

Stanowisko Prezesa UTK w sprawie wydawania dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji

Wstęp

Kryteria odnośnie do systemu zarządzania utrzymaniem wdrażanego przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zawarte w rozporządzeniu 2019/779¹ wprowadzają obowiązek sporządzenia dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji. Taki obowiązek istniał już w rozporządzeniu 445/2011² w przypadku wagonów towarowych, jednak z uwagi na rozszerzenie zakresu certyfikacji m.in. o pojazdy trakcyjne i pasażerskie, dla których częstotliwość wykonywania czynności utrzymaniowych jest większa konieczne było przyjęcie ujednoliconego podejścia co do stosowania dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji.

Stanowisko

1. Rola i znaczenie dopuszczenia do użytkowania oraz przywrócenia do eksploatacji

Z uwagi na dotychczasową praktykę i długoletnią historię wystawiania w polskim systemie kolejowym świadectw sprawności technicznej, często dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji są utożsamiane właśnie z tym dokumentem, a co za tym idzie dla ich wystawiania przyjmowane są procedury i zasady właściwe dla świadectwa sprawności technicznej. Podejście to nie jest jednak właściwe, gdyż rola dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji jest zupełnie odmienna.

Zgodnie z art. 2 pkt c i d rozporządzenia 2019/779:

- „dopuszczenie do użytkowania” oznacza uzasadnione i zarejestrowane zapewnienie, w stosownych przypadkach z dołączoną dokumentacją, udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot świadczący usługi w zakresie utrzymania, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem,
- „przywrócenie do eksploatacji” oznacza zaświadczenie przekazane użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub dysponentowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, na podstawie dopuszczenia do użytkowania, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a pojazd, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania.

Podstawowym zadaniem dopuszczenia do użytkowania jest zatem potwierdzenie wykonania określonego zakresu czynności utrzymaniowych przez warsztat wykonujący te czynności, zaś w przypadku przywrócenia do eksploatacji jest to informacja dla końcowego użytkownika pojazdu o możliwości eksploatacji danego pojazdu oraz warunkach tej eksploatacji.

Warto podkreślić, że idea potwierdzania wykonania czynności utrzymaniowych nie jest niczym nowym dla większości podmiotów. Przykładowo chociażby w ramach procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem sporządzane były dotychczas zapisy, których treść była zbliżona

¹ rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2019/779”;

² rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11 maja 2011 r., s. 22),

do informacji zawartych w dopuszczeniu do użytkowania. Chodzi tu o wszelkie potwierdzenia wykonania czynności utrzymaniowych przez warsztaty wydawane w ramach zleceń i rozliczeń umów (np. protokoły odbiorcze), jak również umieszczane w książkach pojazdów pokładowych – przykładowo w formie pieczętek z potwierdzeniem pracownika uprawnionego do dopuszczenia pojazdu do ruchu.

Zatem w systemach zarządzania utrzymaniem można uwzględnić dotychczasowy sposób potwierdzania wykonania czynności utrzymaniowych i uznać go za dopuszczenie do użytkowania – oczywiście przy założeniu zapewnienia odpowiednich wymogów dotyczących np. identyfikowalności czy kompetencji personelu (więcej w pkt. 2 Stanowiska).

Pewną nowością dla podmiotów może wydawać się kwestia obowiązku potwierdzania przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, zwany dalej „ECM”, możliwości bezpiecznego użytkowania pojazdu w formie wydania przywrócenia do eksploatacji. Kwestia wystawiania przywrócenia do eksploatacji może powodować pewne trudności interpretacyjne zwłaszcza dla podmiotów pełniących równocześnie rolę użytkownika pojazdu (przewoźnika, zarządcy infrastruktury) i ECM. Należy mieć jednak na uwadze, że obecnie część podmiotów, która do tej pory zarządzała utrzymaniem tylko własnych pojazdów, zaczyna pełnić obowiązki ECM również dla pojazdów użytkowanych przez innych przewoźników lub zarządców infrastruktury. Certyfikacja ECM prowadzona jest zatem, przy założeniu, że podmiot może przyjąć do utrzymania pojazdy niekoniecznie przez siebie użytkowane. Wynikający z tego podział odpowiedzialności między poszczególne organizacje znajduje swoje odzwierciedlenie właśnie w wydawaniu przywrócenia do eksploatacji.

W przypadku podmiotów pełniących zarówno rolę przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, jak i ECM, podmiot musi rozgraniczyć pełnione funkcje i wprowadzić regulacje wewnętrzne określające proces dopuszczania do użytkowania (jeżeli ECM wykonuje funkcję utrzymania) i przywracania do eksploatacji.

2. Forma dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji

Często dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji są utożsamiane z odrębnym dokumentem papierowym. Tymczasem mówiąc o dopuszczeniu do użytkowania lub przywróceniu do eksploatacji należy mieć na uwadze nadzorowany zapis, zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej. Definicje z rozporządzenia 2019/779 przywołane w pkt 1 Stanowiska nie wskazują na żadną konkretną formę dopuszczenia do użytkowania czy przywrócenia do eksploatacji, pozostawiając decyzję w tym zakresie właściwym podmiotom.

Zgodnie z przewodnikiem ERA³ zarówno „dopuszczenie do użytkowania”, jak również „przywrócenie do eksploatacji”, należy traktować jako udokumentowaną informację w formie papierowej lub zdefiniowany elektroniczny kanał informacyjny (forma elektroniczna). Należy jednak zwrócić uwagę, że muszą być one identyfikowalne. Dodatkowo w załączniku II rozporządzenia 2019/779 zawarte zostały wymogi, że zarówno dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji muszą być:

- objęte procedurami umożliwiającymi ich wydanie,
- sporządzane przez kompetentny personel,
- nadzorowane w ramach zarządzania informacją,
- rejestrowane w ramach nadzoru nad dokumentacją.

³ 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 (wersja 9.0), zwany dalej „przewodnikiem ERA”,

Możliwe jest ujęcie przywrócenia do eksploatacji i dopuszczenia do użytkowania w ramach jednego dokumentu (np. korzystając z jednego wzoru, który jest podpisywany przez warsztat utrzymaniowy i następnie podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM)). W takiej sytuacji należy jednak przewidzieć we wzorze miejsce na informacje właściwe dla obu rodzajów zapisów.

3. Czynności utrzymaniowe wymagające dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji

Dopuszczenie do użytkowania i przywrócenie do eksploatacji wystawiane jest zasadniczo dla wszystkich planowych przeglądów, jak również napraw (w tym także awaryjnych), zleconych przez ECM, zarówno własnemu warsztatowi, jak i dostawcom usług utrzymania. Powyższa zasada nie dotyczy oględzin technicznych wykonywanych przez przewoźnika użytkującego dany pojazd – po tych czynnościach nie jest konieczne sporządzenie dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji. Oględziny są traktowane jako element procesu przewozowego, tj. testy i sprawdzenia realizowane przed odjazdem pociągu.

Zgodnie z definicją, dopuszczenie do użytkowania poświadcza, że czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem. Warsztat utrzymaniowy powinien zatem zapewnić takie rozwiązania, które umożliwiają łatwe powiązanie dopuszczenia do użytkowania ze zleceniem, określającym zakres zleconych do wykonania czynności utrzymaniowych. Ponadto zakres wykonanych czynności utrzymaniowych powinien być wskazany w dokumentacji sporządzonej w trakcie ww. czynności i po ich zakończeniu (np. protokoły, karty pomiarowe itp.), przekazywanej ECMowi wraz z dopuszczeniem do użytkowania.

Zgodnie z definicją przywrócenie do eksploatacji sporządzane jest na podstawie dopuszczenia do użytkowania. Zatem dopuszczenie do użytkowania i przywrócenie do eksploatacji należy traktować jako zapisy powiązane ze sobą – w każdym przypadku, gdy wystawione zostało dopuszczenie do użytkowania, musi mu towarzyszyć przywrócenie do eksploatacji. Podmiot musi zapewnić takie oznaczenie przywrócenia do eksploatacji, które pozwoli na zidentyfikowanie dopuszczenia do użytkowania, stanowiącego podstawę do jego wystawienia.

Szczególnym przypadkiem są czynności utrzymaniowe związane z weryfikacją działania (badaniami) urządzeń podlegających dozorowi technicznemu zamontowanych w pojazdach kolejowych (np. zbiorniki sprężonego powietrza, cysterny ciśnieniowe). Z uwagi na fakt, że czynności te również wykonywane są według ustalonego cyklu, należy je traktować analogicznie, jak inne rodzaje planowych czynności utrzymaniowych pojazdu kolejowego. Może się zdarzyć jednak, że badania urządzeń podlegających dozorowi technicznemu będą realizowane w innych cyklach niż utrzymanie samego pojazdu. Jeżeli zatem takim badaniom technicznym nie towarzyszy żadna inna czynność utrzymaniowa, brak będzie możliwości wystawienia dopuszczenia do użytkowania. W takiej sytuacji jako odpowiednik dopuszczenia do użytkowania należy potraktować decyzję wystawianą przez organ dozoru technicznego. Na jej podstawie ECM powinien wystawić przywrócenie do eksploatacji pojazdu.

Podmiot samodzielnie określa w ramach systemu zarządzania utrzymaniem kompetencje pracowników oraz przypisuje im zakres obowiązków. Brak jest przepisów wymuszających wystawianie dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji przez różne osoby. Osoba wystawiająca w każdym przypadku musi jednak posiadać stosowne kwalifikacje.

4. Dopuszczenie do użytkowania – jedno czy kilka

Dopuszczenie do użytkowania wystawiane jest przez wykonawcę przeglądu lub naprawy po ostatecznym zakończeniu czynności utrzymaniowo-naprawczych. Sporządzane jest tylko jedno dopuszczenie do użytkowania, niezależnie od tego czy wszystkie czynności utrzymaniowo-naprawcze w ramach zleconego przeglądu lub naprawy wykonywane były przez jeden podmiot.

Przykładowo ECM zlecił warsztatowi wykonanie przeglądu P4. Warsztat nie wykonuje jednak samodzielnie przeglądu niektórych podzespołów zlecając wykonanie tych czynności swoim poddostawcom. Poddostawcy ci nie wystawiają „dopuszczenia do użytkowania” dla wykonanych przez siebie czynności, a jedynie dokumenty potwierdzające wykonanie przeglądu tego zespołu (karty pomiarowe, protokoły odbioru itp.) przewidziane umowami z warszatem. Po ponownym montażu wszystkich podzespołów i zakończeniu czynności utrzymaniowych na pojeździe warsztat na bazie zgromadzonej dokumentacji sporządza dopuszczenie do użytkowania.

5. Ograniczenia w eksploatacji

Zgodnie z przewodnikiem ERA wykonawca funkcji utrzymania (warsztat utrzymaniowy) po wykonaniu czynności utrzymaniowych w dopuszczeniu do użytkowania raportuje wykryte, ale nierozwiązane usterki związane z bezpieczeństwem – czyli wszystkie informacje dotyczące ograniczeń wynikających z czynności konserwacyjnych, które mają wpływ na stan eksploatacyjny (użytkowy) pojazdu. Przykładem takiej nierozwiązanej usterki może być chociażby brak usunięcia awarii sprzęgu w zespole trakcyjnym i konieczność łączenia tego zespołu z innym tylko od strony jednej kabiny.

ECM w przywróceniu do eksploatacji wskazuje – na podstawie dopuszczenia do użytkowania, jak również innych dokumentów utrzymaniowych – ww. ograniczenia (przykładowo w postaci ograniczenia prędkości, ładowności, możliwości łączenia pojazdów itp.) w celu umożliwienia przewoźnikowi zastosowanie się do nich w trakcie użytkowania pojazdu. Obowiązkiem przewoźnika jest zastosowanie się podczas użytkowania pojazdu do wskazanych w przywróceniu ograniczeń eksploatacyjnych (ograniczeń użytkowania) w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu.

W dopuszczeniu do użytkowania i przywróceniu do eksploatacji nie ma konieczności wskazywania ograniczeń, które wynikają z dokumentów dopuszczających pojazd do eksploatacji (tj. świadectw dopuszczenia do eksploatacji, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji oraz zezwoleń na wprowadzenie do obrotu). Ograniczeniami nie są także terminy kolejnych napraw lub przeglądów, w tym rewizji zbiorników ciśnieniowych. Terminy kolejnych działań utrzymaniowych wynikają z harmonogramu utrzymania danego pojazdu. Przewoźnik, w celu odpowiedniego zaplanowania procesu przewozowego, powinien mieć dostęp do tych informacji, jednak nie muszą one być przekazywane za pośrednictwem przywrócenia do eksploatacji.

6. Termin ważności przywrócenia do eksploatacji

Rozporządzenie 2019/779 nie narzuca obowiązku określania terminu ważności przywrócenia do eksploatacji. Jednak biorąc pod uwagę, że przywrócenie do eksploatacji potwierdza, że stan pojazdu pozwala na jego bezpieczną eksploatację, należy mieć na uwadze, że traci ważność w określonym momencie np. wynikającym z harmonogramu utrzymania danego pojazdu. Ponowne przekazanie przez ECM pojazdu do użytkowania przez przewoźnika wymaga wystawienia przez ECM nowego przywrócenia do eksploatacji.

System zarządzania utrzymaniem wdrożony przez ECM musi zapewniać, że pojazd będzie w odpowiednim czasie wyłączony do czynności utrzymaniowych i musi zapewniać odpowiedni przepływ informacji z dysponentem lub przewoźnikiem w zakresie przekazywania pojazdu do czynności utrzymaniowych.

7. Przywrócenie do eksploatacji a świadectwo sprawności technicznej

Wraz z rozszerzeniem obowiązku certyfikacji ECM również o inne pojazdy (wejście w życie rozporządzenia 2019/779) zmienione zostały wymagania dotyczące obowiązku wystawiania świadectw sprawności technicznej, które zostały ograniczone tylko do pojazdów niewpisanych

do Europejskiego Rejestru Pojazdów (EVR), a zatem nieposiadających ECM. Dla pojazdów wpisanych do EVR ustawa znosi obowiązek wystawiania świadectw sprawności technicznej, a w zamian pojazd musi posiadać przywrócenie do eksploatacji wystawione przez ECM.

Jak już wspomniano, oba te pojęcia mają różny charakter, a co za tym idzie nie należy automatycznie przenosić wymagań ze świadectwa sprawności technicznej na przywrócenie do eksploatacji. Przywrócenie do eksploatacji ma stanowić informację skierowaną do użytkownika (dysponenta lub przewoźnika), potwierdzającą, że pojazd po wykonanych czynnościach utrzymaniowych jest zdalny do eksploatacji, z ewentualnymi ograniczeniami (jeśli ma to zastosowanie). Przywrócenie odnosi się zatem do wykonanych czynności i stanu pojazdu w chwili sporządzenia, nie wybiegając w przyszłość. Nie ma zatem potrzeby, aby przywrócenie zawierało informacje o datach kolejnych czynności utrzymaniowych, gdyż tego rodzaju dane są ujęte w harmonogramach czy planach utrzymania.

Należy również zaznaczyć, że począwszy od 16 czerwca 2022 r. zgodnie z wymaganiami art. 24 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, aby rozpocząć użytkowanie pojazdu konieczne jest wystawienie przywrócenia do eksploatacji. Wykreślony został tym samym wymóg posiadania dla pojazdu świadectwa sprawności technicznej.

Należy jednak zauważyć, że w okresie przejściowym, dla pojazdów innych niż wagony towarowe, jeżeli nie przechodziły one żadnych czynności utrzymaniowych wymagających wystawienia przywrócenia, nadal ważne pozostają świadectwa sprawności technicznej. Obowiązek wystawienia przywrócenia do eksploatacji (i dopuszczenia do użytkowania) pojawia się dopiero w momencie wykonywania przeglądu lub naprawy. Docelowo zatem po okresie przejściowym wszystkie pojazdy będą posiadać przywrócenie do eksploatacji.

Warto także podkreślić, że obowiązki związane ze świadectwem sprawności technicznej nie mają automatycznego zastosowania do przywrócenia do eksploatacji. Dla przykładu, nie ma konieczności umieszczania w pojeździe kolejowym przywrócenia do eksploatacji czy odnotowywania informacji o przywróceniu do eksploatacji w rejestrze pojazdów prowadzonym przez dysponenta lub eksploatującego.

Należy jednak podkreślić, że w przypadku pojazdów, dla których ustawa o transporcie kolejowym utrzymała obowiązek posiadania świadectw sprawności technicznej, nadal zastosowanie mają dotychczasowe wymagania wynikające z aktów wykonawczych, tj. rozporządzenia w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych⁴ czy rozporządzenia w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.⁵

Podstawa prawna

- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.).

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 330, z późn. zm.);

⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007 r. poz. 63).