



Setkání ECM Praha, 7. září 2026

Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva JNS ver. 5.0



Aleš Pokorný
oddělení MHD a ECM

Právní závaznost závěrů zprávy vypracované pracovní skupinou JNS a JSG

Zkratky:

- JNS – Join Network Secretariat (NSA, ERA, NoBo, DeBo, AsBo, certifikační orgány atd.)
- JSG – Join Group Sector (železniční průmysl, RU, IM, ECM, držitelé a vlastníci vozů atd.)
- RCM – Risk Control Measurement (opatření ke kontrole rizik)

Stanovisko ERA k právní závaznosti opatření ke kontrole rizik RCM

„Všechny zúčastněné subjekty buď plně provedou zlepšená opatření JNS ke kontrole rizik, nebo provedou opatření odůvodněná posouzením rizik, které zaručí alespoň stejnou úroveň bezpečnosti.“

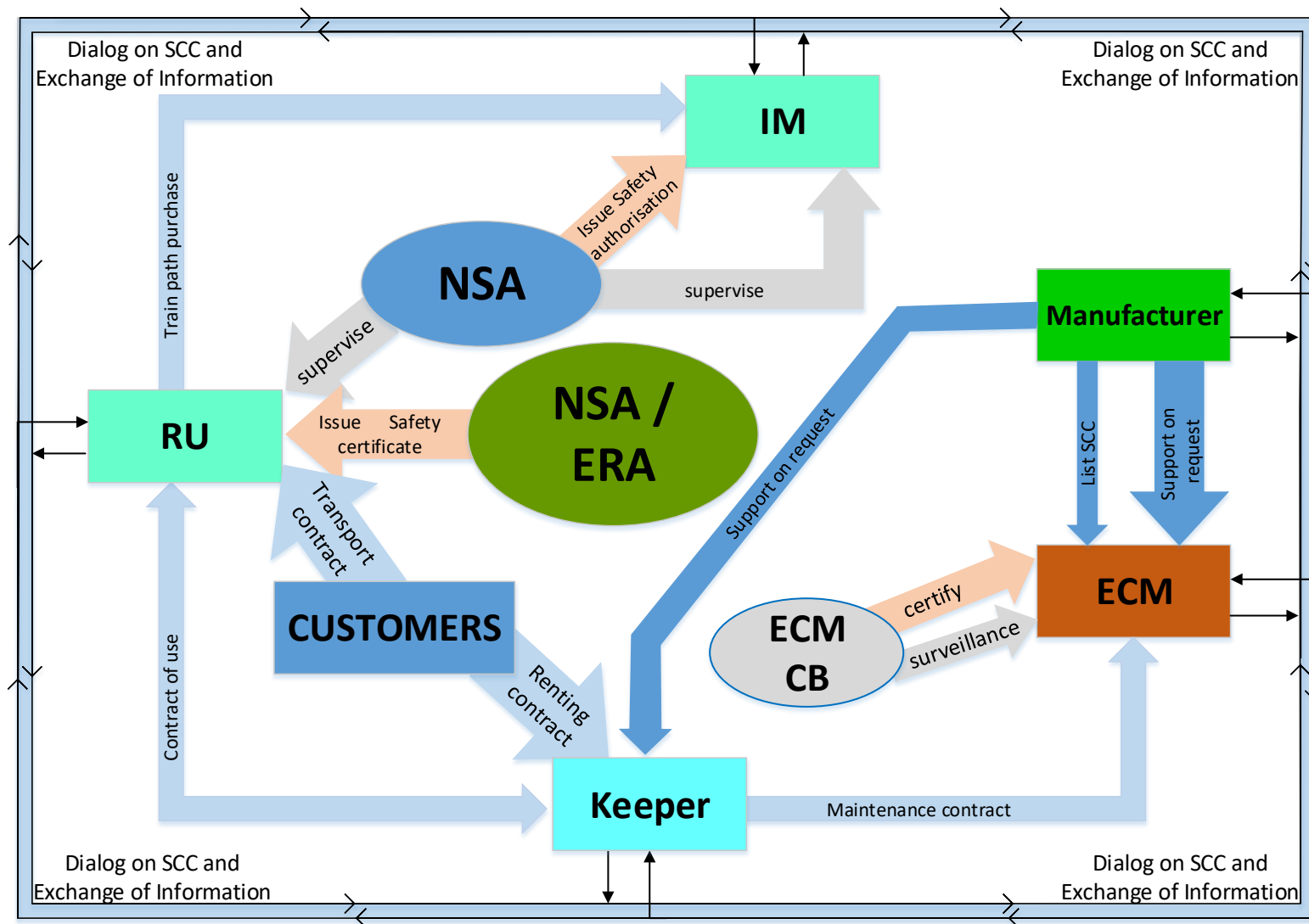
Opatření JNS ke kontrole rizik proto definují povinnou úroveň bezpečnosti, které musí aktéři dosáhnout. V případě incidentů či nehod musí být aktéři schopni svůj postup prokázat i v případném trestním řízení a rovněž u soudu. Kromě toho JNS RCM rovněž definoval úkoly, které mají vnitrostátní bezpečnostní orgány a certifikační orgány subjektů odpovědných za údržbu plnit. To bude kontrolováno agenturou ERA v rámci monitorování NSA.

Pokud to není v některých členských státech považováno za dostatečné, **mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány učinit opatření JNS ke kontrole rizik povinnými.**

- viz slide 30 závěrečné zprávy JNS ver. 5.0:

- Pracovní skupina dále uznala skutečnost, že
 - odstranění bílých pruhů z kol typu BA 004 a srovnatelných typů kol nebylo dosud dokončeno. Proto tato kola nemohou být spolehlivě rozpoznána v provozu a hrozí, že budou v případě tepelného přetížení nesprávně považována za termostabilní kola.
 - monitorování kol v provozu vizuálními kontrolami a/nebo kontrolami poklepem (zvukem) neposkytuje dostatečnou spolehlivost k odhalení všech možných škod.
- Pracovní skupina proto vypracovala další opatření ke kontrole rizik 1.1 a 1.2 (viz snímek 47-49) a 2.1a a 2.1b (viz snímky 55 a 58) ke zmírnění těchto rizik, která se vztahují na všechna kola brzděná na oběžné ploše kola.
- **Všichni zúčastnění aktéři bud' plně zavedou zlepšená opatření JNS k řízení rizik, nebo zavedou opatření odůvodněná posouzením rizik, která zaručí alespoň stejnou úroveň bezpečnosti.**
Obecné požadavky na údržbu kol zůstávají v platnosti, jak je popsáno v normě EN 15313.
- Opatření JNS ke kontrole rizik ve verzi 5.0 zprávy zcela nahrazují opatření JNS ke kontrole rizik ve verzi 4.1 závěrečné zprávy JNS NP „Accident Gotthard Base tunnel/Broken Wheels“ ze dne 14. ledna 2026 (která již nahradila opatření ve verzi 3.0 a 2.0 závěrečné zprávy).
- Nová opatření JNS ke kontrole rizik nahrazují dohodnutá dlouhodobá opatření JNS NP Broken Wheels 2017–2019 pro BA 004 („trhliny věnce“). Opatření pro „praskání disků“ (typy kol BA 314 old/ZDB29) však zůstávají v platnosti.

Pokyny k procesu certifikace subjektu odpovědného za údržbu 2026 – obecné požadavky



Posuzující schéma – systém hodnocení s cílem určit typy kol srovnatelné s BA 004:

- jako srovnatelné bylo s BA 004 určeno těchto následujících šest typů kol:
 - BA 390 (účastník nehody v Gotthardském tunelu);
 - Db-004sa;
 - RI 025;
 - R 32;
 - BA 304;
 - BA 005 identická geometrie s BA 004, a to i přes jeho nižší hmotnost na nápravu 20t.
- S koly typu BA 004 včetně srovnatelných se zachází stejně jako s netermostabilními koly
 - jejich bílé pruhy musí být odstraněny dle JNS RCM 1.3 (viz snímek 50);
- ECM u všech typů kol, na něž se nevztahuje posouzení pracovní skupiny JNS, použijí **systém hodnocení**, aby objasnily, zda jsou tyto typy kol rovněž srovnatelné s BA 004 či nikoli. ECM informují pracovní skupinu JNS o výsledcích svého posouzení. Seznam posuzovaných typů kol je k dispozici na internetových stránkách ERA.

Poznámka:

Kolo typu BA 004 lze také použít v některých verzích dvojkolí typu VRY.

Systém hodnocení se použije na typy kol používané v nákladní dopravě, které splňují všechna následující obecná kritéria:

100 % obrzdění oběžné plochy kola brzděné litinovými nebo kompozitními brzdovými špalíky:

Důvod:

- prasklý věnec byl tepelně ovlivněn a stalo se to u všech typů brzdových špalíků.

1. Jmenovitý průměr kola 920 mm:

Důvody:

- u typů kol s menším jmenovitým průměrem kola vede zmenšená vzdálenost mezi nábojem a věncem k méně kritickým poloměrům **zaoblení mezi diskem a věncem**;
- u typů kol s menším jmenovitým průměrem kol nedochází k negativním zkušenostem při údržbě;
- BA 004 má pouze tento jmenovitý průměr kola;
- převážná většina ostatních typů kol používaných v nákladní dopravě brzděných na oběžné ploše má rovněž tento jmenovitý průměr kola.

2. Zatížení nápravy $\geq 22,5$ t:

Důvody:

- výpočet brzdného výkonu podle normy EN 13979-1 ukazuje přímou korelaci mezi zvýšeným brzdným výkonem a zvýšeným zatížením nápravy. To je podrobněji popsáno v původním dokumentu UIC 510-5:2003.
- K iniciaci brzdného výkonu dochází nejen při dlouhém souvislém brzdění, ale také při provozním brzdění.

Kritéria se týkají kombinace tří zvláštních konstrukčních vlastností obrysu kola typu BA 004 při přechodu z věnce na disk a minimální povolené zbytkové plochy průřezu věnce zjištěné v rámci analýzy hlášených případů prasklých a zničených kol.

Technical drawing of a mechanical part with dimensions and labels:

- worn diameter**: Label pointing to the top horizontal edge.
- inner diameter of the rim**: Label pointing to the inner vertical edge.
- Dimensions**:
 - Top horizontal edge: 10
 - Inner vertical edge: $h=28$
 - Right vertical edge: 70
 - Bottom horizontal edge: $a=30,5$
 - Bottom right corner: $R4$
 - Inner vertical edge: 20 ± 2
 - Inner horizontal edge: $R26$
 - Inner horizontal edge: 20 ± 2
 - Inner horizontal edge: $R6$
 - Inner horizontal edge: 20 ± 2
 - Inner horizontal edge: $R66$
 - Inner horizontal edge: $5 \times 45^\circ$
 - Inner horizontal edge: 135 ± 1

Systém hodnocení - Interpretace výsledků hodnocení:

- pouze pokud jsou všechny kritéria „použitelné“, považuje se typ kola za srovnatelný s BA 004.

Příklad 1:

Kritéria a hodnoty		Hodnoty/ Vyhodn.	Výsledek
tvar kola v místě přechodu disku do věnce – disk jako u kola typu BA 004	Poloměry v přechodu mezi věncem a diskem srovnatelné s typem kola BA 004	Ano	použitelné
	Poloha disku téměř uprostřed věnce	Ano	použitelné
	Přípustná tloušťka disku v blízkosti věnce je 20 mm nebo větší a 22 mm nebo menší	20 mm	použitelné
Minimální zbytková plocha průřezu věnce (v plně opotřeбенém stavu) v souladu s kapitolou 4.3.1 normy EN 13979-1 je nižší než 0,23 dm ² .		0,2025 dm ²	použitelné

- ➔ Typ kola posouzen jako srovnatelný s BA 004
- ➔ Použijí se dodatečná opatření JNS ke kontrole rizik v kapitole 1b nebo alternativní opatření

Příklad 2:

Kritéria a hodnoty		Hodnoty/ Vyhodn.	Výsledek
tvar kola v místě přechodu disku do věnce – disk jako u kola typu BA 004	Poloměry v přechodu mezi věncem a diskem srovnatelné s typem kola BA 004	Ne	nepoužitelné
	Poloha disku téměř uprostřed věnce	Ano	použitelné
	Přípustná tloušťka disku v blízkosti věnce je 20 mm nebo větší a 22 mm nebo menší	20 mm	použitelné
Minimální zbytková plocha průřezu věnce (v plně opotřeбенém stavu) v souladu s kapitolou 4.3.1 normy EN 13979-1 je nižší než 0,23 dm ² .		0,2025 dm ²	použitelné

- ➔ Typ kola posouzen jako nesrovnatelný s BA 004
- ➔ Dodatečná opatření JNS ke kontrole rizik se nepoužijí

*) Nebo alternativní opatření, která zaručují alespoň stejnou úroveň bezpečnosti, odůvodněná posouzením rizik. Toto posouzení rizik se provádí postupem popsáním v dodatku prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 a zahrnuje prokázání souladu s bezpečnostními požadavky;

Opatření ke kontrole rizik (RCM)

Následující stránky byly převzaty z překladu originálu závěrečné zprávy JNS ver. 5.0

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik 2026 přehled opatření ke kontrole rizik

	Opatření ke kontrole rizik					
	Visuální inspekce	Odstranění bílých pásků z dvojkolí	Posílená opatření během údržby mimo vozidlo	Zvýšení provozního limitu pro minimální průměr kola	Vyšetřování	Dohled
ECM pro nákladní dopravu	Opatření 1.1. a 1.2 snímek 47-49	Opatření 1.3 snímek 50	Opatření 1.4 snímek 51	Opatření 1.5a + 1.5b snímek 52-54	Opatření 6.1 snímek 62	
Všichni RU/IM pro nákl. dopravu	Opatření 1.1. a 1.2 snímek 55-58				Opatření 6.1 snímek 62	
ECM CB						Opatření 3.1 snímek 59
NSA						Opatření 4.1 snímek 60
NIB					Opatření 5.1 snímek 61	

- ➔ Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury, kteří provozují nákladní vozy, prohlásí ve svém systému řízení bezpečnosti (SMS), že uplatňují příslušná opatření k řízení rizik JNS. Toto prohlášení se zpřístupní na požádání..
- ➔ Subjekty odpovědné za údržbu k přiděleným nákladním vozům ve svém systému řízení údržby (MMS) prohlásí, že uplatňují příslušná opatření k řízení rizik JNS. Toto prohlášení se zpřístupní na požádání.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.1: Vizuální prohlídky celého obvodu kola – najeté kilometry

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Pro všechna kola brzděná na oběžné ploše kola se jmenovitým průměrem kola 920 mm. Lhůty pro provedení: Co nejdříve, nejpozději však do 01.07.2027: Systémy pro kontrolu limitů počtu ujetých kilometrů musí být zavedeny(!).  Do 7.10.2026 musí mít ECMs plán, jak co nejdříve uvést všechna vozidla, za něž odpovídají, do souladu s RCM 1.1. Ten musí obsahovat vysvětlení a odůvodnění potřebného času a být na požádání k dispozici pro ECM CB. Co nejdříve, avšak nejpozději do 31.12.2027: všechna kola zkontrolována v souladu s RCM 1.1. (inspekce v souladu s RCM 1.2 (snímky 48 a 49) bez výjimky a inspekce provedené před 15. zářím 2026 v souladu se závěrečnou zprávou JNS 4.1 se považují za rovnocenné). Pro vizuální kontrolu celého obvodu kola v závislosti na zbytkové ploše průřezu věnce po reprofilaci se musí použít následující provozní mezní hodnoty (viz obrázek 1 z EN 13979-1, kapitola 4.3.1 – zbytková plocha). Mezní hodnoty proběhu na základě počtu ujetých kilometrů: Zbytková plocha průřezu věnce > 0,74 dm²: 300 000 km Zbytková plocha průřezu věnce > 0,52 dm²: 200 000 km Zbytková plocha průřezu věnce > 0,36 dm²: 100 000 km Zbytková plocha průřezu věnce < / = 0,36 dm²: 50 000 km	Vizuální kontrola celého obvodu kola za účelem zjištění: • jednotlivé trhliny na oběžné ploše kola (snímek 64-66) • trhliny ve věnci a/nebo disku (snímek 67-68) • jakákoli indikace tepelného přetížení kola (snímek 69-72) V případě zjištění: • expedice vozu do dílny (pokud tam již není) • provádět rozšířená opatření během údržby mimo vozidlo (RCM 1.4, snímek 51) Podrobné pokyny jsou uvedeny v dokumentu „<i>ECM Working Instruction for the visual inspection of the component tread braked wheel</i>“ na internetových stránkách agentury ERA. V případě zjištění zničeného kola nebo prasklého kola s trhlinou procházející vnitřní a/nebo vnější stranou věnce a/nebo disku: nahlásit detekci pomocí šablony, která je k dispozici na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice (https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/joint-network-secretariat-jns_en). Průměr provozních mezních hodnot založených na počtu najetých kilometrů v závislosti na zbytkové ploše věnce po reprofilaci pro různé posuzované typy kol je uveden v dokumentu „JNS-NP Gotthard - wheel analysis“ na internetových stránkách agentury ERA. Pouze v případě, že kontrola zahrnuje celý obvod kol jednoho dvojkolí, mohou ECM nastavit počítadlo RCM 1.1 najetých kilometrů pro toto dvojkolí na nulu.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.2: Vizuální prohlídky celého obvodu kola – řízení údržby (1/2)

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Pro všechna kola brzděná na oběžné ploše kola. Nejpozději od 7.10.2026 se v plném rozsahu použije RCM 1.2. Vždy, když je vůz/dvojkolík ošetřen ECM na dílně nebo mimo ni, během: - výměny alespoň jednoho brzdového špalíku; - kontroly náprav (např. v souladu s Evropským katalogem vizuálních prohlídek (EVIC) (viz EN 15313, kapitola 6.5.13.2)); - periodické prohlídky (revize); - údržby mimo vozidlo; - technické prohlídky vozu, je-li subjektu ECM známo, že došlo - k tepelnému přetížení kola (snímek 69–72), nebo brzdových špalíků (snímek 73–74); - nebo byla detekována přibrzděná brzda	Vizuální kontrola celého obvodu kola za účelem zjištění - jednotlivé trhliny na oběžné ploše kola (snímek 64-66) - trhliny ve věnci a/nebo disku (snímek 67-68) - jakákoli indikace tepelného přetížení kola (snímek 69-72) Výjimka - v případě, že kontrola celého obvodu není možná, lze vyjmout pouze kontakt kolo s kolejnicí. - v případě výměny brzdových špalíků mimo dílnu může ECM na základě zdokumentovaného posouzení rizik* rozhodnout, že vyjme rovněž oblasti pokryté neodstraněnými brzdovými špalíky. Zvětšení neproověřených oblastí kola - využitím této výjimky - se zohlední a pokud je to nezbytné ECM přijme dodatečná opatření ke kontrole rizik. * Poznámka: Toto posouzení rizik se provádí postupem popsáním v dodatku prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 a zahrnuje prokázání souladu s bezpečnostními požadavky. ... (pokračování na dalším snímku)

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.2: Vizuální prohlídky celého obvodu kola – řízení údržby (2/2)

Kde	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Viz předchozí snímek.	... (pokračování z předchozího snímku) V případě zjištění: • expedice vozu do dílny (pokud tam již není) • provádět rozšířená opatření během údržby mimo vozidlo (RCM 1.4, snímek 51) Podrobné pokyny jsou uvedeny v dokumentu „ECM Working Instruction for the visual inspection of the component tread braked wheel “ na internetových stránkách agentury ERA. V případě zjištění zničeného kola nebo prasklého kola s trhlinou procházející vnitřní a/nebo vnější stranou věnce a/nebo disku: nahlásit zjištění pomocí šablony, která je k dispozici na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice (https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/joint-network-secretariat-jns_en).

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.3: Odstranění bílých pruhů

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Pro kola typu BA 004 a srovnatelná (snímek 44). Do 1. února 2026: finalizace sledovatelných programů pro typy kol Db-004sa, BA 390, RI 025, R32, BA 304 a BA 005. Odstranění se provádí podle sledovatelných programů, např. během • vizuální prohlídky, pokud to podmínky prostředí dovolují • údržby mimo vozidlo • EVIC • jiných případů definovaných subjektem odpovědným za údržbu, pokud to podmínky prostředí dovolují Do 1.07.2027: bílé pruhy musí být odstraněny.	Odstranění bílých pruhů na krytu ložiskové skříně nápravy (viz kapitola 6.2.7.2 v normě EN 15313:2024).

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.4: Posílená opatření během údržby mimo vozidlo

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	U všech kol brzděných na oběžné ploše kola po zjištění při vizuální prohlídce (RCM 1.1, 1.2 (snímky 47–49), 2.1a a/nebo 2.1b (snímky 55–58)) a jako součást plánovaných činností údržby.	Měření zbytkového napětí a • nedestruktivní zkoušení na oběžné ploše* a • měření rozkolí Následná opatření v případě nesouladu ve shodě se standardními postupy.
	Pro kola typu BA 004 a srovnatelná: • během první návštěvy dílny kola poté, co byl typ kola identifikován jako srovnatelný s BA 004. • po zjištěních po vizuálních prohlídkách (RCM 1.1, 1.2 (snímky 47–49), 2.1a a/nebo 2.1b (snímky 55–58)) a jako součást plánovaných činností údržby.	Přísnější kritéria a posílená opatření: • měření zbytkového napětí se sníženou mezní hodnotou 300 MPa namísto 400 MPa* a • nedestruktivní zkoušení oběžné plochy kola* a • měření rozkolí *alternativně: reprofilovat kolo v souladu s poznámkou v bodě 6.2.4.3 písm. a) normy EN 15313:2024. Následná opatření v případě nesouladu ve shodě se standardními postupy.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.5a: Zvýšení provozního limitu pro minimální průměr kola

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Pro kola typu BA 004 a srovnatelná (snímek 44) používaná ve vozech s jmenovitou hmotností na nápravu > 20 t Do 1. února 2026: identifikovat a zdokumentovat všechna kola typu BA 004 a srovnatelná s průměrem kola menším než 864 mm	• Zvýšení minimálního průměru kola v provozu na 864 mm; • Minimální průměr kola po posledním reprofilování 880 mm*; • Není povoleno znovu namontovat kola s průměrem kol 864 mm a menší. *Pokud je po poslední reprofilaci průměr kola menší než 880 mm, musí se použít (EU) 402/2013 CSM REA a je to považováno za významnou změnu.
	Výjimka 1, lhůta 31.12.2026 Ke dni 01.02.2026 identifikovat a zdokumentovat kola typu BA 004 a srovnatelná s průměrem kola menším než 864 mm	Mohou být pouze kola, u nichž bylo dříve provedeno posouzení rizik které prokázalo, že mohou být použita v „dotčené aplikaci“ (snímek 63) za těchto podmínek: • pokud dochází k souvislému brzdění na delší vzdálenosti (tj. zejména v horských oblastech), nebo • na infrastruktuře s kratší brzdou dráhou a/nebo horšími zimními podmínkami (jako je tomu ve Švýcarsku, Norsku a Švédsku), a to pouze do zkrácené lhůty.
	Výjimka 2, lhůta 01.01.2029 Ke dni 01.02.2026 zdokumentovat kola typu BA 004 a srovnatelná s průměrem kola menším než 864 mm	Kola, na která se nevztahuje výjimka 1, lze použít za následujících podmínek: Minimální provozní průměr kola musí být přezkoumán a odůvodněn posouzením rizik. Posouzení rizik se provádí v souladu s postupem popsáním v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013 CSM REA (Hodnocení a posouzení rizik).

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.5b: Zvýšení provozního limitu pro minimální průměr kola (1/2)

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Pro kola typu BA 004 a srovnatelná (snímek 44) používaná ve vozech s jmenovitou hmotností na nápravu ≤ 20 t a v režimu brzdy ss. obecný princip od 15.07.2026	Zajistit: • minimální provozní průměr kola 864 mm • minimální průměr kola po posledním reprofilování 880 mm* • není dovoleno zavázání dvojkolí o průměru kola 864 mm nebo menším * V případě, že je po posledním opakovaném reprofilování rozhodnuto o menším minimálním průměru kola než 880 mm, použije se CSM REA (EU) 402/2013 s ohledem na tuto významnou změnu.
	Výjimka 1, lhůta 31.12.2026	Zpráva JNS verze 4.1 zavedla přechodné období pro tato kola. Během přechodného období mohou být tato kola stále používána pro režim brzdění ss, pokud jsou tato kola vizuálně kontrolována (viz RCM 1.1 (snímek 47)) každých 50 000 km. Použije-li se toto přechodné období, provede se posouzení rizik v souladu s postupem popsáním v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013 CSM REA. Poznámka: Toto posouzení rizik zohlední možné provozní scénáře tohoto vozidla, např.: • v případě souvislého brzdění na delší vzdálenosti (tj. zejména v horských oblastech), nebo • na infrastrukturu s kratší brzdovou dráhou a/nebo horšími zimními podmínkami (např. Švýcarsko, Norsko a Švédsko), nebo • vůz přepravující RID náklad. Je třeba ověřit, zda stávající posouzení rizik již tyto scénáře zohledňuje, a pokud provozní scénáře chybí, je třeba je aktualizovat.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 1.5b: Zvýšení provozního limitu pro minimální průměr kola (2/2)

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM	Pro kola typu BA004 a srovnatelná kola (snímek 44) používaná ve vozech s jmenovitou hmotností na nápravu ≤ 20 t a nepoužije se pro režim brzdy ss. Do 31.12.2026: implementovat opatření 1,5b	Použití kol s • minimálním provozním průměrem kola < 864 mm nebo • minimálním průměrem kola po posledním reprofilování < 880 mm vyžaduje zdůvodnění posouzením rizik. Posouzení rizik se provádí v souladu s postupem popsáním v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013 CSM REA. Poznámka: Toto posouzení rizik zohlední možné provozní scénáře tohoto vozidla, např.: • v případě taženého brzdění na delší vzdálenosti (tj. zejména v horských oblastech), nebo • na infrastruktuře s kratší brzdou dráhou a/nebo horšími zimními podmínkami (např. Švýcarsko, Norsko a Švédsko), nebo • vůz přepravující RID náklad. Posouzení provede ECM a výrobci poskytnou technickou podporu pro bezpečnostně relevantní konstrukčně-kritický komponent (SCC) - „kolo“ včetně jeho bezpečného začlenění. Na základě výsledku posouzení rizik je uplatnění vhodných opatření plně na zodpovědnosti ECM.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 2.1a: Visual inspekce

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
RU/IM, kteří provozují nákladní vozy	Pro všechna kola brzděná špalíkovou brzdou. Od 1.02.2026: • před odjezdem vlaku (kontroly před odjezdem) • v případě zjištění tepelného přetížení brzdového špalíku (snímky 73-74) • během jízdy vlaku: co nejdříve po jakékoli indikaci chybné funkce brzdového systému kola nebo tepelného přetížení kola (např. strojvedoucím nebo traťovými detekčními systémy) Poznámka: jakákoli změna alespoň jednoho brzdového špalíku je považována za úkol ECM a zachycena pomocí RCM 1.2 (snímky 48–49)	Vizuální kontrola viditelné části kola za účelem zjištění: • jednotlivé trhliny na oběžné ploše kola (snímky 64-66) • trhliny ve věnci a/nebo disku (snímky 67-68) • jakýkoli údaj o tepelném přetížení kola (snímky 69–72). Zkouška poklepem/zvuková zkouška může pomoci při zjišťování prasklého věnce/disku kola a může být provedena jako zvláštní opatření, jsou-li provozní podmínky příznivé (snímek 75). V případě trhliny na oběžné ploše kola nebo trhliny ve věnci a disku se kontaktuje ECM, případně mobilní dílna (RCM 1.4, snímek 51). Při jakémkoli údaji o tepelném přetížení kola se použije RCM 2.1.b (snímky 56–58).

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 2.1b: Následná opatření po zjištění tepelného přetížení (1/3)

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
RU/IM, kteří provozují nákladní vozy	Pro všechna kola brzděná na oběžné ploše kola bez bílého pruhu na krytu ložiskové skříně V platnosti od 1.2.2026: V případě zjištění jakékoli indikace tepelného přetížení kola po použití RCM 2.1a (snímek 55).	Vizuálně zkontrolujte kolo v souladu s RCM 2.1.a (snímek 55) - v případě trhlin* → odpojit vůz - v případě, že nedojde k trhlinám* → měříme rozkolí (hodnota E) - pokud je hodnota E uvnitř tolerance → vypnout brzdu, vůz může dokončit cestu → žádné překládky a expedice vozu do dílen ECM podle RCM 1.4 (snímek 51) - hodnota E mimo toleranci → odpojit vůz Informovat držitele/ECM, zajistit sledovatelnost zjištění a přijatých opatření (např. vyplněním standardních mezinárodních formulářů, jako je dodatek 4 GCU a dodatek 9 příloha 12). - trhliny = jednotlivé trhliny na oběžné ploše kola nebo trhliny ve věnci a/nebo disku (RCM 2.1.a, snímek 55)

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 2.1b: Následná opatření po zjištění tepelného přetížení (2/3)

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
RU/IM, kteří provozují nákladní vozy	Pro všechna kola brzděná na oběžné ploše s bílým pruhem na krytu ložiskové skříně V platnosti od 01.02.2026 a do 30.06.2027 (lhůta pro odstranění bílých pruhů na kolech typu BA 004 a srovnatelných – podle RCM 1.3, snímek 50) V případě zjištění jakékoli indikace tepelného přetížení kola po použití RCM 2.1a (snímek 55).	Vizuálně zkontrolujte kolo podle RCM 2.1.a (snímek 55) - v případě trhlin* → odpojit vůz - v případě, že nedojde k trhlinám* → vypne se brzda, vůz může dokončit cestu → žádné překládky a expedice vozu do ECM údržba podle RCM 1.4 (snímek 51) Informovat držitele/ECM, zajistit sledovatelnost zjištění a přijatých opatření (např. vyplněním standardních mezinárodních formulářů, jako je dodatek 4 GCU) - trhliny = jednotlivé trhliny na oběžné ploše kola nebo trhliny ve věnci a/nebo disku (RCM 2.1.a, snímek 55)

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 2.1b: Následná opatření po zjištění tepelného přetížení (3/3)

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
RU/IM, kteří provozují nákladní vozy	Pro všechna kola brzděná na oběžné ploše kola s bílým pruhem na krytu ložiskové skříně Od 10.7.2027: V případě zjištění jakékoli indikace tepelného přetížení kola po použití RCM 2.1a (snímek 55).	Vizuálně zkontrolujte kolo podle RCM 2.1.a (snímek 55) - v případě trhlin* → odpojit vůz - v případě, že nedojde trhlínám* → vůz může jezdit bez omezení Informovat držitele/ECM, zajistit sledovatelnost zjištění a přijatých opatření (např. vyplněním standardních mezinárodních formulářů, jako je dodatek 4 GCU) - trhliny = jednotlivé trhliny na oběžné ploše kola nebo trhliny ve věnci a/nebo disku (RCM 2.1.a, snímek 55)

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 3.1: Dohled nad ECM nákladní dopravy

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
Certifikační orgány subjektu odpovědného za údržbu (ECM CB)	V platnosti od 04.04.2025 .	Dohled nad ECM nákladní dopravy. Zvláštní pozornost je třeba věnovat tomu, zda subjekt odpovědný za údržbu používá kola typu BA 004 a srovnatelná, či nikoli. Certifikační subjekt subjektu odpovědného za údržbu zkontroluje: • správnou aplikaci závěrečné zprávy o opatřeních JNS ke kontrole rizik ver. 5.0 (snímky 47–55 a 62) rovněž pro externě zajišťované činnosti údržby; • v případě potřeby správné provádění alternativních opatření ke kontrole rizik, která subjekt odpovědný za údržbu určil v posouzení rizik v souladu s postupem popsáním v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013 CSM REA; • správné použití CSM REA v případě, že je po reprofilování zvolen průměr kola menší než 880 mm v případě, že je použito kolo typu BA 004 nebo srovnatelné kolo s hmotností na nápravu >20 t podle RCM 1.5b (snímky 53–54); • sledování opatření ke kontrole rizik v souladu s (EU) 1078/2012 CSM MON (Monitoring) za účelem ověření účinnosti opatření ke kontrole rizik JNS 2026. Pokud se ECM CB během dohledu dozví o případě prasklých/poškozených kol: zkontroluje, zda ECM případ nahlásil pracovní skupině JNS v souladu se systémem řízení údržby ECM (MMS).
	Během činností dohledu.	

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 4.1: Dohled nad železničními subjekty

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
Národní bezpečnostní autorita (NSA)	V platnosti od 04.04.2025. Během činností dohledu.	Dohled nad RU/IM, kteří provozují nákladní vozy. Zvláštní pozornost je třeba věnovat: - správné aplikaci závěrečné zprávy JNS RCM v5.0 (RCM 2.1a a 2.1b, snímky 55–58 a RCM 6.1 (snímek 62)), - v případě potřeby správnému zavedení alternativního mechanismu řízení rizik, který RU/IM určil v posouzení rizik v souladu s postupem popsáním v příloze I nařízení (EU) č. 402/2013 CSM REA (Hodnocení a posouzení rizik), - monitorování mechanismu RCM v souladu s (EU) 1078/2012 CSM MON (Monitorování) za účelem ověření účinnosti závěrečné zprávy JNS v5.0. Pokud se během dohledu NSA dozví o případech prasklých/poškozených kol: zkontroluje, zda dotčený RU/IM, který provozuje nákladní vozy, nahlásil případ přidělenému ECM v souladu se SMS daného RU/IM. NSA rovněž ověří, zda ECM následně předal informace o případu pracovní skupině JNS. Za tímto účelem se může vnitrostátní bezpečnostní orgán obrátit na pracovní skupinu prostřednictvím e-mailové adresy jns@era.europa.eu.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 4.1: Dohled nad železničními subjekty

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
Vnitrostátní vyšetřující orgány (NIB)	Během vyšetřování nehod nebo mimořádných událostí týkajících se prasklého nebo poškozeného kola. Od 1. srpna 2026	NIB, které jsou pověřeny vyšetřováním závažných nehod a jiných nehod a mimořádných událostí, které za mírně odlišných podmínek mohly vést k vážným nehodám podle evropského nařízení č. 572/2020, ověří, zda byly příslušné mechanismy řízení rizik a kontroly JNS v době události správně provedeny. Pokud vnitrostátní vyšetřující orgán zjistí jakoukoli nesrovnalost, určí její příčiny a zohlední je ve svých závěrech a doporučeních. Pokud během vyšetřování vnitrostátní vyšetřující orgán zjistí nedostatečnou účinnost jednoho nebo více mechanismů řízení rizik JNS, poskytne agentuře ERA nezbytné údaje na e-mailové adrese jns@era.europa.eu.

Kapitola 1b. : Opatření ke kontrole rizik závěrečná zpráva ver.5.0

RCM 4.1: Dohled nad železničními subjekty

Kdo	Opatření ke kontrole rizik	Kdy/kde to aplikovat
ECM, RU/IM, kteří provozují nákladní vozy	Po nehodách nebo mimořádných událostech týkajících se poškozeného nebo prasklého kola s trhlinou procházející vnitřní a/nebo vnější stranou věnce a/nebo disku.	ECM, RU/IM musí podle ustanovení společných bezpečnostních metod pro požadavky na SMS (evropské nařízení č. 762/2018 (bod 7.1 a násl.)) a bodu 4 přílohy II evropského nařízení č. 779/2019 ověřit, zda byla použita příslušná opatření ke kontrole rizik ze závěrečné zprávy JNS ver. 5.0 nebo alternativní opatření ke kontrole rizik. Musí uvést důvody pro jejich neuplatnění nebo, pokud byly uplatněny, vyhodnotit jejich účinnost. V souladu s článkem 4 evropského nařízení č. 1078/2012 IM, RU a ECM, včetně jejich dodavatelů, prostřednictvím smluvních doložek vzájemnou výměnu všech příslušných informací souvisejících s bezpečností vyplývajících z uplatňování postupu monitorování stanoveného v příloze uvedeného nařízení. To má protistraně umožnit přijmout veškerá nezbytná nápravná opatření zaměřená na průběžné zajišťování bezpečnosti železničního systému. Po dokončení šetření oznámí IM, RU a ECM neprodleně pracovní skupině JNS všechny případy, kdy byla navrhaná opatření správně přijata, ale ukázala se jako neúčinná, a to na zvláštní e-mailové adrese (jns@era.europa.eu) poskytnuté ERA za účelem shromáždění těchto informací.



Děkuji za pozornost

**Ing. Helena Oesterreicherová, e-mail: helena.oesterreicherova@du.gov.cz,
tel: +420 602 149 924**