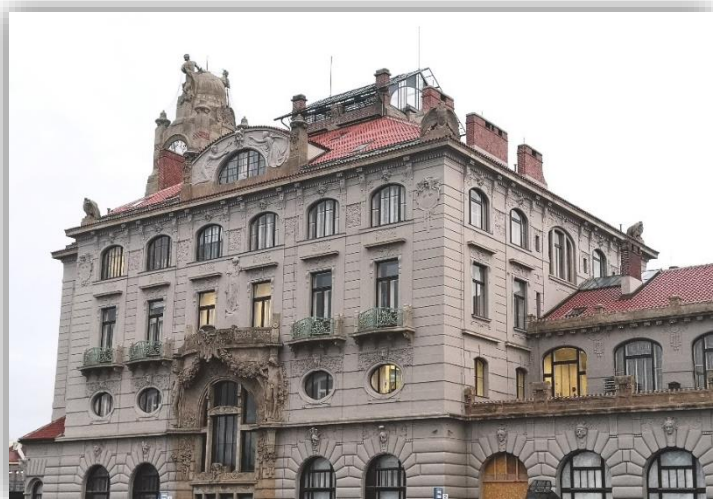




SPV 10. 4. 2024

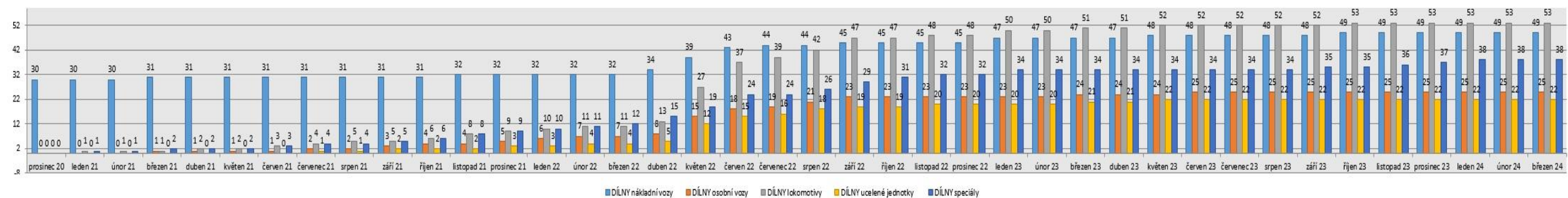
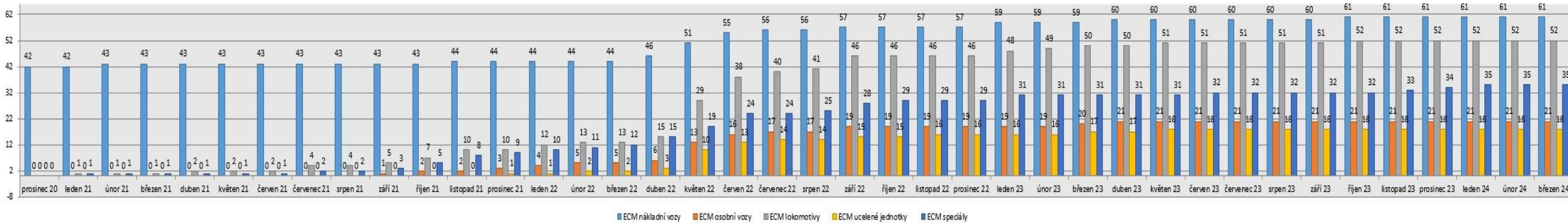
# Zjištění při dozorech ECM aneb na co si dát pozor?



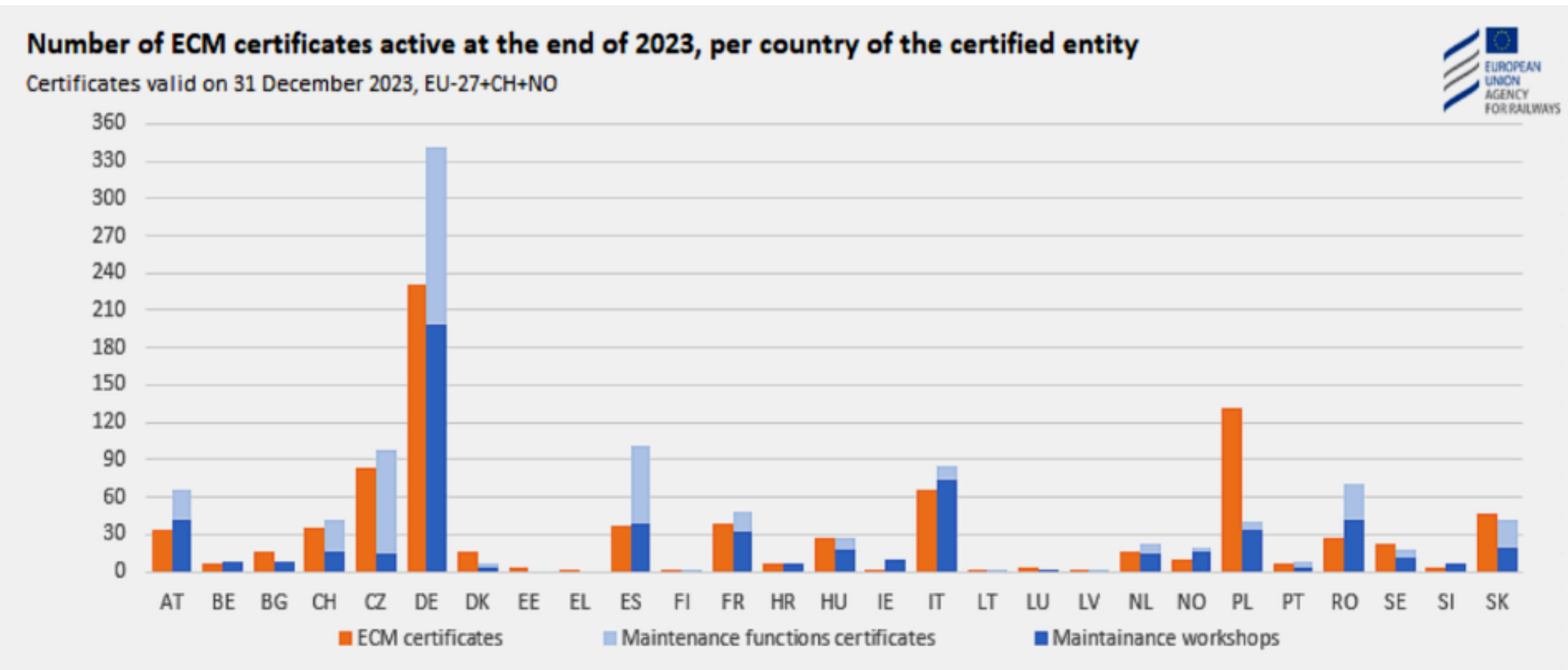
Bc. Rostislav Kolmačka, DiS.  
vedoucí odd. MHD a ECM

- **16. červen 2020** = počátek certifikací ECM dle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 2019/779 místo dosavadního nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (jen pro nákladní vozy).
- **16. červen 2022** = nejzazší termín pro obdržení osvědčení ECM pro všechny, kdo odpovídají za údržbu drážních vozidel provozovaných na dráze celostátní a regionální.
- Do všedních činností ECM se promítly také **změny v legislativě** – zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (novelizace účinná od 1. 2. 2022), a vyhlášky 173/1995 Sb., dopravní řád drah (novelizace účinná od 24. 8. 2022).
- Na konci února 2024 byl recertifikován poslední ECM, který byl držitelem osvědčení vydaných ještě dle **nařízení Komise (EU) č. 445/2011, které pro ČR tímto zaniká.**
- Od 1. 1. 2024 jsou osvědčení ECM a FÚ vydávána Drážním úřadem **výhradně elektronicky.**
- Aktuálně je v ČR certifikováno celkem **84** firem jako ECM a **12** železničních dílen (jen F4).

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



Počty platných certifikátů pro ECM a funkce údržby v Evropě ke konci roku 2023 (zdroj: ERA).



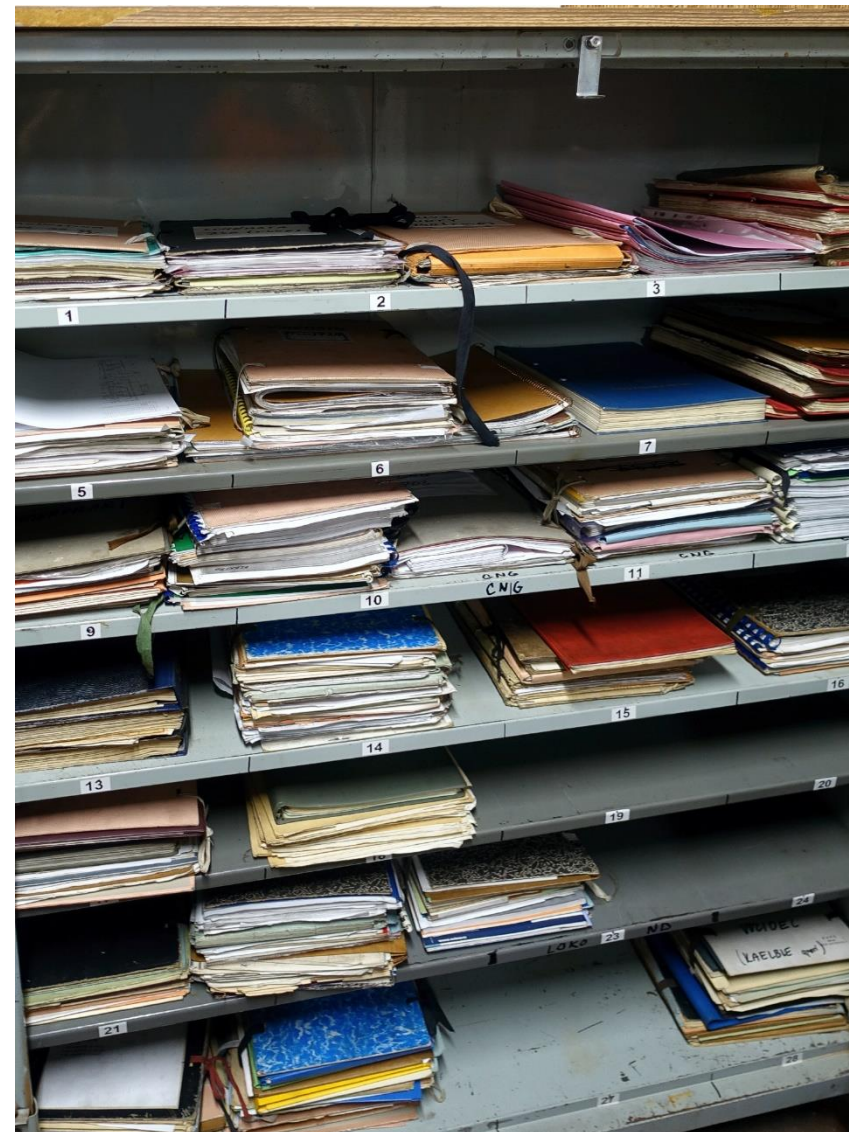
## **ZJIŠTĚNÍ: ECM nemá v místě správy vozidlového parku k dispozici technickou a provozní dokumentaci k vozidlům.**

Zjištění, že v místě správy vozidlového parku není k dispozici dokumentace k vozidlům, nebo kdy dokonce nemá ECM přehled o aktuálním proběhu vozidel do předepsané údržby, nastávají často v případech, kdy ECM zajišťuje tuto činnost jako dodavatel pro jinou firmu.

**ECM musí mít trvale přehled o technickém i provozním stavu a konfiguraci vozidel, za jejichž údržbu je odpovědný.**

Jedná se o samou podstatu činnosti ECM (funkcí F1 až F3)!

V případě dokumentace pro údržbu („kniha údržby“) by mělo jít o originály, v případě PZ, dokladů od UTZ a TK postačují skeny či kopie dokladů (originály jsou u držitele).



## ZJIŠTĚNÍ: **ECM nemá dokumentaci k bezpečnostně relevantním či kritickým prvkům.**

Pro správu dokumentace k železničním vozidlům platí mimo jiné tyto teze v části II přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779:

2. *Organizace musí mít postupy pro zaručení souladu se základními požadavky interoperability, včetně aktualizací v průběhu životního cyklu, a to prostřednictvím: c) řízení jakékoli výměny v rámci údržby;*
7. *Při uplatňování postupu pro dokumentaci ve funkci rozvoje údržby je třeba zaručit sledovatelnost alespoň u těchto prvků: b) konfigurace vozidel, včetně – ale nikoli pouze – konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost, a změn palubního softwaru;*

Z uvedeného, ale také např. ze zkušeností ze šetření mimořádných událostí plyne, že **ECM musí mít trvale přehled o aktuální konfiguraci vozidel, a to až do „detailů“ jako např. materiál jednotlivých kol a náprav, čísla taveb, protokoly měření a průběhu lisovací síly kol, podklady pro defektoskopii** (definice kritických míst, míry přípustnosti vad, technologický postup) apod.

## **ZJIŠTĚNÍ: ECM nemá přehled o akt. proběhu „svých“ hnacích vozidel do předepsané údržby.**

Body 2 a 3 části III přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 jednoznačně říkají:

- Organizace musí mít postup k tomu, aby byla vozidla odeslána za účelem údržby včas.*
- Organizace musí mít postup pro řízení vyjímání vozidel z provozu v případě, kdy je potřeba provést údržbu nebo kdy je není možné bezpečně provozovat nebo kdy potřeba údržby ovlivňuje běžný provoz.*

DÚ už v oznámení výkonu státního dozoru požaduje předložení soupisu všech hnacích vozidel daného ECM, vč. stavu jejich proběhu do nejbližší údržby všech stupňů (vč. periodických obnov).

EVN lokomotivy	akt. nájezd od E0	předepsána E0 při km	akt. nájezd od EM	předepsána EM při km	akt. nájezd od EV	předepsána EV při km	akt. nájezd od EVy	posl. EVy dokončena	předepsána EVy při km/let	akt. nájezd od EH	posl. EH dokončena	předepsána EH při km/let	POZNÁMKA
91 54 7 130 100-0	3511	4500	3511	23000	149980	150000	149980	05.06.2019	450000/4 roky	449980	01.05.2015	800000/8 let	odst. EV
91 54 7 162 100-1	5510	6500	24510	26000	24510	200000	351510	14.10.2020	800000/5 let	351510	14.10.2020	1500000/10 let	
91 54 7 181 200-2	2451	2500	19451	20000	49451	150000	49451	11.08.2015	450000/4 roky	650451	19.07.2011	850000/8 let	mimo provoz

EVN lokomotivy	akt. nájezd od R0	předepsána R0 při km	akt. nájezd od RM	předepsána RM při km	akt. nájezd od RMX	předepsána RMX při km	akt. nájezd od RV	předepsána RV při km/let	akt. nájezd od RS	předepsána RS při km/let	akt. nájezd od RG	předepsána RG při km/let	POZNÁMKA
94 54 2 740 500-1	845	1200	9845	12000	9845	30000	99845	120000/2 roky	99845	240000/4 roky	99845	960000/10 let	
94 54 2 740 600-2	0	1200	0	12000	0	30000	0	120000/2 roky	119845	240000/4 roky	719845	960000/10 let	dokonč. RV

## ZJIŠTĚNÍ: Údržba není vykonána v předepsaném rozsahu.

Nejčastěji se jedná o vynechání finančně náročnějších úkonů nebo i celých stupňů (typicky jde o periodické obnovy vyšších stupňů) – **Odložení jakéhokoliv stupně údržby není možné bez řádně provedené kontroly technického stavu vozidla a prokazatelného zvážení důsledků odložení každého z předepsaných úkonů** jako součásti uplatnění procesu řízení rizik podle prováděcího nařízení Komise 402/2013!

### *Ilustrační obrázek:*

*Tovární předpis proběhů a stupňů údržby pro lokomotivy ČKD dnešních řad 740 a 742*

Norma kilometrických proběhů a časových lhůt  
mezi prohlídkami a opravami lokomotivy T 448.0 a T 466.2

Pojmenování prohlídky nebo opravy	Kilometrický proběh (ČSD)	Čas.rozdělení (vlečky prům.)
Provozní ošetření „RO“	800-1200 km	4 dny *)
Malá period.prohlídka „RM“	8000-12000 km	do 23 dnů
Prohlídka rozšířená „RMX“	max. 30000 km	do 3 měsíců
Velká period.prohlídka „RV“	80000-120000 km	20-24 měsíců
Střední oprava „RS“	160000-240000 km	40-48 měsíců
Generální period.oprava „RG“	640000-960000 km	max. 10 let



**ZJIŠTĚNÍ: Nevykonání předepsané defektoskopie bezpečnostně kritických prvků vozidla.**

V rámci změn plánů údržby, jejichž podstatou bylo prodloužení proběhů do předepsané údržby, byly v minulosti defektoskopické kontroly nejčastějším „kompenzačním opatřením“ stanoveným v rámci prováděného řízení rizik. V praxi se tak lze velmi často u starších řad vozidel (nejen) československé produkce setkat s jedním ze dvou scénářů:

- 1) vozidlo je udržováno dle původního továrního předpisu nezahrnujícího defektoskopii,
- 2) vozidlo je udržováno dle plánů z pozdějšího období (často z 90. let), kde je jsou oproti výchozímu stavu prodloužené proběhy, ale je zahrnuta defektoskopie.

**Předepsanou defektoskopii pak ale nelze vynechat!**

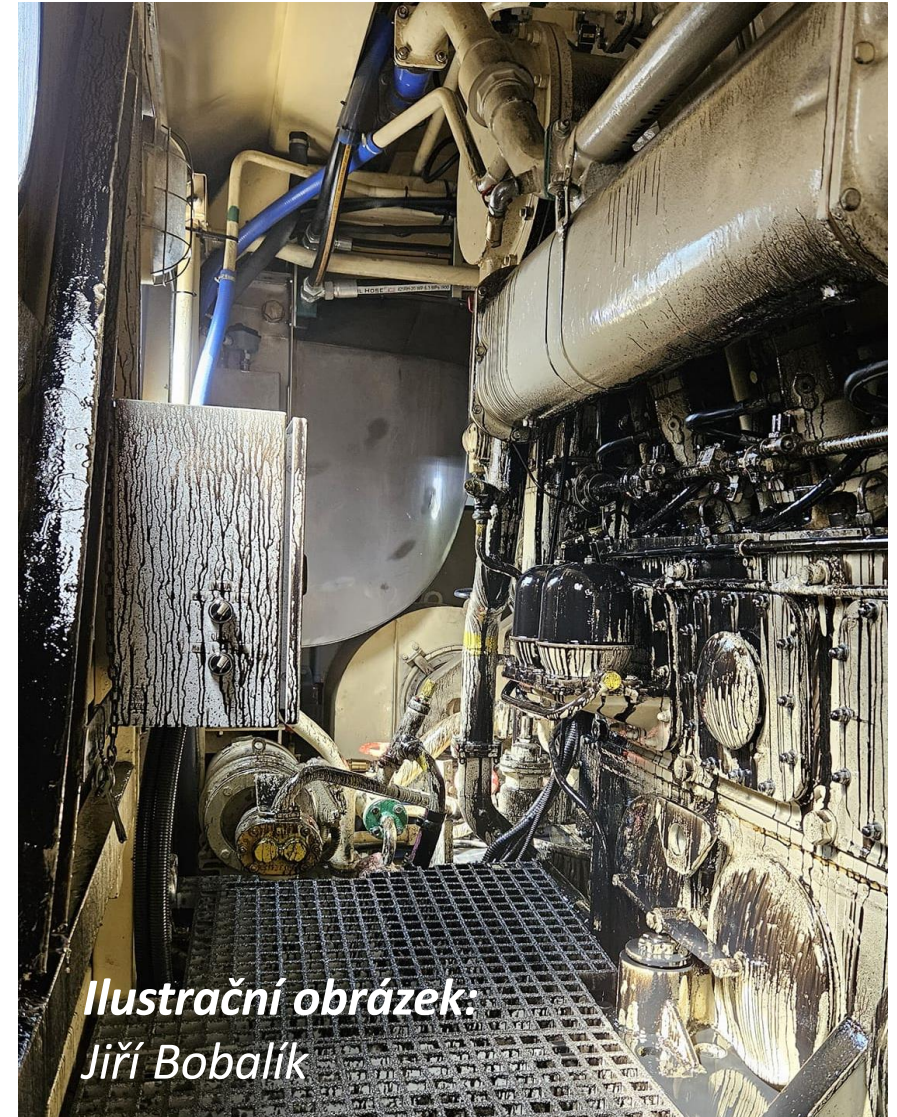


*Ilustrační obrázek:  
Dalibor Palko  
(foceno mimo žel. síť ČR)*

**ZJIŠTĚNÍ: Nedostatky v technickém stavu provozovaných vozidel** (plochá místa na kolech, protočené obruče, úniky ropných látek, nefunkční elektrodynamická brzda apod.).

V případě nasazení takových vozidel do provozu je odpovědnost především na straně dopravce, který musí v souladu s prováděcím nařízením komise (EU) 2019/773 (TSI OPE): *kap. 4.2.2.7.1: ...určit postup, jak zajišťovat, aby veškeré vybavení vlaku související s bezpečností bylo plně funkční a aby provoz vlaku byl bezpečný. Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury o veškerých změnách vlastností vlaku...*

Dále platí pro ECM F3, k problematice návratu vozidla do provozu, že toto musí být „... ve stavu, ve kterém je možné je bezpečně používat...“ – viz článek 2 odst. d nařízení 2019/779.



*Ilustrační obrázek:  
Jiří Bobalík*

## **ZJIŠTĚNÍ: ECM zadal část údržby necertifikovanému a nijak neprověřenému dodavateli.**

Pro uzavírání smluvních ujednání s dodavateli produktů a služeb souvisejících s bezpečností definuje část I bod 9.2 přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 tyto požadavky:

*Při využívání smluvních subjektů nebo dodavatelů, popřípadě obou uvedených, v případě produktů a služeb souvisejících s bezpečností musí mít organizace zavedené postupy k tomu, aby **v době výběru** ověřila, že:*

- a) smluvní subjekty, subdodavatelé a dodavatelé jsou způsobilí;*
- b) smluvní subjekty, subdodavatelé a dodavatelé mají systém údržby a řízení, který je přiměřený a dokumentovaný.*

Z uvedeného plyne, že ECM se musí prokazatelně **ujistit, že dodavatel je způsobilý plnit požadované dodávky související s bezpečností a že má funkční systém údržby a řízení.**

To je důvod, proč je prověřování (typicky dodavatelskými audity, někdy i s udělováním osvědčení) a hodnocení dodavatelů nedílnou součástí systému údržby, vč. požadavků na smluvní ujednání.

**ZJIŠTĚNÍ: ECM neaplikoval proces řízení bezpečnosti (rizik) při zavedení nového typu vozidel do systému údržby + dopravce neaplikoval proces řízení bezpečnosti při redislokaci vozidel.**

Řízení bezpečnosti (rizik) je nedílnou a povinnou součástí všední činnosti dopravců, ECM i provozovatelů dráhy při řešení **jakékoliv změny v systému**. Mimo směrnice o bezpečnosti 2016/798 a nařízení 402/2013 jde také o požadavek zákona 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.

**Jednou z nejtypičtějších změn systému je také zavedení nové vozidlové řady do provozu nebo do systému údržby.** Přesto se DÚ při dohledu nad ECM i dopravci setkává s tím, že tato změna nebyla posouzena a někdy jsou zjevné i důsledky chybného zavedení nových vozidel do provozu / údržby, kdy se i po jejich zavedení řeší problémy, které měly být vyřešeny předem!

## ZJIŠTĚNÍ: Nedostatky ve skladování náhradních dílů (zejména spojovací materiál a dvojkolí)

Nařízení 2019/779 ve své příloze II, části IV, bodě 2 požaduje doslova:

*Organizace stanoví postupy, jimiž zaručí, že:*

- a) součásti (včetně náhradních dílů) a materiály jsou používány tak, jak je určeno v příkazech k provedení údržby a dokumentaci dodavatelů;*
- b) součásti a materiály jsou skladovány, je s nimi zacházeno a jsou přepravovány takovým způsobem, aby se předcházelo opotřebení a poškození...*

Chyby ve skladování zejména spojovacího materiálu, ale i dvojkolí jsou stále zjišťovány.



## **ZJIŠTĚNÍ: Dílna vydala Uvolnění do provozu s nedostatečnými informacemi nebo pozdě.**

Doporučovaný minimální souhrn informací, které by měl obsahovat dokument Uvolnění do provozu, uvádí kap. 4.13.1 Průvodce certifikací ECM – Guidance on ECM certification process:

1. *Jméno dílny*
2. *EVN (12 místné číslo) vozidla*
3. *Datum převzetí vozidla dílnou do údržby*
4. *Datum uvolnění vozidla z dílny*
5. *Soupis předané/převzaté dokumentace k vozidlu*
6. *Odchylka provedených prací od příkazu k údržbě: NE/ANO + popis odchylky*
7. *Seznam zjištěných nedostatků souvisejících s bezpečností (pro možná omezení použití).*

ZPRÁVA O UVOLNĚNÍ VOZIDLA DO PROVOZU PO OPRAVĚ				
RETURN TO OPERATION / BETIEBSFREIGABEBESCHEINIGUNG				
Identifikační údaje / Identification data / Identifikationsangaben				
Číslo vozidla Vehicle No. Fahrzeug Nr	Držitel (Dopravce) Keeper (RU) Halter	Datum zahájení opravy: Check in Date Datum des Auftrages	Datum ukončení opravy: Check out Date Datum der Instandhaltung	Název opravny Workshop Name Werkstattname
95 54 5 854 016-3	České dráhy a.s.	01.12.2023 18:45	04.12.2023 4:00	SÚ Trutnov-opravna ŽKV
Provedené práce / Works / Durchgeführte Arbeiten				
Číslo hlášení / Popis položky hlášení, operace zakázky Order SAP / Description Order / Bestellung Beschreibung		Kód, popis a text akce Code, Action Description / Code Beschreibung der Aktion		
43821854 / 0010 Na protismyky čtvrté nápravy v pravo chybí kryt elektriky.		Oprava provedena		
		Oprava provedena		
		Oprava provedena		

**POZOR** – Bez vydaného Uvolnění do provozu nesmí vozidlo vůbec opustit dílnu (mimo zkuš. jízdy či přesuny k pokračování údržby), tj. není možné vydávat Uvolnění do provozu zpětně!

## ZJIŠTĚNÍ: **Nedostatky v kvalitativních parametrech používaného materiálu při údržbě**

Např. zjištění vstřikovacích trubiček, těsnění či pojistných podložek, které nejsou schopny plnit svou funkci...

Uvedené opět potvrzuje význam řádného prověřování a hodnocení dodavatelů.

**Důsledně kontrolujte nakupovaný materiál,** zejména po změně dodavatele. Změna používaného materiálu za materiál jiného typu (ač shodné funkce) podléhá řízení bezpečnosti!



## **ZJIŠTĚNÍ: Dopravce nasadil do provozu vozidlo bez vydaného Návratu do provozu.**

Obsah informací, které by měl ECM formou Návratu do provozu předat držiteli vozidla, potažmo ECM, je v souladu s kap. 4.13.2 Guidance on ECM certification process stanoven obecně na „*všechny informace, které dopravce potřebuje znát pro využití vozidla v provozu*“.

S ohledem na to, že Návrat do provozu je v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 mj. potvrzením, že **vozidlo je ve stavu, ve kterém je možné ho bezpečně používat** (případně s omezeními), je hlavním posláním Návratu do provozu vlastně pouze udělit z pozice ECM dopravci souhlas s nasazením vozidla do provozu. A samozřejmě pokud má vozidlo nějaké technické omezení (typicky snížení max. rychlosti, nemožnost použít některý z vlakových zabezpečovačů, sběračů nebo třeba radiostanici či EDB), tak i předat tuto informaci.

**POZOR** – Bez prokazatelně vydaného Návratu do provozu nesmí dopravce vozidlo vůbec **vystavit do provozu!** Problém s naplňováním tohoto postupu dle VSP je v řešení změnou VSP.



## **ZJIŠTĚNÍ: Údaje vedené v registru vozidel (vlastník/držitel/ECM) neodpovídají realitě**

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve svém § 43 odst. 3 jasně říká:

*Držitel drážního vozidla oznámí drážnímu správnímu úřadu jakoukoliv změnu údaje zapsaného v registru drážních vozidel nebo zničení drážního vozidla do 15 dní ode dne, kdy tato skutečnost nastala.*

Přitom „držitelem“ drážního vozidla se rozumí subjekt, který je jako držitel zapsán k vozidlu v registru – viz § 2 odst. 18 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách:

*Držitelem drážního vozidla se rozumí osoba, která*

- a) drážní vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat,*
- b) drážní vozidlo využívá nebo umožňuje využívat k provozování drážní dopravy a*
- c) je jako jeho držitel zapsána v registru drážních vozidel.*

Tedy POZOR – **neexistuje něco jako „nový držitel“ a „starý držitel“ vozidla.** Odpovědnost za provedení změn v registru má vůči zákonu vždy subjekt vedený v registru jako držitel vozidla!

## **ZJIŠTĚNÍ: Údaje vedené v registru vozidel (ECM – vypršení smlouvy) neodpovídají realitě**

V návaznosti na zákonem danou povinnost hlásit do 15 dní změny registračních údajů vozidel registračnímu subjektu **zvláště upozorňujeme na případ, kdy vyprší platnost smlouvy** mezi držitelem a ECM na zajišťování systému údržby.

V takovém případě pak může jít o **dvojí přestupek**, protože mimo § 43 odst. 3 není držitelem vozidla dodržen také § 43b odst. 1 zákona o dráhách, který říká:

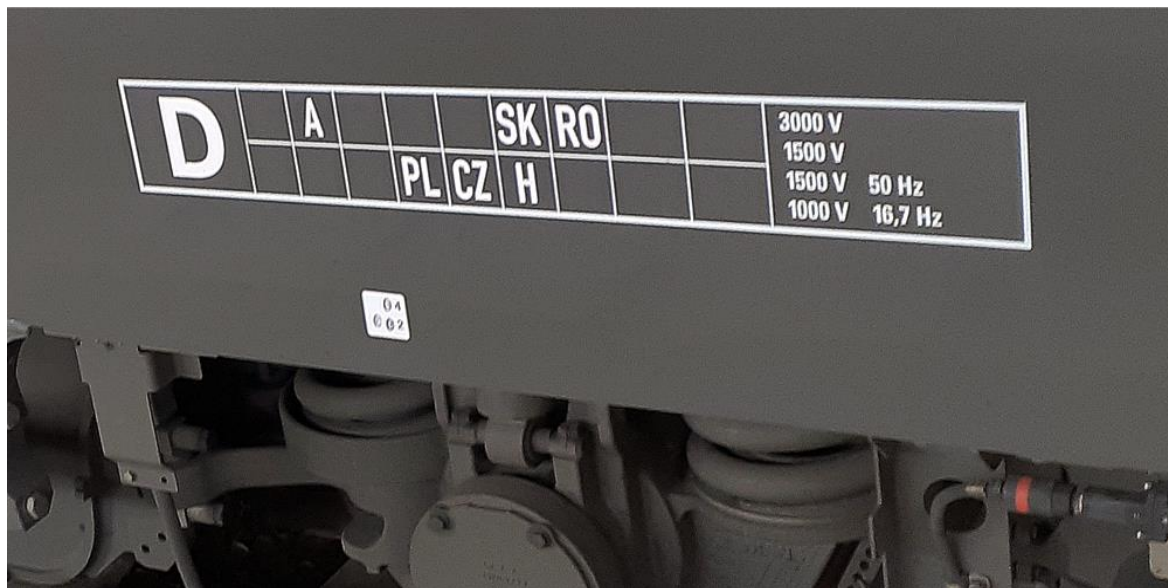
*Držitel drážního vozidla provozovaného na dráze celostátní nebo regionální zajistí, aby jeho údržbu v souladu se systémem údržby zabezpečovala osoba,*

- a) která splňuje podmínky podle přímo použitelného předpisu ...*
- b) již bylo vydáno osvědčení ...*
- c) která je zapsána v registru drážních vozidel.*

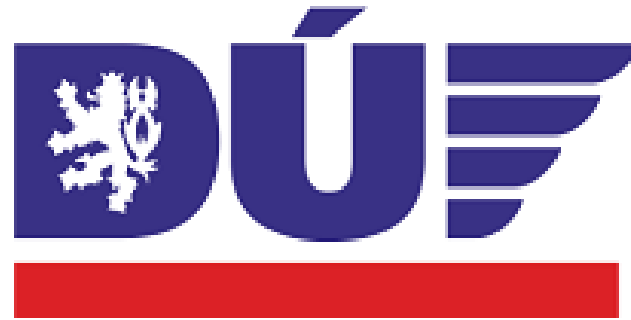


## ZJIŠTĚNÍ: Údaje vedené v registru vozidel (oblasti použití) neodpovídají realitě

Registračnímu orgánu (viz druhé dvojčíslí v EVN vozidla) nejsou řádě nahlášeny a tím také do registru zavedeny údaje o oblasti použití vozidla, nebo tyto údaje nesouhlasí s údaji v ERATV. Liší se někdy také údaje uvedené přímo na vozidle.

| **1. European Vehicle Number** | |
1.1. Vehicle Number	918061937242
1.2. Previous Vehicle Number	
**2. Member State and NSA**	
2.1. Country	80
2.2. Name of the NSA	Eisenbahn-Bundesamt
**3. Manufacturing Year**	
3.1. Manufacturing Year	2017
**9. Entity in Charge of Maintenance**	
9.1. Name of organisation	ELL Germany GmbH
9.2. Registered Business Number	HRB 209338 Amtsgericht München
9.3. Address of organisation	Lochhamer Schlag 5
9.4. Town	Gräfelfing
9.5. Country code	DE
9.6. Postal code	82166
9.7. email address	D.hopfner@ell.co.at
**10. Withdrawal**	
10.1. Mode of disposal	00 - None - The vehicle has a valid registration.
10.2. Withdrawal date	
**11. Member State where the vehicle is authorised**	
Member State numeric code	DE (Germany),52, 53, 54, 55, 56, 80, 81, 84
Additional conditions applicable to the vehicle	RIC  RIV  TEN
Authorisation number	DE5120170036
Date of authorisation of placing in service	12/12/2017
Authorisation valid until (if specified)	-
Suspension of authorisation	
**Restrictions**	
Coded Restrictions	3.1.1,2.7,2.2.5.156,2.5.154,2.4.20,2.4.10,2.2.4,2.1.G1,1.4.2,1.3.200,1.1.80
Non-coded Restrictions	-

 The 'Member State where the vehicle is authorised' field is circled in yellow in the original image.



# Děkuji Vám za pozornost

V případě jakýchkoliv dotazů pište/volejte na:

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

+420 606 032 559