



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)

I. Úvod

- 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 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, 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 musí získat osvědčení nejpozději do 16. června 2022⁷.
- 7) Tento metodický pokyn je určen pro žadatele se sídlem v České republice a žadající o osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu (SOÚ) a funkce údržby (FÚ) u Drážního úřadu (dále jen “DÚ”).

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.

II. Definice pojmů použitých v tomto pokynu

Držitel (vozidla) – Podle § 129 zákona č. 40/1964 Sb. Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, je „Držitelem je ten, kdo s věcí nakládá jako s vlastní nebo kdo vykonává právo pro sebe.“ Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic je držitelem fyzická nebo právnická osoba, která 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. Provozovateli vozidla Drážní úřad ve spolupráci s Evropskou železniční agenturou přiděluje VKM kód za podmínek podle dodatku Pa TSI OPE od 1.1.2014.

Oprávérenský podnik je poskytovatelem funkce „d“ – provádění údržby v rámci systému údržby definovaného v článku 14, odst. 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798.

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.

Subjektem odpovědným za údržbu je subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový v registru vozidel uvedeném v článku 47 směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

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.

Vlastník (vozidla) – je subjekt, který má k vozidlu vlastnická práva a je usazen v České republice (právnická osoba, která má sídlo, případně sídlo organizační složky v České republice nebo fyzická osoba, která má bydliště, případně místo podnikání v České republice).

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.

Výrobce vozidla je výrobce ve smyslu čl. 2 bodu 36 směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.

Železničním podnikem 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.

III. Systém udělování osvědčení a platnost osvědčení

- 1) 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 uplatňovat⁸.
- 2) Osvědčení SOÚ (ECM Certificate) a FÚ (Maintenance Functions Certificate) jsou platná ve všech členských státech Unie⁹. Přehled všech vydaných Osvědčení SOÚ a FÚ je dostupný na webu ERA – adresa <https://eradis.era.europa.eu>.
- 3) Orgánem udělujícím osvědčení je v České republice výhradně DÚ.
- 4) DÚ jako orgán udělující osvědčení použije při posuzování žádostí požadavky a hodnotící kritéria stanovené v přílohách I a II Prováděcího nařízení 2019/779.
- 5) DÚ jako orgán udělující osvědčení přijme rozhodnutí nejpozději do čtyř měsíců poté, co mu žadatel předloží veškeré potřebné doklady a vyžádané doplňující informace¹⁰.
- 6) DÚ vydá osvědčení SOÚ a FÚ s vyznačenou dobou platnosti, která činí nejvýše 5 let od vydání¹¹.

IV. Zásady udělování osvědčení

- 1) Proces udělení nebo obnovení osvědčení má následující strukturu:
 - a) podání žádosti na orgán udělující osvědčení;
 - b) přezkoumání žádosti ze strany DÚ (možnost dodatečného vyžádání podkladů od žadatele);
 - c) posouzení (ústní jednání) na pracovišti nebo pracovištích žadatele;
 - d) v případě zjištění nedostatků přerušeni procesu na dobu do jejich odstranění;
 - e) vydání Zprávy a certifikátu nebo certifikátů (udělení osvědčení).
- 2) Na dokončený proces udělení nebo obnovení osvědčení navazuje:
 - a) činnosti dohledu v průběhu doby platnosti osvědčení¹²;
 - b) proces recertifikace (obnovení platnosti osvědčení po vypršení lhůty platnosti původního osvědčení).

V. Podávání žádostí o udělení, obnovení nebo změnu osvědčení

- 1) Každý žadatel podává DÚ svou žádost (žádosti) o udělení, obnovení nebo změnu osvědčení a odpovídá za správnost uvedených údajů.
- 2) 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. 2 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. 3 tohoto metodického pokynu).
- 3) Do obou žádostí musí žadatel v bodech 5.2 uvést, pro jakou kategorii vozidel požaduje svůj systém údržby certifikovat (nákladní vozy, osobní vozy, lokomotivy, ucelené jednotky, vysokorychlostní vozidla, speciální vozidla, případně jiná vozidla – nutno specifikovat).

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 4 c).

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 5.

¹⁰ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 7, odst. 5.

¹¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 7, odst. 8.

¹² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 8, odst. 1.

- 4) 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 alespoň těch řad (typů) železničních kolejových vozidel, za která bude z titulu subjektu odpovědného za údržbu odpovídat a jejichž údržbu a opravy bude provádět (popř. předložit přímo předpis);
 - b) u vozidel schvalovaných v souladu s TSI plní úlohu předpisu pro údržbu soubor technické dokumentace a kniha údržby;
 - c) zpráva od akreditované inspekční organizace v oboru (doklad prokazující správu dokumentace v interním systému žadatele o osvědčení, např. zpráva z auditu, jež se vydává v rámci certifikace systému řízení);
 - d) kopie certifikátů, jež žadatel o osvědčení vlastní;
 - e) 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. 4 tohoto metodického pokynu. K žádosti je potřeba přiložit (ideálně v elektronické formě, např. na CD) veškerou interní dokumentaci, na kterou je v přehledu plnění požadavků přílohy II odkazováno;
 - 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 „Prováděcí 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 (dle manuálu ECM certification – Application guide including explanations – ECM certification scheme), žádá o osvědčení pro funkce údržby i s uvedením požadované úrovně. Při prověřování žadatele v jeho sídle (dílně) 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 osvědčení SOÚ v rozsahu funkce řízení (funkce „a“ – viz dále), musí předložit kompletní seznam železničních vozidel, pro která je v národním registru železničních vozidel (NVR) nebo 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.
- 5) Pokud je žadatel v době podání žádosti již držitelem jiného (jiných) osvědčení SOÚ a/nebo FÚ pro jiné kategorie vozidel (např. osvědčení pro údržbu nákladních vozů, vydaná ještě dle Nařízení Komise (EU) č. 445/2011), vydá DÚ po prověření funkčnosti systému údržby také pro dříve certifikované kategorie vozidel sloučené nové (nová) osvědčení pokrývající všechny kategorie vozidel, pro která je/bude žadatel subjektem odpovědným za údržbu, nebo pro která zajišťuje některou (některé) z funkcí údržby.

- 6) 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
Wilsonova 300/8
121 06 Praha 2 – Vinohrady.

- 7) Žadatel podáním žádosti souhlasí se zveřejněním základních údajů ve veřejně přístupném seznamu na webových stránkách ERA: <https://eradis.era.europa.eu>.
- 8) Po předložení úplné žádosti (včetně všech potřebných příloh) a prvotním posouzení ze strany DÚ je zpravidla nařizeno ústní jednání. V rámci ústního jednání by měl žadatel o osvědčení prokázat funkčnost systému údržby pro všechny činnosti, pro které žádá o certifikaci. Prověřuje se tedy plnění jednotlivých požadavků přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2019/779 po obsahové stránce v interních dokumentech žadatele a následně jejich i praktické využívání. Délka trvání ústního jednání je závislá počtu pracovišť a na rozsahu činností, o jejichž certifikaci žadatel žádá (v případě, že má žadatel více opravárenských pracovišť, kontrolují se všechna pracoviště). Výstupem z ústního jednání je protokol, který žadatel o osvědčení obdrží bezprostředně. Součástí protokolu jsou doporučení DÚ, případně protokol o neshodě. Po zapracování doporučení DÚ, resp. odstranění neshod, žadatel obdrží Zprávu, na základě které pak DÚ vystaví osvědčení.
- 9) 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 „d“ – provádění údržby (viz dále), zasílá tento žadatel DÚ přehled plnění požadavků přílohy II Prováděcího nařízení 2019/779 pouze s vyplněnou částí I. (požadavky a hodnotící kritéria pro řídicí funkci) 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.
- 10) Prováděcí nařízení 2019/779 připouští prokázání souladu s přílohou II buďto osvědčením SOÚ a/nebo FÚ, nebo v případě dopravce či správce infrastruktury, pokud provádí údržbu drážních vozidel (jiných než nákladních vozů) jen pro svou vlastní potřebu, také pomocí osvědčení o bezpečnosti¹³. Pokud se žadatel rozhodne využít možnosti zahrnout prokázání funkčnosti systému údržby do osvědčení o bezpečnosti, je nutné toto uvést do žádosti o osvědčení o bezpečnosti. Způsob prověření funkčnosti systému údržby žadatele (plnění všech požadavků přílohy II), stejně jako průběh certifikace nebo recertifikace a pravidelných kontrol, se však nijak neliší od popsaného postupu procesu certifikace ECM završeného vydáním certifikátů SOÚ a/nebo FÚ.

¹³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 3, odst. 4.

VI. Změna a obnovení osvědčení

- 1) Držitel osvědčení bezodkladně informuje DÚ o všech zásadních změnách v okolnostech platných v době, kdy bylo uděleno původní osvědčení (např. změna sídla, identifikačních údajů či právní formy společnosti, změna rozsahu prováděné údržby, změna dodavatele u externě zajišťovaných jednotlivých funkcí údržby, změna předpisů či technologických postupů pro provádění oprav apod.), aby mohl DÚ rozhodnout, zda má osvědčení změnit, obnovit nebo zrušit¹⁴.
- 2) Při obnovení osvědčení (recertifikaci) je potřeba prokázat splnění stejných podmínek jako při prvotním udělení osvědčení. Průběh podání žádosti vč. příložených dokumentů se tedy neliší od postupu popsaného v kapitole V tohoto metodického pokynu s výjimkou nezbytného doložení dokladů z procesu CSM (Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti) dle kapitoly V, odstavce 4 e) ii.
- 3) Doporučená doba podání žádosti o obnovení osvědčení jsou 4 měsíce před koncem platnosti vydaného osvědčení.

VII. Odebrání osvědčení

V případě, že DÚ zjistí, že držitel osvědčení přestal splňovat požadavky, na jejichž základě mu bylo vydáno osvědčení, je DÚ oprávněn osvědčení odebrat¹⁵.

VIII. Praktické informace

- 1) **Systém údržby:** 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 zkráceně značit písmeny „a“ až „d“:
 - a) **funkce řízení**, 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**, 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**, jejímž účelem je řídit vyjímání vozidel z provozu za účelem provedení údržby a jejich vracení do provozu po provedení údržby;
 - d) **funkce provádění údržby**, jejímž účelem je provádět požadovanou technickou údržbu vozidla nebo jeho částí, včetně dokumentace o uvolnění do provozu.
- 2) Každý subjekt odpovědný za údržbu (ECM) musí mít v rámci svého systému údržby vždy zajištěny všechny uvedené funkce, přičemž funkci „a“, která se osvědčuje Osvědčením pro subjekt odpovědný za údržbu (SOÚ), provádí vždy tento subjekt sám. Zajištění ostatních funkcí „b“, „c“ a „d“ se osvědčuje Osvědčením pro funkce údržby (FÚ) a subjekt si je zajišťuje buďto sám, nebo dodavatelsky za využití externích organizací, které jsou pro dané funkce systému údržby certifikovány (tzn. jsou držiteli certifikátu FÚ pro tyto funkce)¹⁶. **Subjekt odpovědný za údržbu je ale vrcholově odpovědný za funkčnost celého systému údržby, tedy i za výsledek činností údržby zadaných vnějšimu subjektu** a musí mít zaveden systém sledování jejího provádění (včetně např. výstupní kontroly provedených prací a předání)¹⁷. V případě např. mimořádné události, která nastane při provozu drážního vozidla s prokázaným vlivem špatné nebo nedostatečné údržby, nese odpovědnost právě Subjekt odpovědný za údržbu (ECM).
- 3) Platný smluvní vztah v případě externího zajišťování funkcí údržby je předmětem kontroly při prvotní certifikaci, recertifikaci i pravidelných dohledech u subjektu odpovědného za údržbu.

¹⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 7, odst. 8 a článek 8.

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

¹⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, články 9 a 10.

¹⁷ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 9, odst. 3.

Rovněž veškeré změny v zajišťování jednotlivých funkcí systému údržby je subjekt odpovědný za údržbu (ECM) povinen neprodleně hlásit DÚ¹⁸.

- 4) **Stupně údržby:** Pro funkci provádění údržby („d“) bude Drážním úřadem i nadále uplatňováno ze strany ERA¹⁹ 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. Zpravidla se jedná o výrobce kolejových vozidel.

- 5) **Kniha údržby:** 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 údržby²⁰; veškeré prováděné údržbářské činnosti na vozidle musí vždy a za každých okolností probíhat v souladu s obsahem knihy údržby²¹. Kniha údržby může být vedena:

- 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,
- částečně v elektronické formě za využití specializovaného informačního systému s tím, že originály listinných dokumentů jsou ukládány do fyzické složky (složek) přehledně uspořádané dokumentace k danému vozidlu.

Z knihy údržby musí být jednoznačně a rychle zjistitelné (např. formou titulního krycího listu) minimálně to, k jakému vozidlu se kniha 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 (díleňské opravy), název subjektu odpovědného za údržbu vozidla a platný kontakt na pracovníka odpovědného za vedení knihy údržby.

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 řady celého vozidla i jeho jednotlivých zařízení, technologické postupy oprav, doklady ke změnám konstrukce vozidla, rovněž včetně Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti k těmto změnám.

¹⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 9, odst. 1.

¹⁹ Certification scheme ERA

²⁰ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odst. 5.

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 14, odst. 2 a).

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 stav¹⁵, životnost, provozní spolehlivost, bezpečnost provozu a postupy údržby – jde např. o nehody, násilná poškození, zjištěná selhání konstrukčních částí, často se opakující závady, atd. Knihu 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)²².

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 obsahu²³. 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 prováděcím nařízením Komise (EU) č. 402/2013²⁴.

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, tedy včetně části knihy údržby pro účely vysledovatelnosti²⁵.

- 6) **Konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost:** Prováděcí nařízení 2019/779 ve svém článku 4 popisuje pozornější přístup k prvkům vozidla, označených (prvotně) jejich výrobcem jako „konstrukční části zásadně důležité pro bezpečnost“. Seznam těchto prvků může kterýkoliv subjekt odpovědný za údržbu na základě zásadních zjištění podloženými důkazy měnit²⁶. Z praktického hlediska je ale podstatná povinnost subjektů odpovědných za údržbu poskytnout železničnímu odvětví a dodavatelskému průmyslu všechny z pohledu bezpečnosti významné informace o zjištěních v oblasti údržby (mimo běžné opotřebení), týkající se vozidel, podsystémů nebo jiných konstrukčních částí, pokud jsou související rizika relevantní pro více aktérů a je pravděpodobné, že budou nedostatečně kontrolována²⁷. Pro takové informování je v relevantních případech možné využít také DÚ, který disponuje kontakty na všechny subjekty odpovědné za údržbu, které certifikoval.
- 7) **Výroční zpráva o údržbě:** 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 činnosti²⁸. Požadavky na obsah této zprávy jsou popsány v příloze V Prováděcího nařízení 2019/779.

DÚ netrvá na sestavování této zprávy jako samostatné, požadované údaje mohou být součástí celkové výroční zprávy společnosti (ideálně jako samostatná kapitola). V případě, kdy je subjekt odpovědný za údržbu (ECM) zároveň železničním podnikem (dopravcem), bude Výroční zpráva o údržbě na DÚ 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.

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.

²² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odstavec 2 b).

²³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odstavec 7 e).

²⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, Příloha II, část II, odstavec 6 a).

²⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, článek 4, odst. 6.

²⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 4, odst. 3.

²⁷ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 4, odst. 2 a 6.

²⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, článek 8, odst. 5.

- 8) **Proces posouzení 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 organizační, provozní 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: www.ducr.cz/cs/potrebuji-si-vyridit/sekce-provozne-technicka/csm.

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. 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. Také zpráva o tomto posouzení bude ze strany DÚ vyžadována při rozhodování o dalších krocích v certifikaci – viz kapitola VI, odst. 1 tohoto metodického pokynu.

- 9) **Výjimky z povinné certifikace:** 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*“.

Zda a v jaké podobě budou tyto výjimky zakotveny v právním řádu České republiky, není v době uzavěrky tohoto metodického pokynu známo. V případě historických železničních vozidel ale lze stanovení výjimky z povinné certifikace jejich subjektů odpovědných za údržbu předpokládat.

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.

IX. Další informace

Podrobnější informace týkající se osvědčení SOÚ a FÚ Vám poskytnou zaměstnanci Oddělení MHD, interoperability a ECM, pracoviště Praha – odbor drážních vozidel a ECM.

X. Zrušovací ustanovení

Tímto Metodickým pokynem se ruší Metodický pokyn pro získání osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a osvědčení pro funkce údržby (Osvědčení ECM), č.j. DUCR-11811/17/Nw.

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
ředitel Drážního úřadu

Příloha č. 2 – Formulář žádosti o osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu

Příloha č. 3 – Formulář žádosti o osvědčení pro funkce údržby

Příloha č. 4 – Formulář plnění požadavků přílohy II Prováděcího nařízení 2019/779