

Strona znajduje się w archiwum.

Utrzymanie pojazdów po wejściu w życie rozporządzenia 2019/779 (aktualizacja)

30.04.2020

16 czerwca 2020 r. weszło w życie rozporządzenie Komisji (UE) 2019/779 regulujące zasady funkcjonowania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM). Tuż przed tym terminem rozporządzenie zostało zmienione w kilku istotnych aspektach. Regulacje to element IV pakietu kolejowego. Nowe przepisy dotyczyć będą utrzymania wszystkich pojazdów kolejowych. Aby umożliwić przygotowanie się do nowych wymagań, Urząd Transportu Kolejowego przygotował rekomendacje i podsumowanie nowych regulacji.

Dotychczas zasady funkcjonowania ECM określało rozporządzenie Komisji 2011/445. Dokument ten dotyczył jednak wyłącznie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, wprowadzając ich obowiązkową certyfikację. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pozostałych rodzajów pojazdów (np. wagonów pasażerskich czy lokomotyw) nie podlegały obowiązkowi certyfikacji.

Od 16 czerwca 2020 r. certyfikacja dotyczy wszystkich ECM,

niezależnie od rodzaju utrzymywanych pojazdów. Każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie będzie musiał wykazać spełnienie wymagań załącznika II do rozporządzenia 2019/779 (art. 3 ust. 1). W praktyce oznacza to obowiązek ustanowienia i stosowania systemu zarządzania utrzymaniem (MMS). Przedsiębiorcy otrzymali na to dwa lata, do 16 czerwca 2022 r.

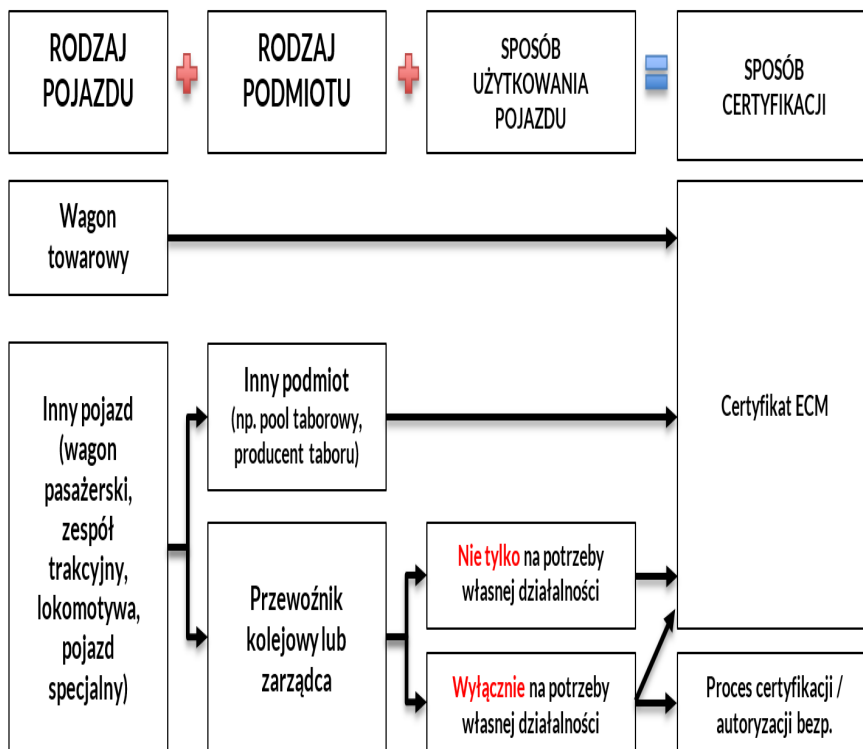
Możliwe są dwa sposoby certyfikacji:

- uzyskanie certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;
- wykazanie zgodności w ramach procesu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Wybór ścieżki certyfikacji nie jest dowolny (art. 3 ust. 2 rozporządzenia 2019/779) i zależy od trzech czynników:

- rodzaju pojazdów, za których utrzymanie podmiot jest odpowiedzialny – inne będą zasady dla podmiotów utrzymujących wagony towarowe, a inne dla podmiotów utrzymujących pozostałe rodzaje pojazdów;
- rodzaju podmiotu – istotne jest, czy ECM jest równocześnie przewoźnikiem posiadającym certyfikat bezpieczeństwa lub zarządcą posiadającym autoryzację bezpieczeństwa;
- sposobu użytkowania pojazdów – dla przewoźników lub zarządców istotne jest, czy utrzymują oni pojazdy wyłącznie na potrzeby własnej działalności.

WYBÓR ŚCIEŻKI WYKAZANIA ZGODNOŚCI
Z ZAŁĄCZNIKIEM II DO ROZPORZĄDZENIA 2019/779



Na tej podstawie można wyróżnić cztery możliwe przypadki. Warto przy tym zauważyć, że o ile dwa pierwsze czynniki są obiektywne, o tyle czynnik związany ze sposobem użytkowania pojazdów zależy od decyzji biznesowej przewoźnika lub zarządcy.

Uwaga! Z możliwości wykazania zgodności z wymaganiami dotyczącymi ECM w ramach procesu uzyskania jednolitego certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa mogą skorzystać wyłącznie przewoźnicy i zarządcy infrastruktury utrzymujący pojazdy inne niż wagony towarowe, które wykorzystywane są tylko na potrzeby własnej działalności.

ECM WYŁĄCZNIE DLA WAGONÓW TOWAROWYCH

Z perspektywy podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wyłącznie wagonów towarowych nie zachodzą istotne zmiany. Podmiot musi posiadać certyfikat ECM. W tym przypadku nie odgrywają roli dwa pozostałe czynniki: czy ECM jest jednocześnie przewoźnikiem lub zarządcą oraz w jaki sposób użytkowane są jego pojazdy. Dla omawianego przypadku nie przewidziano okresu przejściowego, a certyfikaty ECM wydane dotychczas podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów towarowych zachowują ważność (art. 16 rozporządzenia 2019/779). Podmioty mogą zatem kontynuować działalność na podstawie dotychczasowych uprawnień.

Przypadek ten znajdzie zastosowanie tylko, jeżeli ECM utrzymuje wyłącznie wagony towarowe. Jeżeli oprócz tego w krajowym rejestrze pojazdów podmiot ten jest przypisany również do innych rodzajów pojazdów, konieczna będzie aktualizacja posiadanego certyfikatu w terminie do 16 czerwca 2022 r.

ECM DLA INNYCH POJAZDÓW NIŻ WAGONY TOWAROWE, KTÓRY NIE JEST JEDNOCZEŚNIE CERTYFIKOWANYM PRZEWOŹNIKIEM LUB AUTORYZOWANYM ZARZĄDCĄ

Omawiany przypadek dotyczy np. przedsiębiorstw wynajmujących tabor kolejowy (tzw. pooli taborowych) czy producentów taboru. W tym przypadku nie jest istotne, w jaki sposób utrzymywane pojazdy są użytkowane. Podmioty te będą musiały uzyskać certyfikat ECM, na co mają czas do 16 czerwca 2022 r. (art. 15 ust. 5 rozporządzenia 2019/779).

ECM UTRZYMUJĄCY POJAZDY INNE NIŻ WAGONY TOWAROWE, BĘDĄCY JEDNOCZEŚNIE CERTYFIKOWANYM PRZEWOŹNIKIEM LUB AUTORYZOWANYM

ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY, KTÓRY UTRZYMUJE POJAZDY WYKORZYSTYWANE NIE TYLKO NA POTRZEBY WŁASNEJ DZIAŁALNOŚCI

Do tego przypadku zaliczany będzie podmiot wynajmujący pojazdy, niezależnie od tego, czy mowa jest o najmie krótko- czy długoterminowym. Do tej kategorii trafi zatem zarówno podmiot, który wynajął innemu przewoźnikowi swój pojazd np. na okres roku w ramach wymiany taboru, jak i na dzień lub dwa dla potrzeb realizacji przewozu okazjonalnego. Innym przykładem sytuacji kwalifikującej do opisywanego przypadku będzie również realizacja przewozu międzynarodowego w porozumieniu z przewoźnikiem zagranicznym, który od granicy prowadzić będzie pojazd danego podmiot.

W powyższych sytuacjach nie można bowiem stwierdzić, że pojazdy są użytkowane wyłącznie na własne potrzeby danego przewoźnika lub zarządcy, będącego ECM, a tym samym należy je kwalifikować do opisywanego przypadku.

Dla odróżnienia przypadków 3 i 4 kluczowy jest czynnik dotyczący sposobu użytkowania pojazdów, a konkretnie tego, czy utrzymywane pojazdy są użytkowane wyłącznie na potrzeby własnej działalności. Przesłanka ta została sformułowana z uwagi na różny poziom ryzyka i skomplikowania działalności podmiotu, który samodzielnie użytkuje swoje pojazdy, od takiego, który je wynajmuje innym podmiotom. Przewoźnik użytkujący pojazdy tylko na potrzeby własnej działalności ma bowiem pełną kontrolę nad ich przebiegiem, usterkami, a także sposobem wykorzystania.

Podmioty zaliczane do tego przypadku muszą uzyskać certyfikat ECM do 16 czerwca 2022 r.

ECM UTRZYMUJĄCY POJAZDY INNE NIŻ WAGONY TOWAROWE, BĘDĄCY JEDNOCZEŚNIE CERTYFIKOWANYM PRZEWOŹNIKIEM LUB AUTORYZOWANYM

ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY, KTÓRY UTRZYMUJE POJAZDY WYKORZYSTYWANE WYŁĄCZNIE NA POTRZEBY WŁASNEJ DZIAŁALNOŚCI

Zapis ten pozwala na uproszczenie sytuacji tych przewoźników i zarządców, którzy utrzymują pojazdy użytkowane wyłącznie na potrzeby swojej działalności (art. 3 ust. 2 i 4 rozporządzenia 2019/779). Zostali oni zwolnieni z obowiązku uzyskania certyfikatu ECM, jednak w zamian zobowiązano ich do wykazania zgodności z wymaganiami załącznika II przy uzyskiwaniu certyfikatów lub autoryzacji bezpieczeństwa. W praktyce zatem nie ulega zmianie zestaw wymagań, które muszą być zrealizowane, a jedynie procedura wykazania ich spełnienia.

Pierwotnie takiego przypadku nie uwzględniono przy formułowaniu okresów przejściowych w rozporządzeniu 2019/779. Zostało to jednak naprawione przez rozporządzenie 2020/780, które doprecyzowało, że okres przejściowy trwający do 16 czerwca 2022 r. dotyczy wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w odniesieniu do pojazdów innych niż wagony towarowe. Tym samym obejmuje również niniejszy przypadek.

Od decyzji biznesowej przewoźnika lub zarządcy infrastruktury (czy będzie on chciał wynajmować utrzymywane przez siebie pojazdy) zależy do którego przypadku (3 czy 4) kwalifikuje się dany podmiot..

Dla stworzenia warunków do niezakłóconego rozwoju przedsiębiorstw w oparciu o różne modele biznesowe Prezes UTK rekomenduje skorzystanie z trzeciej ścieżki realizacji wymagań rozporządzenia 2019/779. Dla ECM będących jednocześnie

przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą korzystniejsze jest uzyskanie certyfikatu ECM. Niezależnie bowiem od ścieżki wykazania zgodności (certyfikat ECM czy w ramach certyfikacji lub autoryzacji bezpieczeństwa) sprawdzeniu podlegają te same wymagania wynikające z załącznika II do rozporządzenia 2019/779. Uzyskując certyfikat ECM podmiot może jednak swobodnie dysponować utrzymywanym taborem i zachowuje możliwość jego wynajmu innym podmiotom.

PODSTAWA PRAWNA:

- 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., str. 22, z późn. zm.);
- 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., str. 360, z późn. zm.)
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/780 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 445/2011 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/779 w odniesieniu do środków mających na celu przedłużenie ważności niektórych certyfikatów

podmiotów kolejowych odpowiedzialnych za
utrzymanie oraz do niektórych przepisów
przejściowych w wyniku pandemii COVID-19 (Dz. Urz.
UE L 188 z 15 czerwca 2020 r., str. 8)