



**České dráhy, a.s.**

zapsané v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039

Generální ředitelství,

**Odbor nákladní dopravy a přepravy,**

se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

IČ:70994226, DIČ: CZ 70994226

Číslo jednací: 618/2007-O-21/12-Ba  
Datum: 20.4.2007  
Odpověď na č.j.  
Ze dne :  
Vyřizuje: Ing. Bachůra Libor  
Telefon: 972 32110 724 117 650  
Fax:  
e-mail: bachura.libor@cdcargo.cz

Všem RZC v síti ČD  
Všem UŽST v síti ČD  
DVI Praha  
O12

**Věc: Prováděcí opatření k vyhotovování podkladů Českými drahami na technické závady, násilné poškození a úbytky u vozů cizích držitelů ve smyslu Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů (VSP/AVV).**

Velmi významnou změnou v roce 2006 byl přechod od uplatňování Úmluvy o používání nákladních vozů v mezinárodním provozu (RIV) a přistoupení k VSP/AVV. Na základě tohoto zásadního kroku se České Dráhy, a.s. mimo jiné zavázaly respektovat a dodržovat zcela nově stanovené postupy pro oznamování a projednávání všech technických závad na nákladních vozech. Odbor nákladní dopravy a přepravy – odd. 21/12 reagoval na nové podmínky vydáním opatření č.j. 2486/06-21/12-Ba, jímž byl stanoven postup vůči cizím držitelům nákladních vozů, vyplývající z již citované VSP/AVV.

Z ustanovení VSP/AVV kapitola IV. čl.18 vyplývá: pro každý železniční dopravní podnik (ŽDP) zásadní povinnost informovat neprodleně všechny cizí držitele o případu zjištěného poškození jejich vozů. Pro naplňování této povinnosti byl navržen tiskopis Přílohy č.4 VSP/AVV „Protokol o poškození nákladního vozu“ (dále jen „Protokol“) v listinné podobě i v elektronické formě. Pravidla pro jeho vyplnění byla uvedena v č.j.2486/06-21/12-Ba.

Po vyhodnocení dosavadního období od zavedení tiskopisu a připomínek uživatelů, je tento nově upraven (verze č.1/2007 v příloze č.1 tohoto opatření) s doplněním přesného návodu k vyplňování pro zaměstnance ČD. V příloze č.2 je uveden výklad pojmů použitých v tomto opatření a v příloze č.3 je výklad pojmu držitel vzhledem k značení nákladních vozů.

Původní výnos č.j. 2486/06-21/12-Ba ruším k 1.5.2007. Starší tiskopisy ve vytištěné formě podle č.j. 2486/06-21/12-Ba, lze používat ještě do 1.6.2007.

Do vydání změny předpisu ČD V62, ČD KN14 a dalších TNŽ, stanovuji následující nové povinnosti:

Pro naplnění povinnosti sepisovat při zjištění násilného poškození nebo při zjištění o chybějících oddělitelných součástech ihned „Protokol“, musí mít všichni určené zaměstnanci k dispozici odpovídající počet „Protokolů“ v listinné podobě tak, aby bylo zajištěno neprodlené vystavování protokolů a jeho okamžitě:

- předkládání ve dvojím vyhotovení k uznání poslední odevzdávající straně v případě násilného poškození nebo zjištěných úbytků (jedno vyhotovení obdrží odevzdávající strana),
- v případě dojezdu násilně poškozeného cizího vozu nebo s chybějícími oddělitelnými součástmi z jiné organizační složky ČD (ŽST), se „Protokol“ neprodleně odesílá i k vyjádření odevzdávající straně, ve které byl vůz do vlaku zařazen. Šetření odpovědnosti za škody probíhá podle zásad výnosu NND GR č.j. 1492/06-O21/12-Ba

ze dne 28.6.06. Při eventuelním neuznání železniční stanici, rozhoduje s definitivní platností o zodpovědnosti za násilně poškozený vůz nebo za chybějící oddělitelné součásti, skupina TSV místně příslušného RZC;

- přímé odeslání elektronickou cestou držiteli poškozeného vozidla se sídlem na území ČR, (fax, e-mail) do 24 hodin
- odeslání elektronickou poštou na OPT adresa : [optavv@epos.cd.cz](mailto:optavv@epos.cd.cz),
- odeslání elektronickou poštou na opravnu respektive DKV dle dříve vydaných dispozic O12 GŘ, je-li na nálepce určena a vůz je odeslán na konkrétní opravnu v ČR.

Veškeré písemné formy vydaných „Protokolů“ musí být přepsány do elektronické evidence - tabulka „Pr4\_VSP.xls“, která bude rozeslána v elektronické podobě pro potřeby všech provozních pracovišť. Po zavedení nového IS TSV bude evidence centrální v tomto informačním systému.

Každý protokol má samostatné číslování, které si vyplní zaměstnanec u vozu sám takto:

Příklad

Číslo domovské organizační jednotky dle SR 70/71 (ŽST;DKV atd.)	Osobní číslo zaměstnance (respektive číslo SAP)	Rok vystavení	Měsíc vystavení	Den vystavení	Pořadové číslo v daný den
531202	2167	07	04	20	3

Číslo protokolu se napíše také na správkovou nálepku do prostoru nad číslo vozu. Tímto způsobem bude zabezpečena informovanost dalších zaměstnanců a opraven vozů, že je protokol již vystaven a ve které organizační jednotce jej lze dohledat. Organizační jednotka, která protokol vystavila jej na vyžádání odešle žadateli.

Pro další polepování vozů lze používat jen správkové nálepky dle VSP/AVV, musí být vždy doplněny o konkrétní rozsah poškození nebo úbytků oddělitelných součástí tak, aby byla zajištěna možnost objektivního posuzování při dalších prohlídkách nebo technických prohlídkách. Rozsah škody nebo úbytků se musí na použité nálepky vždy vyznačit.

Pro polepení vozu v místě do opravy se může použít vnitrostátní správková nálepka 735 1 5324, nebo pro odeslání vozu do jiné opravy na území ČR, lze použít 735 1 5320, ale ty se do „Protokolu“ neuvádí. Místo nálepky se vyplní název, telefon, fax a e-mail opravy kam je vůz přistavován (viz návod v příloze č.1).

Při použití správkové nálepky „NENAKLÁDAT“ vzor „K“, je nutno mít na zřeteli, že prázdné neopravené vozy směřované k nakládkce, nemohou být bez předchozího odstranění závady naloženy. Z tohoto důvodu musí být zajištěno okamžité odeslání informace do informačního systému (UDIV; CEVIS) tak, aby mohly být vozy se závadami objednateli včas nahrazeny.

Při zjištění technické závady na vozech ve stanicích neobsazených vozmistrem (nejedná se o násilné poškození nebo o chybějící oddělitelné součásti), použijí určení zaměstnanci nadále postup podle předpisu ČD V62 čl. 275 až 277 s možností použití správkové nálepky 735 1 5313. V takovém případě zajistí sepsání „Protokolu“ na technickou závadu až vozmistr/traťový zámečnick, který bude provádět technickou prohlídku/úpravu/opravu vozu. Při polepení vozu nálepkou 735 1 5324 musí protokol vystavit místní stanice.

Veškeré polepení vozů se závadami, na které je vystaven protokol, musí být v každé stanici neobsazené vozmistrem evidováno v předepsaném souboru „Pr4\_VSP.xls“ rozeslaného s tímto výnosem. Distribuci pro všechny UŽST zabezpečí TSV v příslušném RZC.

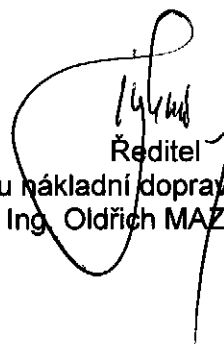
Zaměstnancům pověřeným prováděním technických prohlídek a prohlídek, ukládám důsledně naplňovat povinnosti vyplývající z VSP/AVV, stávajícího předpisu ČD V 62 a dalších souvisejících technických předpisů. Předpokladem tohoto je důsledná kontrola technického stavu nákladních vozů tak, aby se předcházelo stále přetrvávajícímu vysokému pohybu vozů se závadami, což v konečném důsledku znamená nesplnění požadavků zákazníků.

Ke zlepšení současného stavu v přepravním procesu a procesu TSV je nutné zejména důsledná kontrola technického stavu vozů při přejímce od všech uživatelů, zvýšený dohled na zacházení s vozem při nakládce a vykládce, vyžadování správného zacházení s vozem při posunu v železničních stanicích a nepodceňování náročnosti kontroly technického stavu vozů, předávaných mezi vlastními zaměstnanci ČD.

Vedoucím hospodářským zaměstnancům a zaměstnancům pověřených kontrolní činností na všech úsecích odvětví nákladní dopravy a přepravy ukládám provádět zvýšenou kontrolní činnost, zaměřenou na všechny povinnosti pro zabezpečení bezchybného přepravního procesu včetně procesu TSV. Z neplnění povinností vyvozovat závěry k pověřeným zodpovědným zaměstnancům.

Podle místních podmínek je třeba v UŽST přijmout vlastní opatření s pověřením konkrétního způsobilého zaměstnance zodpovědného za jeho dodržování.

- Příloha:
- č. 1 Protokol č.4 verze 1/2007 VSP/AVV s návodem pro vyplňování.
  - č. 2 Výklad pojmů používaných tímto výnosem.
  - č. 3 Výklad pojmu držitel.

  
Ředitel  
odboru nákladní dopravy a přepravy  
Ing. Oldřich MAZÁNEK

## **Pro správný a jednotný postup je nutno vycházet z následujícího výkladu pojmů:**

### **1) Vůz cizího držitele**

To je označení každého vozu jiného držitele než jsou ČD, a.s. Za vozy cizího držitele se tedy v tomto smyslu považují nejen zahraniční držitelé, ale i držitelé, kteří působí na území ČR (např. UNIPETROL Doprava; VIAMONT; OKD Doprava; ČMC a další). Vzhledem k přetrvávajícím nedostatkům v předepsaném označování vozů byl k této problematice vydán 19.1.2007 výklad VO 21/12 č.1/2007

### **2) Poškození**

Poškozením se rozumí veškeré technické závady, tj. běžné technické závady vzniklé provozem, ale i veškeré násilné poškození nebo zjištěné úbytky dílů vozů a oddělitelných součástí.

### **3) Zjištěné poškození**

Je to veškeré poškození zjištěné na voze, které není v plném rozsahu kryto vystavenými nálepkami. Rozumí se tím i zjištění rozdílného poškození, kterému neodpovídá zápis na již vystavených nálepkách z předchozí kontroly vozu.

### **4) Poslední odevzdávající strana před zjištěním závady**

U násilného poškození a úbytků na vozech je za takovou považována železniční stanice, ve které bylo s vozem manipulováno a kde byl vůz zařazen do vlaku nebo nedbale převzat od přepravce nebo jiné organizační složky ČD.

### **5) Určení zaměstnanci železničních stanic**

To jsou zaměstnanci provádějící technické prohlídky nebo prohlídky vozů, předávku a přejímku z vleček a po vykládce a nakládce ve stanicích, případně předávku a přejímku dalším dopravcům. Do této skupiny patří i vozmistr DKV, pokud na základě dohody provádí výkony v nákladní dopravě.

**Výklad pojmu „držitel vozidla“ (dále jen „držitel“) z VSP/AVV a stanovisko k požadavku na vystavování Přílohy č.4 VSP/AVV i na vozy s označením držitele ČD**

Vzhledem k tomu, že dosud v žádných materiálech VSP/AVV a v legislativě UIC neexistuje závazná definice pojmu „držitel“, předkládám po delších konzultacích v týmu spolupracovníků pro činnost provozních zaměstnanců TSV tento jednotný výklad:

Protokol č.4 VSP slouží k informaci držitele o technické poruše - poškození vozu, pro možnost jeho reagování na opravu a další zjištěné skutečnosti. Tento postup je stanoven proto, že držitel zodpovídá za technický stav vozů, je zodpovědný za jejich údržbu a plnění všech dalších povinností z VSP vyplývajících pro držitele (včetně přílohy č.9,10 a 11). Držitelem je tedy ten, jemuž byl daný vůz zaregistrován v příslušném státním úřadu (v ČR = DÚ Praha) a byla mu přidělena značka držitele.

Do protokolu č.4 VSP v kolonce "držitel vozu a jeho adresa" zapíše zaměstnanec ČD údaje zjištěné z vozu takto:

**a) U vozů, již nově označených podle platné Vyhlášky UIC 438-2, za číselným označením země v níž je nákladní vůz registrován (3. a 4. pozice dvanáctimístného čísla), je uvedena písmenná zkratka označení země v níž je nákladní vůz registrován a za pomlčkou je označena i zkratkou držitele vozu. Držitelem těchto vozů je firma, která má přidělenou zkratku uvedenou za pomlčkou písmenného označení země registrace.**

**b) U vozů značených ještě původním označením platným do roku 2010, za číselným označením země v níž je nákladní vůz registrován, je uvedena jen zkratka označení železničního dopravního podniku (bez písmenného označení státu v němž je vůz registrován), platí následující pravidlo:**

**b1) U vozů s kódem interoperability (dříve režimem) 21; 31 (a dalšími kódy vyjadřujícími vozy volného oběhu) - zaměstnanec ČD opíše název ŽDP (např. 31 XX XXXX XXX-X ZSSK nebo PKP Cargo atd.). Držitelem těchto vozů je ŽDP, jehož zkratka je uvedena přímo za číselným označením kódu země v níž je vůz registrován.**

**b2) Vozy s kódem interoperability 23; 33 (a dalšími kódy vyjadřujícími vozy jiných držitelů než ČD) a stejným starým značením jako dle bodu b) tohoto stanoviska, jde o vozy dříve značené jako soukromé "P". Zaměstnanec ČD opíše údaje přímo z tabule umístěné na voze. Držitelem těchto vozů je firma uvedená na tabuli.**

**b3) V případě vozů s kódem interoperability 25; 35 (a dalšími kódy vyjadřujícími vozy pronajaté) a stejným starým značením jako dle bodu b), je držitelem vozů ten, jehož zkratka je uvedena přímo za číselným označením kódu země v níž je vůz registrován (bez ohledu na to, jaké údaje jsou uvedeny na tabuli).**

**Závěr :**

Byl jsem informován o požadavku vystavovat protokoly č.4 VSP i na vozy ČD pronajaté jiným subjektům v ČR. Pokud jsou vozy ŽDP ČD pronajaty jiným subjektům a provozují se dále tyto pod označením ČD (viz. případ značení popsaného v bodě b3), je držitelem ŽDP ČD, protože jako držitel vozidla evidovaný na DÚ Praha je také zodpovědný za technický stav vozů. V takovém případě ŽDP ČD nevyplňuje přílohy č.4 VSP pro svoje vozy, ale pečuje o ně stejně jako o ostatní vozy ČD ve smyslu předpisu ČD V62 (při poškození používá 735 1 5310, 735 1 5340). Na vozy ČD se zatím protokoly č.4 VSP nevystavují. Pro komerční účely jsou spedičním firmám k dispozici jiné informační zdroje (IS CEVIS, UDIV) pro získání informace o počtu odstavených dnů z provozu, pro technickou závadu atd. Vzhledem k výše uvedenému a k tomu, že protokoly č.4 VSP dosud nejsou součástí žádného informačního systému, (vystavují se jednotlivými zaměstnanci se značnou časovou náročností), nemohu s požadavkem na vystavování protokolů i na vozy, jejichž držitelem je ČD, zatím souhlasit.

Zúčastněné zaměstnance zpravte.

Ing Libor Bachůra  
vedoucí oddělení technické služby vozové  
odbor nákladní dopravy a přepravy GR ČD