



Pozice MD k DAC – Digital Automatic Coupler – digitálnímu automatickému spřáhlu

Zavedení digitálního automatického spřáhla (dále jen DAC) vnímáme jako jeden z nástrojů pro zvýšení výkonnosti a efektivity železniční nákladní dopravy v rámci evropského železničního systému, jehož implementace je podmíněna dořešením řady zásadních otázek a nalezením shody napříč celým sektorem. MD chápe, že je nutné v souladu se strategickými dokumenty EU zajistit podmínky pro přesun nákladu ze silnice na železnici. Nicméně je vždy nutné vnímat ekonomickou náročnost a přidanou hodnotu pro subjekty, které budou odpovědné za zavádění opatření v dopravním systému.

Zavádění DAC musí vést ke zvýšení konkurenceschopnosti a bezpečnosti železniční dopravy vůči ostatním druhům dopravy, což v současné době není zcela zřejmé. **Pro případný přechod k DAC je proto zcela zásadní vyřešení všech dosud otevřených bodů a zároveň existence konečného a funkčního technického řešení DAC, které bude dostatečně otestováno v komerčním provozu železniční nákladní dopravy.** Bez výše uvedeného, nelze stanovit termíny případného budoucího plošného „nárazového“ přechodu – tzv. „big bang“ či jiného typu zavádění DAC na trhu železniční nákladní dopravy.

K vyřešení některých z výše zmíněných oblastí DAC je zcela nezbytné:

1. Technické aspekty

- 1) **Dokončit technický vývoj** na straně vozidel včetně hnacích a souvisejících prvků infrastruktury a **jasně definovat konečné standardy jedné cílové verze DAC** včetně dokončení návrhu a vývoje datových přenosů a elektropneumatické brzdy přímočinného typu. Tyto standardy je nutné a nezbytné reflektovat v příslušných Nařízeních o TSI a jejich technických přílohách tak, aby nově vyráběná vozidla od určitého data měly přípravu na DAC a zároveň u starších vozidel, nevybavených DAC, zajistit možnost jejich dodatečného, nákladově efektivního vybavení, které však nesmí být do konce jejich ekonomické životnosti povinné.
- 2) Při zavádění DAC zhodnotit technické aspekty s **respektováním nápravového tlaku** na hlavních tratích a navazujících či objízdných tratích, neboť současná konstrukce vozidel je v maximálních hodnotách při zatížení trati na nápravu.
- 3) **Ověřit DAC v reálném provozu** a identifikovat možné negativní vlivy častého spojování a rozpojování a dalších provozních situací u přepravních proudů jak na území EU, tak s přechodem mimo území EU. Je potřeba zajistit provozní ověření DAC typu 5 včetně

vyhodnocení všech potřebných funkcionalit, nikoli pouze spřáhování, pro nákladní železniční dopravu.

- 4) Respektovat zavádění DAC v podobě, vytvářející **předpoklady pro plné využití efektů jeho funkcionality** (elektropneumatická brzda, dálkové selektivní rozpojování, diagnostika vozu a další).
- 5) Aplikovat v první řadě DAC na **nová vozidla vč. vozidel hnacích v rámci jejich výroby** (engineering, zkoušky a schvalování v kompetenci výrobce) a retrofit jako nepovinný a pouze v případech, kdy je jasný a hmatatelný přínos pro držitele vozu a dopravce.
- 6) V případě zavedení a provozování DAC připravit na tento krok i infrastrukturu, včetně technologie prací.
- 7) Zajistit pro novou technologii DAC **dostatek odborníků**, jak v oblasti výroby DAC, tak jeho údržby. Díky delšímu horizontu se lze na zavádění DAC připravit.
- 8) Efektivně nastavit systém údržby DAC a technické revize související s provozováním DAC v železničním provozu, včetně zajištění technologicky zdatného personálu k provádění údržby DAC.
- 9) Zajistit provoz vozů na DAC ze třetích zemí a jejich propojenost v rámci železničního systému EU.

2. Migrační plán

Hlavní teze:

- 1) **Základem je realistický migrační plán**, který bude výsledkem konsensu zapojených subjektů v oblasti železniční nákladní dopravy (především dopravci, majitelé vozidel, správci infrastruktury).
- 2) V příslušných Nařízeních (TSI) **jasně stanovit způsob migrace ze spřáhla UIC na DAC**, včetně uvedení pravidel pro stanovení výjimek a způsobu schvalování u retrofitu starších vozidel, který musí být u stávajících vozidel nepovinný a umožňující jejich použití se spřáhlem UIC.
- 3) Jasně vymezit osazení DAC u nových vozů a to minimálně s funkcionalitami typu 5.
- 4) Big bang jako řešení je možné uvádět až v pokročilé fázi migrace při shodě všech zapojených dopravců.
- 5) Kromě scénáře rychlého plošného přechodu železnic EU na nový jednotný spřáhovací standard v podobě DAC, je nutné zpracovat i alternativní scénář dlouhodobé koexistence tří spřáhovacích standardů:
 - a. DAC
 - b. DPC (digitální semipermanentní spřáhlo – levné robustní řešení, vhodné pro vnitřní spojení skupin vozů pro ucelené vlaky, vně skupiny opatřené DAC)
 - c. UIC spřáhlo

Odůvodnění:

Migrační plán by měl vycházet z konsensu všech subjektů přímo zapojených do procesu železniční dopravy. Přestože co největší rozšíření DAC povede k maximalizaci přínosů, bez dodatečné, resp. upravené infrastruktury budou jeho efekty velmi omezené a plošné nasazení hned v úvodní fázi na všechny / většinu vozů v EU nemusí přinést požadovaný efekt, tzn. že v řadě případů přínosy

nemusí převážít související náklady. To se týká především stávajícího vozového parku, nevhodného pro dodatečné přestrojení na DAC, případně jiných specifických případů.

Migrační plán by neměl způsobit znehodnocení investic vložených do již existujícího vozového parku. Naopak by měl umožnit využít maximum benefitů DAC po co nejdelší část životnosti vozidel. Proto považujeme za nutné zahájit vlastní migrační fázi až po dořešení hlavních technických otázek, tak aby v době zahájení migrační fáze bylo ideálně dostupné DAC typu 5.

Za účelné považujeme postupné nasazování vozů s DAC na vybraná provozní ramena, tam kde bude možné využít jeho hlavní přínosy: rychlé spojení/rozpojení, automatizovaná zkouška brzdy nebo přesné zastavení vlaku. Ideálním případem mohou být rychloobrátkové pravidelné přepravy se změnou zátěže v definovaných nácestných stanicích mimo hlavní vlakové stanice, tak aby nedocházelo k ovlivnění běžné vlakovorby s vozy s UIC spřáhlem.

Rozšíření do systému jednotlivých vozových zásilek je vhodné ponechat až na dobu, kdy bude k dispozici potřebný počet vozů s DAC, taky aby byla minimalizována nutnost smíšeného provozu.

3. Zapojení veřejných zdrojů

- 1) MD je připraveno podpořit zavádění DAC v jednotlivých projektech v probíhajícím programovém období, a to v souladu s platnou legislativou a pravidly pro veřejnou podporu a to primárně za účelem ověření potřebných funkcionalit.
- 2) **Pro zajištění plošného zavádění DAC je nutné definovat jasné a garantované financování z evropské úrovně**
 - a. Rozšíření Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem, v platném znění („**Nařízení o blokových výjimkách**“), o oblast slučitelnosti týkající se podpory investic do energetické efektivity železniční dopravy, tak aby oblasti stanovené v nařízení (EU) č. 651/2014 zohledňovaly cíle Zelené dohody a zajistily nezbytný soulad s cíli v oblasti klimatu stanovenými pro roky 2030 a 2050;
 - b. Zajistit maximální míru podpory v souladu s pravidly veřejné podpory a nastavit zcela jasná pravidla financování v souladu s poptávkou na trhu;
 - c. Pro zachování alespoň určité kontroly nad hospodárností vynakládaných prostředků je vhodné stanovení fixní výše dotace na jeden přestrojený vůz; tak aby se v souvislosti se zaváděním DAC a jeho provozem nezpůsobil další růst dodatečných nákladů dopravcům i majitelům vozidel, jak investičních, tak provozních.