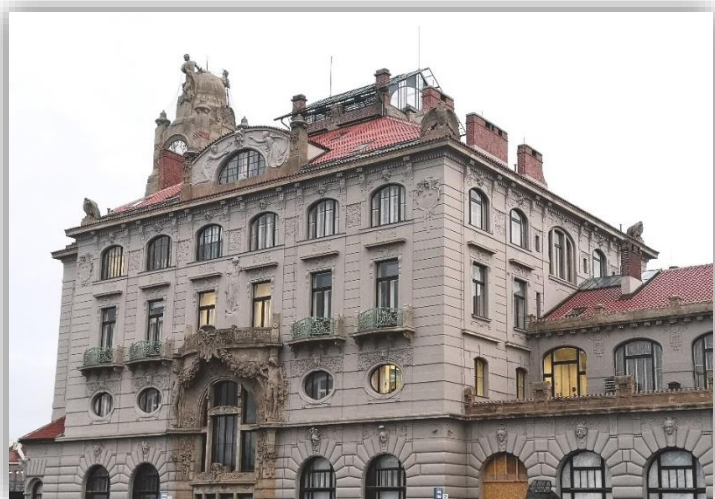




Seminář SPV v Jičíně 27. 4. 2023

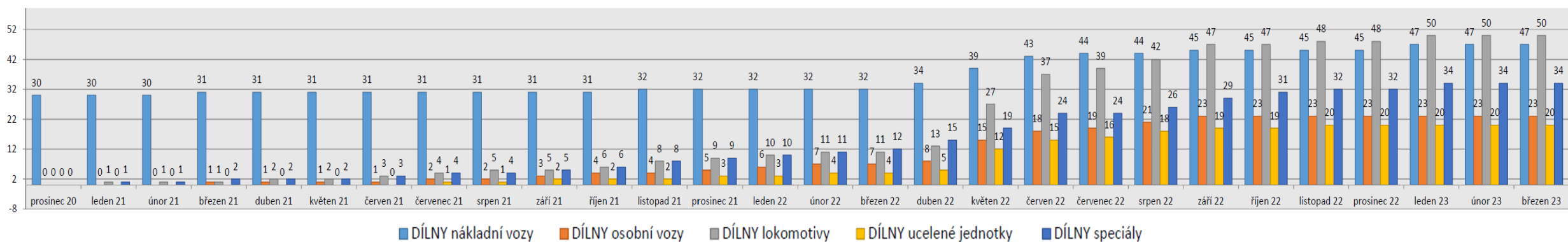
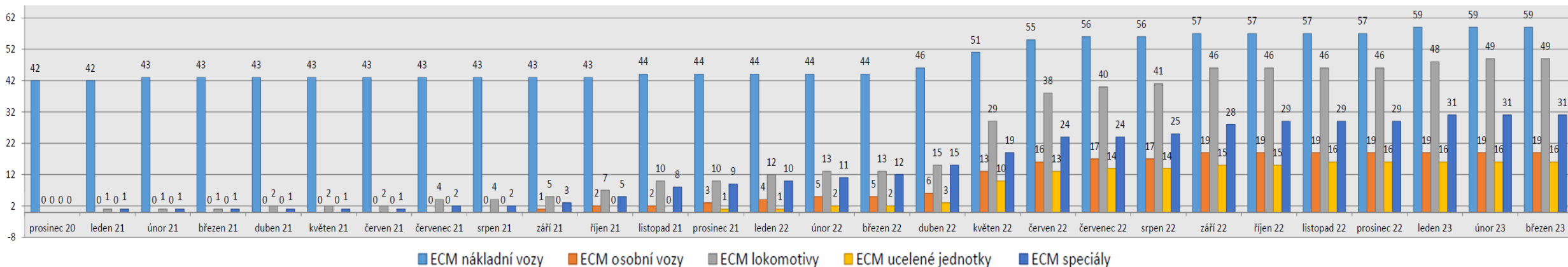
# Novinky v oblasti ECM – duben 2023



Bc. Rostislav Kolmačka, DiS.  
vedoucí odd. MHD, interoperability a ECM

- **16. červen 2020** byl počátkem certifikací ECM dle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 (dále jen „PNK 2019/779“) – platného i pro jiná vozidla než nákladní vozy.
- **16. červen 2022** byl nejzazším termínem pro obdržení osvědčení ECM pro všechny, kdo odpovídají za údržbu drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní a regionální.
- Od 1. 12. 2021 do 25. 4. 2023 se počet certifikovaných subjektů **zvýšil ze 45 na dnešních 94.**
- Loňská vlna certifikací postupně opadla a intenzivně probíhají pravidelné „roční“ kontroly certifikovaných subjektů ve smyslu článku 8 odst. 1 PNK 2019/779. Stále však DÚ přichází také nové žádosti o certifikace **a do konce roku 2023 počet ECM jistě přesáhne stovku.**
- Do všedních činností ECM se promítají **změny v legislativě České republiky** (transpozice technického pilíře IV. železničního balíčku), které proběhly v roce 2022; jedná se o zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách a vyhlášku 173/1995 Sb., dopravní řád drah – viz dopis všem ECM.

Aktuální počty certifikovaných subjektů odpovědných za údržbu jednotlivých kategorií železničních vozidel v ČR (horní tabulka) a počty certifikovaných oprav (ECM - F4) bez ohledu na to, zda jsou certifikovány samostatně nebo jsou součástí systému údržby firmy, která je zároveň i ECM - F1:



## UVOLNĚNÍ A NÁVRAT DO PROVOZU A REALITA DLE VSP

- Dodnes v nákladní železniční dopravě používané postupy dle Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů (VSP), tj. vyřazení vadného vozu z vlaku dopravcem a odeslání do dílny k opravě bez vědomí ECM a jeho vrácení do provozu po opravě bez výslovného souhlasu ECM **odporují platné legislativě.**
- S tímto vědomím se připravuje **změna znění VSP**, která bude účinná (zřejmě) od 1. 1. 2024.
- Dle aktuálních informací z jednání pracovní skupiny VSP z 24. 4. 2023 stanoví VSP nově minimální požadavky na železniční opravy a v rámci VSP bude udržován vlastní seznam dodavatelů (obdoba ERADIS) pro opravy nákladních vozů.
- Vyjmutí vozů z provozu, uvolnění a návrat do provozu po provedené korektivní údržbě bude po změně VSP probíhat už plně v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779, tedy také v souladu s § 43b odst. 1 a 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

### UVOLNĚNÍ A NÁVRAT DO PROVOZU A REALITA DLE VSP

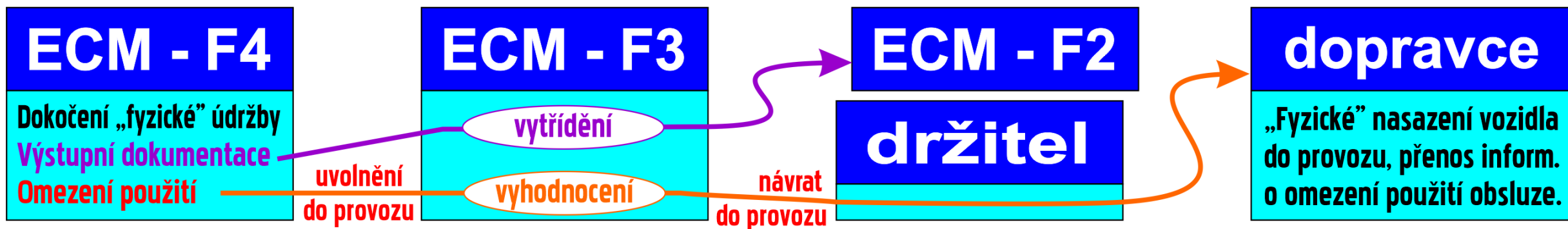
Připomeňme stručně definice v Článku 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779:

- **Uvolnění do provozu** = dokumentované ujištění, že údržba byla provedena v souladu s příkazy k provedení údržby, které bylo vydáno údržbářskou dílnou vůči správci údržby vozidlového parku (ECM - F3) a k němuž je v příslušných případech přiložena dokumentace. Případné nedostatky/nedodělky se při uvolnění do provozu uvádí jako **omezení použití**.
- **Návrat do provozu** = oznámení vydané ze strany ECM - F3 vůči uživateli, např. železničnímu podniku nebo držiteli vozidla, které vychází z uvolnění do provozu a potvrzuje, že všechny příslušné údržbářské práce byly provedeny a že vozidlo, které bylo předtím vyňato z provozu, je ve stavu, ve kterém je možné je bezpečně používat, **případně s omezeními**.

**Tyto pojmy je za všech okolností nutné rozlišovat!**

## OMEZENÍ POUŽITÍ – ČASTO OPOMÍJENÁ „KOLONKA“

Oprávněnské pracoviště (ECM - F4) je povinné provést kvalitně a pokud možno úplně zadanou údržbu vozidla a toto předat zadavateli (tj. ECM - F3) v bezpečně provozovatelném stavu. Pokud ale z jakéhokoliv důvodu není možné některý z uvedených parametrů naplnit, musí o tom dílna zadavatele údržby prokazatelně informovat. Pokud je vozidlo možné provozovat, ale ne v parametrech odpovídajících referenčnímu provoznímu stavu, musí být tato informace předána právě prostřednictvím „kolonky“ **omezení použití**. Jde mj. o krytí dílny vůči ECM - F3 např. v případě, kdy už není možné vozidlo plně uvést do bezpečně provozovatelného stavu.





## PŘÍKLAD Z PRAXE K OMEZENÍ POUŽITÍ

**Dotaz:** „Vlastníci vozů šetří a diktují si často nesmyslné podmínky oprav. Chtějí třeba opravovat i vozy s trhlinami na příčnicích a podélnicích rámu, míse torny atd., kde už to i dle předpisů jako KVs5 i SÚNV je na hranici, kdy už není možné ani vydrážkování a zavaření. Ale oni to i přes riziko chtějí opravit. Přitom jde o vozy, které by se správně měly zrušit. Je to riskantní i pro naši opravnu.“

- Mimo povinnosti **dodržovat opravárenský předpis** (tj. může nastat i situace, že už vozidlo není možné uvést do referenčního provozního stavu) platí pro dílnu také povinnost **prokazatelně předat informace o zjištění bezpečnostně významné závady** objednateli údržby (ECM - F3).
- Dílna má vždy možnost využít „kolonku“ **Omezení použití** v Uvolnění do provozu, kam je třeba uvést všechny skutečnosti, které by mohly bránit bezpečnému provozování vozidla. Je už pak na rozhodnutí a svědomí ECM, zda takové vozidlo vrátí do provozu, případně s omezením.
- **Příklad omezení:** u vozu Res nebyla opravena vyžilá dřevěná podlaha, jezdí jen jako brzdící vůz.

## STRANA ECM:

Nastavuje proběhy vozidel do jednotlivých stupňů údržby a předává je dopravci.

ECM musí vozidlo uvést do referenčního provozního stavu (vč. možných **omezení**).

ECM předává dopravci informaci o Návratu vozidla do provozu (vč. možných **omezení**).

ECM tyto informace použije při plánování „vyšší“ údržby, rekonstrukcí, dokumentaci.

**Nastavení výše uvedeného musí být součástí systému údržby každého ECM.**

## STRANA DOPRAVCE (přímo či přes držitele):

Dopravce si nastavuje systém, jak ohlídat, že proběhy zaručeně nebudou překročeny.

Zjištění o technickém stavu vozidel v provozu (tj. zjištěné závady) prokazatelně předá ECM.

Dopravce systémově zajistí přenos informace o příp. **omezení** použití vozidla jeho obsluze.

Dopravce předává další významné informace o zkušenostech s vozidlem, MU, proběh, atd.

**Nastavení výše uvedeného musí být součástí systému zajišťování bezpečnosti dopravce.**



## UZAVÍRÁNÍ SMLUV V SYSTÉMU ÚDRŽBY

Uzavírání smluv řeší část I bod 9 přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779, nadto platí i § 43b odst. 5 písm. f a odst. 6 zákona č. 266/1994 Sb. – týká se povinnosti mít smluvně zajištěno uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) 402/2013 také ze strany subdodavatelů.

**Obecně by měly smlouvy v systému údržby obsahovat tyto náležitosti (je-li to relevantní):**

- kontakty na osoby jednající v technických záležitostech, které jsou předmětem smlouvy,
- přesné uvedení dokumentace (vč. verze), norem a přepisů, dle kterých bude prováděna údržba,
- pokud je součástí údržby také vykonání technické kontroly (TK) vozidla nebo revizí UTZ, musí být toto ve smlouvě zmíněno, v případě TK i s požadavkem na odbornou způsobilost,
- požadavky na výstupní dokumentaci při dokončení zakázky/doklady k nakupovaným dílům,
- uplatňování procesu řízení rizik dle prováděcího nařízení Komise (EU) 402/2013.

## UZAVÍRÁNÍ SMLUV NA NÁKUP VOZIDEL

Ačkoliv nákup nových vozidel (vč. vozidel z „druhé ruky“) není součástí ECM, s ECM úzce souvisí – ať už po stránce zajištění nezbytné dokumentace, nebo z ohledu nastavení postupů při zavádění vozidel do systému údržby (viz části II bodu 4 přílohy II prov. nařízení Komise (EU) 2019/779, nebo i jeho článek 4 odst. 1 pro konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost).

**Ze zkušeností Drážního úřadu při certifikacích ECM lze vyvodit následující doporučení:**

- V kupní smlouvě si řádně ošetřete dodání veškeré dokumentace týkající se údržby a obsluhy vozidla. Přesný soupis nezbytné dokumentace lze dohledat v TSI:
  - pro hnací vozidla v TSI-LOC & PAS – Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014, kap. 4.2.12,
  - pro nákladní vozy v TSI-WAG – Nařízení Komise (EU) č. 321/2013, kap. 4.5.

**Dodatečně k už zakoupenému vozidlu těžko někdy nějakou dokumentaci získáte!**

- Pokud kupujete vozidlo i se zajištěním servisu, nastavte si co nejkratší dobu na příjezd servisu.

## KONSTRUČKNÍ ČÁSTI ZÁSADNĚ DŮLEŽITÉ PRO BEZPEČNOST

- V případě nově dodaných vozidel už tato mají výrobcem stanoveny konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost (safety critical components – SCC) a jejich řízení musí plně respektovat ustanovení článku 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.
- V případě starších vozidel by měl ECM aplikovat proces řízení rizik pro zjištění, zda některé z konstrukčních částí jím spravovaných vozidel je či není žádoucí spravovat jako SCC.

### **Obecně platí pro správu SCC tato pravidla:**

- Každá SCC má svůj unikátní identifikátor v systému údržby daného ECM.
- Každá SCC má svou „evidenční kartu“ (často elektronickou), do které jsou zaznamenávány všechny pro bezpečnost významné události za období celého životního cyklu dané SCC.
- Každá SCC má svou složku, do které jsou ukládány doklady o provedené údržbě SCC.
- Při případném prodeji vozidla jsou doklady a záznamy k SCC předány nabyvateli vozidla.

## SAFETY ALERTS IT TOOL

- Povinnost sledovat bezpečnostní upozornění prostřednictvím nástroje Safety Alerts IT Tool (SAIT) je dána článkem 4 odst. 6 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779.
- Dnes už SAIT rozesílá upozornění na nová bezpečnostní varování (tzv. „alerty“) emailem. Ideální pro sledování je nastavit si v emailu filtr pro zprávy ze SAIT a nechat si tak zprávy třídit do zvláštní složky. V ní pak lze dle nastavením Vašeho systému údržby či bezpečnosti snadno provést kontrolu, zda je mezi alerty nějaký, který je relevantní pro Vaši společnost.
- Ke dni 1. 4. 2023 vydala ERA nový (jednoduchý a přehledný) manuál k SAIT, je dostupný na webové adrese: [www.era.europa.eu/system/files/2023-03/New%20SAIT%20Guidelines.pdf](http://www.era.europa.eu/system/files/2023-03/New%20SAIT%20Guidelines.pdf)
- Pamatujte, že SAIT je jedinou možností, jak můžete v případě bezpečnostně významného zjištění, které se může týkat více vozidel stejného typu, prokazatelně informovat ostatní ECM těchto vozidel. **Úspěšnost přenosu informací je však přímo závislá na sledování SAIT.**

## ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Napříč všemi aktéry železničního trhu se Drážní úřad setkává s nedostatečně aplikovanými pravidly pro řízení bezpečnosti, resp. rizik. Jde přitom o nezbytnost požadovanou nejen evropskými právními předpisy, ale také zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách:

- pro **provozovatele dráhy** (správce infrastruktury) platí § 22 odst. 2 písm. e,
- pro **provozovatele drážní dopravy** (dopravce) platí § 35 odst. 2 písm. g,
- pro **osobu zabezpečující údržbu** (ECM) platí § 43b odst. 5 písm. e.

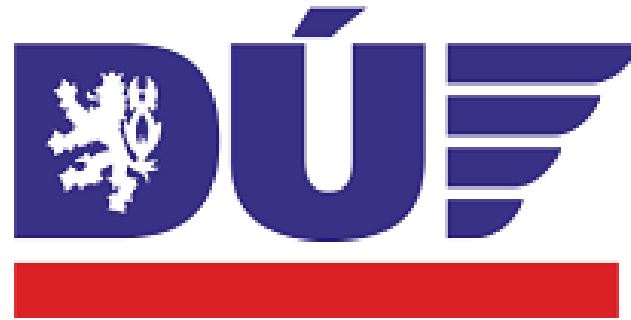
**Obecně platí pro řízení bezpečnosti následující pravidla:**

- Za výchozí nastavení systému zajišťování bezpečnosti/systému údržby se považuje stav popsáný v předpisech subjektu a prověřený v rámci udělování SSC, resp. certifikaci ECM.
- Změny a odchylné postupy je vždy nutné posoudit dle prov. nařízení Komise (EU) 402/2013.

- 1) Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.
- 2) Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) Nařízení Komise (EU) č. 321/2013, TSI Kolejová vozidla – nákladní vozy.
- 6) Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014, TSI kolejová vozidla – lokomotivy a osobní vozy.
- 7) 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 (dostupné na webu ERA; prozatím jen v angličtině).



- ECM** – **Entity in Charge of Maintenance** – subjekt odpovědný za údržbu drážního vozidla,
- ECM - F1** – **funkce řízení** – správa systému údržby, subjekt evidovaný jako ECM vozidla v registru,
- ECM - F2** – **funkce rozvoje údržby** – správa dokumentace k vozidlům v rámci systému údržby,
- ECM - F3** – **funkce řízení údržby vozidlového parku** – řízení vyjímání vozidel z provozu a navracení,
- ECM - F4** – **funkce provádění údržby** – vlastní dílenské činnosti,
- FÚ** – **funkce údržby** – v případě této prezentace myšleno Osvědčení o shodě pro funkce údržby,
- PNK** – **prováděcí nařízení Komise (EU)**,
- SAIT** – **Safety Alerts IT Tool** – informační nástroj ERA pro sdílení bezpečnostních upozornění,
- SCC** – **Safety critical components** – konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost,
- TSI** – **Technical Specifications for Interoperability** – Technické specifikace pro interoperabilitu,
- UTZ** – **určená technická zařízení** - ve smyslu vyhlášky 100/1995 Sb. Řád určených technických zařízení,
- VSP** – **Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů**.



# Děkuji Vám za pozornost

V případě jakýchkoliv dotazů pište/volejte na:

[kolmacka@ducr.cz](mailto:kolmacka@ducr.cz)

+420 606 032 559