům odpovědným za údržbu komerčně nabízí vykonávání funkce F4 – provádění údržby (viz odst. 22), zasílá tento žadatel DÚ přehled plnění požadavků přílohy II Prováděcího nařízení 2019/779 pouze s vyplněnou částí I. (požadavky a hodnotící kritéria pro funkci řízení) a IV. (požadavky a hodnotící kritéria pro funkci provádění údržby). Stejně tak jsou při posuzování na pracovišti žadatele ze strany DÚ prověřovány pouze funkce vlastního řízení opravy a záležitosti týkající se provádění údržby vozidel na pracovišti.

Čl. 7: Proces udílení osvědčení SOÚ a FÚ podrobně

41. Po obdržení žádosti provede DÚ posouzení kompletnosti žádosti (vč. úplnosti všech nezbytných příloh – viz odst. 36) a v případě, že žádost není úplná, zašle žadateli Výzvu k odstranění nedostatků podání a Usnesením v souladu s § 64 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, kterým správní řízení přeruší do stanoveného termínu.

42. V případě, že je podaná žádost kompletní, oznámí toto DÚ žadateli formou Oznámení zahájení řízení, vydaného v souladu s § 47 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Oznámením zahájení řízení zároveň DÚ nařídí ústní jednání (certifikační audit) na konkrétní datum a místo (pracoviště společnosti žadatele). Dnem doručení Oznámení zahájení řízení počíná běžet čtyřměsíční lhůta, do které je DÚ v souladu s článkem 7, odst. 5 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2019/779 povinen vydat rozhodnutí o udělení nebo zamítnutí certifikace. V podmínkách České republiky má toto rozhodnutí v souladu s § 43b, odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, formu osvědčení osoby zabezpečující údržbu (osvědčení SOÚ a FÚ).

43. V rámci ústního jednání se předpokládá, že žadatel o osvědčení prokáže funkčnost systému údržby pro všechny činnosti, pro které žádá o vydání osvědčení.
44. Hodnotitelský tým DÚ provede prověření plnění všech jednotlivých požadavků přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2019/779 po stránce jejich nastavení v interních dokumentech žadatele a následně i jejich praktické využívání. Délka trvání ústního jednání se odvíjí od posuzovaného rozsahu, zpravidla jde o 2 až 4 dny (v případě, že má žadatel více opravárenských pracovišť, délka posuzování se adekvátně prodlužuje – kontrolují se obvykle všechna pracoviště, popř. je proveden výběr několika pracovišť s různými zaměřenými). Výstupem z ústního jednání je Protokol, který žadatel o osvědčení obdrží bezprostředně po skončení posuzování. Součástí Protokolu je mimo jiné soupis zjištění z ústního jednání, případně také Záznam o neshodě, který může stanovit akční plán pro odstranění zjištěných neshod.
45. Obvyklý **Plán auditu**, dodržovaný při posuzování standardní společnosti, která je ECM se všemi čtyřmi funkcemi systému údržby (viz odst. 22) s jedním dílenským pracovištěm, je:
- 1. den, čas 8:30 – 12:30: posuzování I. funkce systému údržby (body 1 až 6),
 - 1. den, čas 13:00 – 16:30: posuzování I. funkce systému údržby (body 7 až 9),
 - 2. den, čas 8:00 – 12:00: posuzování II. funkce systému údržby,
 - 2. den, čas 12:30 – 16:00: posuzování IV. funkce na dílenském pracovišti, vč. skladů,
 - 3. den, čas 8:00 – 12:00: posuzování III. funkce systému údržby a shrnutí zjištění IV. funkce,
 - 3. den, čas 12:30 – 16:00: dokončení Protokolu, shrnutí a vyhodnocení auditu.
- V případech, kdy se bude plán auditu od výše uvedeného odlišovat, bude skutečný plán auditu sdělen certifikačním orgánem žadateli v rámci Oznámení zahájení řízení.
46. Ve dnech bezprostředně následujících po skončení ústního jednání obdrží žadatel od DÚ Výzvu k uhrazení správního poplatku. Výše správního poplatku je stanovena položkou 59, písm. o) sazebníku správních poplatků, který je součástí zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích. V době vydání tohoto metodického pokynu je výše správního poplatku stanovena na 5 000 Kč za každé vydání osvědčení. V případě současného udílení osvědčení SOÚ a FÚ tedy uhradí žadatel DÚ částku 10 000 Kč, a to buďto poštovní poukázkou typu A, nebo převodem na účet uvedený ve Výzvě k uhrazení správního poplatku, včetně nezbytného variabilního symbolu.
47. Pro řádné dokončení procesu certifikace je žadatel povinen oznámit a doložit DÚ zapracování úprav procesů systému údržby, které plynou ze zjištění při ústním jednání, resp. odstranění zjištěných neshod (v případě, že by šlo o změny s časově náročnějším zavedením do systému, doloží žadatel nejpozději do 2 týdnů po skončení ústního jednání návrh akčního plánu). Na základě protokolu z ústního jednání a informací o realizaci opatření pro zlepšení zavedeného systému údržby v souladu s formulovanými doporučeními či akčním plánem zpracuje hodnotitelský tým nebo vedoucí oddělení MHD a ECM Zprávu, ve které formuluje doporučení certifikační komisi vydat či nevydat žadateli osvědčení.
48. Certifikační komise DÚ pro oblast ECM je dvoučlenná a sestává výlučně z osob, které se neúčastnily posuzování jako členové hodnotitelského týmu. Zpravidla se jedná o ředitele Odboru drážních vozidel a ECM a jednoho ze zaměstnanců, kteří se věnují posuzování subjektů odpovědných za údržbu (ovšem nikoliv v případě, v rámci kterého se certifikační komise schází).

49. Certifikační komise musí nejpozději do 2 týdnů od vydání Zprávy rozhodnout o udělení nebo zamítnutí certifikace. V případě zamítnutí certifikace musí certifikační komise své rozhodnutí zdůvodnit ve vydaném Rozhodnutí. Certifikační komise je také oprávněna své rozhodnutí odložit (nejvýše však o 4 měsíce), přičemž stanoví či potvrdí Zprávou stanovený akční plán pro odstranění zjištěných neshod.
50. V případě kladného rozhodnutí o udělení certifikace má toto formu vydání Osvědčení o shodě subjektu odpovědného za údržbu a/nebo Osvědčení o shodě pro funkce údržby. Datum rozhodnutí o udělení certifikace je uvedeno přímo na Osvědčení o shodě subjektu odpovědného za údržbu a/nebo Osvědčení o shodě pro funkce údržby jako datum vydání těchto osvědčení.
51. Osvědčení za certifikační orgán vydává zástupce jeho vedení – ředitel sekce technické (resp. jeho pověřený zástupce) nebo ředitel Drážního úřadu.

Čl. 8: Změna a obnovení osvědčení

52. Držitel osvědčení bezodkladně vyrozumí certifikační orgán o veškerých změnách, které mohou ovlivnit platnost osvědčení (např. změna sídla, identifikačních údajů či právní formy společnosti, změna rozsahu prováděných činností nebo úrovně provádění údržby apod.)¹⁷.
53. V případě změny již vydaného osvědčení (typicky z důvodu změny názvu či adresy společnosti, změny rozsahu prováděných činností nebo změny kategorií vozidel, pro které je společnost ECM) se nemění datum konce platnosti osvědčení, tj. změnou osvědčení se neprodlužuje datum konce platnosti původní certifikace.
54. Při obnovení osvědčení (recertifikaci) je potřeba prokázat splnění stejných podmínek jako při prvotním udělení osvědčení. Průběh podání žádosti vč. přiložených dokumentů se tedy neliší od postupu popsaného v čl. 6 tohoto metodického pokynu s výjimkou nutnosti doložení výstupů z procesu řízení bezpečnosti dle nařízení 402/2013 – viz odst. 36 tohoto metodického pokynu.
55. Žádost o obnovení osvědčení je nutné DÚ doručit minimálně 4 měsíce před koncem platnosti původního osvědčení, protože po tomto termínu již nelze zaručit včasné provedení celého procesu recertifikace.

Čl. 9: Odebrání osvědčení

56. V případě, že DÚ zjistí, že držitel osvědčení přestal splňovat požadavky, na jejichž základě mu bylo vydáno osvědčení, je oprávněn osvědčení odebrat¹⁸.

17 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 7, odst. 8 a článek 8

18 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 8

Čl. 10: Praktické informace

Kniha údržby

57. Základním souborem dokumentace ke každému železničnímu vozidlu je z pohledu systému údržby tzv. kniha údržby. Vedení a udržování aktuálnosti knihy údržby je jedním z hlavních úkolů funkce rozvoje údržby¹⁹; veškeré prováděné údržbářské činnosti na vozidle musí vždy a za každých okolností probíhat v souladu s obsahem knihy údržby²⁰.

Kniha údržby může být vedena:

- a) kompletně ve formě fyzické složky (složek) přehledně uspořádané dokumentace k danému vozidlu, přičemž je přípustné odkazování se na soubory údržbových postupů, seznamů náhradních dílů a dalších dokumentů, které jsou společné pro řadu či sérii shodných vozidel. I tato společná dokumentace však musí být kdykoliv přístupná všem, kdo do ní potřebují nahlížet z titulu provádění údržby daného vozidla nebo za účelem kontroly,
- b) částečně v elektronické formě za využití složek na sdíleném datovém úložišti nebo specializovaného informačního systému s tím, že originály listinných dokumentů jsou ukládány do fyzické složky (složek) přehledně uspořádané dokumentace k danému vozidlu.

58. Z knihy údržby musí být jednoznačně a rychle zjistitelné (např. formou titulního krycího listu) minimálně to, k jakému vozidlu se soubor dokumentace vztahuje, označení vozidla, výrobce, rok výroby a výrobní číslo, označení schváleného typu, varianty a verze vozidla, základní parametry vozidla, datum a místo provedení poslední obnovy (díleenské opravy), název subjektu odpovědného za údržbu vozidla a platný kontakt na pracovníka odpovědného za vedení knihy údržby.

59. Obsahem knihy údržby pak jsou vždy návody na obsluhu a údržbu, se kterými bylo dané vozidlo schváleno, jejich změny (vč. uvedení kým a proč byly provedené) se založenými prohlášeními o bezpečnosti dle CSM (Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti A, B, C, D) tak, jak byly tyto změny deklarovány navrhovatelem, dle relevantnosti pak údržbové řády celého vozidla i jeho jednotlivých zařízení, technologické postupy oprav, doklady ke změnám konstrukce vozidla, rovněž včetně Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti k těmto změnám. Dále se v knize údržby důsledně evidují události týkající se jednotlivých konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost (výměny, závady a selhání) a ukládají se dokumenty od všech významných událostí za dobu dosavadní existence vozidla, které mohou mít vliv na jeho technický stav, životnost, provozní spolehlivost a konfiguraci (včetně verzí software). Jedná se např. o informace o nehodách a násilných poškozeních, zjištěná selhání konstrukčních částí, rekonstrukce, často se opakující závady, přeinstalace software, atd. Kniha údržby je nutno po celé období životnosti vozidla udržovat v souladu se schválením týkajícím se vozidla (včetně všech bezpečnostních požadavků daných národní legislativou), technickou dokumentací a druhem záznamů podle Evropského registru povolených typů vozidel (ERATV)²¹.

19 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odst. 5

20 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 2 a)

21 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odstavec 2 b)

60. Vzhledem k tomu, že na knihu údržby je pohlíženo jako na řízenou dokumentaci a musí být zachována zpětná vysledovatelnost provedených změn, je nutné u každé knihy údržby evidovat všechny změny jejího obsahu²². V případě, že provedená změna v knize údržby může mít ve svém důsledku dopad na bezpečnost provozu vozidla (např. změny v postupech údržby, lhůtách a probězích do vykonání předepsaných úkonů údržby atp.), je nutné mít tuto změnu vždy řádně podloženou posouzením rizik v souladu s nařízením 402/2013²³.
61. V případě výměny vozidel mezi železničními podniky (prodej, pronájem), kdy dojde také ke změně subjektu odpovědného za údržbu (ECM) daného vozidla, musí předávající strana poskytnout straně přebírající veškeré informace důležité pro bezpečný provoz vozidla, včetně informací o jeho stavu a historii a částí knihy údržby potřebných pro účely vysledovatelnosti²⁴.

Konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost

62. Prováděcí nařízení 2019/779 ve svém článku 4 popisuje přístup k prvkům vozidla, označených jako „konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost“ (Safety-critical components – SCC). Seznam těchto prvků prvotně stanovuje výrobce vozidla, u starších vozidel jej může definovat i ECM vozidla, a to na základě provedené analýzy rizik. Seznam SCC pak může ECM na základě zásadních zjištění při údržbě a provozu vozidla měnit²⁵.

Z praktického hlediska je především podstatná povinnost subjektů odpovědných za údržbu poskytnout železničnímu odvětví a dodavatelskému průmyslu všechny z pohledu bezpečnosti významné informace o zjištěních v oblasti údržby (nad rámec běžného opotřebení), týkající se vozidel, podsystémů nebo jiných konstrukčních částí, pokud jsou související rizika relevantní pro více aktérů a je pravděpodobné, že budou nedostatečně kontrolována²⁶. Pro předávání informací relevantních pro více aktérů železničního odvětví je ECM povinen využít informační systém Safety Alert IT Tool, který je (včetně související dokumentace) dostupný na webové adrese <https://www.era.europa.eu/content/what-safety-alerts-it-tool-sait>.

Výroční zpráva o údržbě

63. Každý subjekt odpovědný za údržbu (ECM), ale i subjekty zajišťující pouze některou (některé) z funkcí údržby (např. samostatně certifikované opravárenské podniky), jsou povinny každoročně sestavovat výroční zprávu o své činnosti²⁷. Požadavky na obsah této zprávy jsou popsány v příloze V Prováděcího nařízení 2019/779.
64. DÚ netrvá na sestavování této zprávy jako samostatné, požadované údaje mohou být i součástí výroční zprávy integrovaného systému řízení (ideálně jako samostatná kapitola či příloha). V případě, kdy je subjekt odpovědný za údržbu (ECM) zároveň železničním podnikem (dopravcem), bude Výroční zpráva o údržbě Drážnímu úřadu zasílána společně s Výroční zprávou o bezpečnosti ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

22 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odstavec 7 e)

23 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odstavec 6 a)

24 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 4, odst. 6

25 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 4, odst. 3

26 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 4, odst. 2 a 6

27 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 8, odst. 5

65. Výroční zpráva o údržbě za poslední období, zpravila předešlý rok, musí být vždy k dispozici při recertifikaci nebo pravidelných dohledech DÚ u subjektů odpovědných za údržbu.

Řízení bezpečnosti dle nařízení 402/2013

66. Proces řízení bezpečnosti (rizik) dle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 je nezbytnou součástí každé provozní, organizační i technické změny v nastaveném systému údržby a prováděcí nařízení 2019/779, podobně jako i další evropské předpisy a nařízení, kladou na jeho provádění velký důraz.

Podrobné metodiky pro uplatnění procesu hodnocení a posuzování rizik, včetně aktuálních formulářů Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti, jsou k dispozici na webu DÚ na adrese: <https://du.gov.cz/legislativa/metodicke-pokyny/csm/>.

67. Aby měl celý proces analýzy a případného řízení rizik pro bezpečnost železničního systému praktický význam, musí být realizován před provedením zamýšlené změny a jeho výstupy řádně zaznamenány na příslušných formulářích a v doprovodné dokumentaci.

Mezi nejběžnější změny vyžadující posouzení dle nařízení 402/2013 v rámci systémů údržby patří například: zavedení nových typů vozidel do systému údržby, změny kompetencí zaměstnanců v rámci systému údržby, změny používaných technologií při údržbě, změny pracovišť (rozšíření dílenského zázemí o nové pracoviště či přesun na jiné pracoviště), změny způsobu evidence rozhodných lhůt či kilometrických proběhů vozidel, změny používaných materiálů při údržbě (např. maziv či materiálů konstrukčních částí) apod.

68. Některé změny (typicky např. vytvoření nového předpisu pro údržbu, změna způsobu evidence proběhů vozidel z časových na kilometrické apod.) budou ve výsledku vyžadovat i posouzení akreditovaného/uznaného subjektu pro posuzování bezpečnosti, protože při jejich stanovení významnosti vyjde, že se jedná o významnou změnu s dopadem do bezpečnosti (prohlášení navrhovatele typu D). Také zpráva o tomto posouzení subjektem pro posuzování bezpečnosti bude ze strany DÚ vyžadována při pravidelných dozorových návštěvách (dohledu).

Výjimky z povinné certifikace

69. V souladu s článkem 2, odstavcem 3 Směrnice 2016/798 mohou členské státy z oblasti působnosti opatření, která přijmou k provedení uvedené směrnice, vyloučit mj. „železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou vlastníkem nebo provozovatelem pro účely jejich nákladní dopravy či osobní dopravy pro nekomerční účely a vozidla používaná výlučně na této infrastruktuře“ a dále „infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití“.

70. V České republice jsou na základě § 43f odst. (3) Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, z povinné certifikace vyjmuta vozidla, která byla Rozhodnutím DÚ (vydaným po 1. únoru 2022, tj. datu účinnosti novelizace zákona, která § 43f do zákona zavedla) zařazena mezi historická vozidla.

71. Z platnosti Směrnice 2016/798 jsou i s ohledem na další právní akty Evropské unie zcela vyjmuta vozidla, která jsou provozována výlučně na železniční infrastruktuře v soukromém vlastnictví (vlečkách) a nezajíždějí na veřejnou železniční síť.

Čl. 11: Další informace

72. Podrobnější informace týkající se systému údržby, jeho posuzování a vydávání osvědčení SOÚ a FÚ Vám poskytnou zaměstnanci Oddělení MHD a ECM, pracoviště Praha – odbor drážních vozidel a ECM.

Čl. 12: Závěrečná ustanovení

73. Tímto Metodickým pokynem se ruší Metodický pokyn pro získání, změnu, nebo obnovení Osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu železničních kolejových vozidel a Osvědčení pro funkce údržby (osvědčení SOÚ a FÚ), č.j. DUCR-61314/20/Kd.

74. Představení zaměstnanci Drážního úřadu s tímto metodickým pokynem prokazatelně seznámí všechny podřízené zaměstnance.

75. Tento metodický pokyn nabývá účinnosti dne 20. března 2025.

V Praze dne 18. 3. 2025

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

ředitel Drážního úřadu

