

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17295,Praktyczne-aspekty-wprowadzenia-IV-pakietu-kolejowego.html>
25.04.2024, 23:47

Strona znajduje się w archiwum.

Praktyczne aspekty wprowadzenia IV pakietu kolejowego

05.05.2021

Wejście w życie aktów prawnych tworzących tzw. filar techniczny IV pakietu kolejowego w istotny sposób przeorganizowało wiele procesów z zakresu bezpieczeństwa kolejowego i interoperacyjności. Nowy podział kompetencji między Agencją Kolejową Unii Europejskiej a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa pociągnął za sobą zmiany wielu procedur, do których firmy działające na rynku kolejowym powinny się dostosować. W ramach działania Urzędu Transportu Kolejowego aktywnie wspieramy firmy kolejowe w tym czasie transformacji. Publikujemy praktyczne poradniki i organizujemy cieszące się ogromną popularnością zajęcia w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego.

25 marca wydany został pierwszy jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla polskiego przewoźnika. Procedowaliśmy ten certyfikat w systemie informatycznym Agencji Kolejowej Unii

Europejskiej, czyli tzw. Punkcie Kompleksowej Obsługi (OSS). Zarówno proces uzyskania tego certyfikatu, jak i cała korespondencja była prowadzona za pośrednictwem systemu OSS. Jest to istotna nowość w stosunku do dotychczasowych procedur.

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla Kolei Śląskich sp. z o.o. obejmuje również stacje graniczne w Republice Czeskiej. Wymagało to szczegółowych uzgodnień z naszym czeskim odpowiednikiem. Przewoźnikom działającym w co najmniej dwóch państwach członkowskich Unii Europejskiej jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydaje Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Jeżeli obszar działalności obejmuje jedynie Polskę lub też stacje graniczne położone na terenie innego państwa, wnioskodawca może wybrać, czy złożyć wniosek do Agencji Kolejowej UE, czy do Prezesa UTK.

Zgodnie z IV pakietem kolejowym jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany przewoźnikom kolejowym w miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B. Potwierdza on spełnienie nowych wymagań dla systemów zarządzania bezpieczeństwem, wynikających z rozporządzenia 2018/762. Nowe zasady wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i przedłużania dotychczasowych wprowadzone przez IV pakiet kolejowy dalej budzą wątpliwości przewoźników. Dlatego też stworzyliśmy poradnik dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa. Udostępniliśmy również dodatkowe materiały szkoleniowe opracowane wspólnie z Agencją Kolejową Unii Europejskiej.

ZEZWOLENIA DLA POJAZDÓW KOLEJOWYCH

IV pakiet kolejowy zmodyfikował również proces udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych. Podobnie jak w przypadku jednolitych certyfikatów, wdrożeniu nowych rozwiązań towarzyszył nowy podział zadań i obowiązków pomiędzy Agencją Kolejową Unii Europejskiej a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Nowe podejście do procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych zdefiniowała dyrektywa 2016/797 w sprawie interoperacyjności. Przewiduje ona dwie

ścieżki procedowania – przez Agencję lub przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

Wybór odpowiedniej ścieżki determinuje planowany obszar eksploatacji pojazdu stanowiącego przedmiot wniosku o udzielenie zezwolenia. Obszar eksploatacji pojazdu obejmujący więcej niż jedno państwo członkowskie Unii Europejskiej wymaga wydania zezwolenia przez Agencję. Obszar eksploatacji pojazdu ograniczony wyłącznie do jednego państwa członkowskiego pozostawia wnioskodawcy możliwość wyboru podmiotu wydającego – Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Aby ułatwić podmiotom kolejowym zrozumienie wprowadzanych zmian prawnych i samo składanie wniosków, opublikowaliśmy przewodnik „IV pakiet kolejowy - Zezwolenie dla pojazdu - praktyczne wytyczne”.

UTRZYMANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH

W czerwcu 2020 r. weszło w życie rozporządzenie Komisji (UE) 2019/779 regulujące zasady funkcjonowania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) jako kolejny z elementów IV pakietu kolejowego. Dotychczas zasady funkcjonowania ECM określało rozporządzenie Komisji 2011/445, które wprowadziło obowiązkową certyfikację tylko dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pozostałych rodzajów pojazdów (np. wagonów pasażerskich czy lokomotyw) nie podlegały obowiązkowi certyfikacji.

Od czerwca 2020 r. certyfikacja dotyczy wszystkich ECM, niezależnie od rodzaju utrzymywanych pojazdów. Każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie musi wykazać spełnienie wymagań załącznika II do rozporządzenia 2019/779. 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 lub wykazanie

zgodności w ramach procesu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Wybór ścieżki certyfikacji zależy od trzech czynników: rodzaju pojazdów, za których utrzymanie podmiot jest odpowiedzialny, rodzaju podmiotu (czy ECM jest równocześnie przewoźnikiem posiadającym certyfikat bezpieczeństwa lub zarządcą posiadającym autoryzację bezpieczeństwa) oraz sposobu użytkowania pojazdów (czy przewoźnik lub zarządca utrzymuje pojazdy wyłącznie na potrzeby własnej działalności). Mając na uwadze wysoki stopień skomplikowania nowych procedur, UTK przygotował rekomendacje dla podmiotów występujących o certyfikat ECM.

Nowe wymagania względem utrzymania taboru oraz procesu zarządzania zmianami pojazdów kolejowych regulowane są przede wszystkim przepisami prawa unijnego, które uległy znaczącym zmianom po wejściu w życie IV pakietu kolejowego. Opracowaliśmy przewodnik dla ECMów dotyczący utrzymania i zmian w taborze, w którym wskazujemy, jak zarządzać konfiguracją pojazdu w ramach czynności utrzymaniowych, a jak w przypadku przeprowadzania czynności wykraczających poza czynności utrzymaniowe, czyli wprowadzania zmian w pojeździe.

AKADEMIA BEZPIECZEŃSTWA KOLEJOWEGO

Jak widać IV pakiet kolejowy przemodelował wiele procesów z zakresu bezpieczeństwa kolejowego i zezwoleń technicznych. Zmienił środowisko instytucjonalne i inaczej rozłożył kompetencje między Agencję Kolejową Unii Europejskiej a krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Wiele firm działających na rynku kolejowym dostosowuje się do nowych regulacji prawnych i nowych procedur. Dlatego też tak istotne jest wsparcie, którego może udzielić kompetentna instytucja. Mamy też do tego odpowiednie narzędzia. Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego cieszy dużą popularnością wśród podmiotów rynku kolejowego. Prowadzimy szkolenia poświęcone nowym regulacjom, które wprowadza IV pakiet kolejowy. Jestem przekonany, że działania informacyjne i edukacyjne podejmowane przez Urząd Transportu Kolejowego stanowią

rzeczywiste wsparcie dla podmiotów kolejowych i pozwolą osiągnąć nasz wspólny cel, jakim jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa kolejowego.

Komentarz dr. inż. Ignacego Góry, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego ukazał się w portalu rynek-kolejowy.pl.